



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

jeudi

donderdag

13-10-2005

13-10-2005

Matin

Voormiddag

SOMMAIRE

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation des billets seniors" (n° 7827)

Orateurs: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**

Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne 44" (n° 7951)

Orateurs: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**

Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le concept train-tram" (n° 7932)

Orateurs: **Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte**

Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le bureau de poste de Trois-Ponts" (n° 7952)

Orateurs: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les solutions alternatives aux sémaphores dans les zones non couvertes par le réseau GSM" (n° 7953)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**

Questions et interpellation jointes de

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau jeu 'Rapido' que la Loterie Nationale s'apprête à organiser dans les cafés" (n° 7993)

- Mme Valérie Déom au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le lancement du jeu 'rapido' par la loterie nationale" (n° 671)

- M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le lancement par la Loterie Nationale d'un jeu de hasard dans les débits de boissons" (n° 8163)

- M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van de seniorenbiljetten" (nr. 7827)

Sprekers: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**

Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van lijn 44" (nr. 7951)

Sprekers: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het light rail-concept" (nr. 7932)

Sprekers: **Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte**

Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het postkantoor van Trois-Ponts" (nr. 7952)

Sprekers: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de alternatieven voor de semafoon in de zones buiten het bereik van het GSM-netwerk" (nr. 7953)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**

Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aangekondigde nieuwe caféspel 'Rapido' van de Nationale Loterij" (nr. 7993)

- mevrouw Valérie Déom tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de lancering van de 'Rapido-loterij' door de Nationale Loterij" (nr. 671)

- de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de Nationale Loterij om een nieuw kansspel te verkopen in de drankgelegenheden" (nr. 8163)

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

sur "le lancement par la Loterie Nationale d'un jeu de hasard dans les débits de boissons" (n° 8250)		Overheidsbedrijven over "de lancering door de Nationale Loterij van een kansspel in de drankgelegenheden" (nr. 8250)	
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de la Loterie Nationale en ce qui concerne les nouveaux jeux de café" (n° 8442)	7	- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de Nationale Loterij inzake nieuwe caféspele" (nr. 8442)	7
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Valérie Déom, Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Valérie Déom, Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Jan Mortelmans, Johan Vande Lanotte	
Question de Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités d'emporter son vélo dans le train" (n° 7994)	12	Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheden om de fiets mee te nemen in de trein" (nr. 7994)	12
<i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diminution des cadences sur la ligne 42 Liège-Gouvy-Luxembourg" (n° 8051)	13	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vermindering van het aantal treinen op lijn 42 Luik-Gouvy-Luxembourg" (nr. 8051)	13
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les abonnements pour étudiants de la SNCB" (n° 7995)	14	- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studentenabonnementen van de NMBS" (nr. 7995)	14
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la carte train scolaire pour les élèves et les étudiants majeurs" (n° 8069)	14	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de schooltreinkaart voor meerderjarige scholieren en studenten" (nr. 8069)	14
<i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte	
Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la stratégie de B-Cargo" (n° 7812)	16	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beleid van B-Cargo" (nr. 7812)	16
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte	
Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan de restructuration de Belgacom" (n° 8052)	19	Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe herstructureringsplan van Belgacom" (nr. 8052)	19
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet Sebelit et la suppression de postes de conducteur de train à Bertrix" (n° 8062)	20	- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Sebelit-project en het schrappen van een aantal betrekkingen van	20

		treinbestuurder in Bertrix" (nr. 8062)	
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir du dépôt 'conducteurs' à Bertrix" (n° 8290)	20	- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de standplaats 'treinbestuurders' te Bertrix" (nr. 8290)	20
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Joseph Arens, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Joseph Arens, Johan Vande Lanotte	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences pour les sociétés du groupe SNCB de la décision de la Commission européenne relative à la gestion des infrastructures ferroviaires" (n° 8066)	21	- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen voor de vennootschappen van de NMBS-groep van de beslissing van de Europese Commissie betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur" (nr. 8066)	21
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires" (n° 8213)	21	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur" (nr. 8213)	21
<i>Orateurs:</i> David Lavaux, Eric Massin, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> David Lavaux, Eric Massin, Johan Vande Lanotte	
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare d'Alken" (n° 8075)	23	- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Alken" (nr. 8075)	23
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités de stationnement et les arrêts de bus à la gare d'Alken" (n° 8434)	23	- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "parkeermogelijkheden en bushaltes bij het station van Alken" (nr. 8434)	23
<i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare région d'Arlon" (n° 8078)	24	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het regiostation van Aarlen" (nr. 8078)	24
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte	
Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le remplacement des vélomoteurs par des bicyclettes à La Poste" (n° 8114)	25	Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vervangen van bromfietsen door fietsen bij De Post" (nr. 8114)	25
<i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte		<i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte	
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nombre de bureaux de poste" (n° 8119)	26	- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal postkantoren" (nr. 8119)	26
- M. Francis Van den Eynde au vice-premier	26	- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-	26

ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le démantèlement du réseau de bureaux à La Poste" (n° 8447)		eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afbouw van het kantorennet bij De Post" (nr. 8447)	
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les inquiétudes suscitées par les fiançailles de La Poste avec son homologue danoise et le financier CVC Capital Partners" (n° 8168)	26	- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ongerustheid tengevolge van de plannen Van De Post om samen te gaan met de Deense Post en CVC Capital Partners" (nr. 8168)	26
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le partenariat stratégique entre La Poste et le consortium formé par la poste danoise et CVC" (n° 8406)	27	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het strategisch partnerschap van De Post met het consortium Deense Post/CVC" (nr. 8406)	27
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le partenariat stratégique entre La Poste et le consortium formé par la poste danoise et CVC" (n° 8407)	27	- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het strategisch partnerschap van De Post met het consortium Deense Post/CVC" (nr. 8407)	27
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur contrat de gestion de La Poste" (n° 8255)	27	- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het toekomstige beheerscontract van De Post" (nr. 8255)	27
- M. Jean-Marc Delizée au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau contrat de gestion conclu avec La Poste" (n° 8408)	27	- de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuw beheerscontract dat met De Post werd gesloten" (nr. 8408)	27
- M. Roel Deseyn au Vice-Premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de quatrième contrat de gestion" (n° 8433)	27	- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ontwerp van vierde beheerscontract" (nr. 8433)	27
<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Francis Van den Eynde, David Lavaux, Eric Massin, Camille Dieu, François Bellot, Jean-Marc Delizée, Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, Miguel Chevalier		<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Francis Van den Eynde, David Lavaux, Eric Massin, Camille Dieu, François Bellot, Jean-Marc Delizée, Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, Miguel Chevalier	

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

du

JEUDI 13 OCTOBRE 2005

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DONDERDAG 13 OKTOBER 2005

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 25 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation des billets seniors" (n° 7827)

01.01 Joseph Arens (cdH): Les formules Pass peuvent à présent être utilisées sans restriction horaire. Comment se fait-il que le tarif Senior soit limité durant certaines périodes, ne soit pas d'application toute l'année et ne bénéficie donc pas de la même liberté que la formule Pass ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Les modalités du tarif Senior sont définies dans le contrat de gestion. Les prix très attractifs pratiqués sont rendus possibles car ce tarif permet de remplir des trains qui circulent de toute façon. Si ce tarif est appliqué pendant la période estivale, il faudra mettre en œuvre des rames supplémentaires, ce qui n'est financièrement pas faisable. On ne peut donc élargir la formule Senior.

01.03 Joseph Arens (cdH): Je ne suis pas très heureux de cette réponse. Les mêmes arguments étaient auparavant utilisés pour justifier les contraintes imposées à la formule Pass. Les régions périphériques, plus éloignées de certains lieux d'attraction, comme la mer, sont davantage touchées que d'autres par les limitations imposées au tarif Senior; j'espère qu'il pourra être mis fin à celles-ci.

L'incident est clos.

De vergadering wordt geopend om 10.25 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruik van de seniorenbiljetten" (nr. 7827)

01.01 Joseph Arens (cdH): De Pass-formules kunnen nu gebruikt worden ongeacht het tijdstip. Waarom is het tarief Senior tot bepaalde periodes beperkt? Waarom is het niet het hele jaar van toepassing? Waarom biedt het bijgevolg niet dezelfde mogelijkheden als de Pass-formule?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) De regels die gelden voor het Senior-tarief zijn vastgesteld in het beheerscontract. De zeer aantrekkelijke prijzen zijn mogelijk omdat dit tarief de bezetting van de treinen die hoe dan ook rijden, verhoogt. Indien dit tarief tijdens de zomer wordt toegepast, dienen bijkomende treinstellen te worden ingezet, wat financieel onhaalbaar is. De formule Senior kan dus niet worden uitgebreid.

01.03 Joseph Arens (cdH): Dit antwoord ontgoochelt mij. Dezelfde argumenten werden destijds aangevoerd om de beperkingen opgelegd aan de Pass-formule te rechtvaardigen. De beperkingen opgelegd aan het Senior-tarief hebben grotere negatieve gevolgen voor regio's die verder af liggen van bepaalde vermaakscentra, zoals de zee. Ik hoop dat hieraan een einde zal kunnen worden gemaakt.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne 44" (n° 7951)

02.01 André Frédéric (PS): La presse évoque la fermeture de la ligne 44. La SNCB a, par ailleurs, affirmé à la commune de Theux que cette ligne ne serait pas supprimée. Qu'en est-il ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : La SNCB n'a pas l'intention de supprimer le service voyageurs sur cette ligne.

02.03 André Frédéric (PS): Merci pour cette réponse précise.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le concept train-tram" (n° 7932)

03.01 Karine Lalieux (PS): Une délégation dont vous avez fait partie s'est rendue à Karlsruhe pour découvrir le concept train-tram. Une étude de faisabilité technique est en cours chez nous. Un tel schéma peut-il être reproduit en Belgique ? L'étude de faisabilité technique comprend-elle un volet financier ? Qui prendra en compte les investissements ? Bruxelles semble pouvoir rapidement accueillir un projet-pilote dans ce cadre. Mais est-ce vraiment nécessaire alors que les gares SNCB sont déjà bien reliées au réseau STIB ? Etant donné le retard pris dans la mise en œuvre du RER, est-il raisonnable de se lancer dans une nouvelle aventure qui, en outre, pourrait concurrencer le RER ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Les études de faisabilité comprendront un volet sur l'aspect financier et économique. Quels sont nos projets quant au RER ? Nous mettrons au point un système pour rallier les communes, dans et hors de Bruxelles, avec le centre-ville. Puis, nous demanderons aux voyageurs de quitter le train pour le tram vers leur destination.

Appliquer le modèle visité en Allemagne au RER signifierait que les gens qui commencent leur trajet à Hal, par exemple, devront utiliser une ligne de tram sur des infrastructures déjà existantes.

Du fait d'une largeur identique de rails, on peut

02 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van lijn 44" (nr. 7951)

02.01 André Frédéric (PS): In de pers wordt gewag gemaakt van de sluiting van de lijn 44. De NMBS heeft de gemeente Theux meegedeeld dat deze lijn niet zou worden opgeheven. Wat is daarvan aan?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte : (Frans) De NMBS is niet van plan de reizigersdienst op deze lijn af te schaffen.

02.03 André Frédéric (PS): Dank u voor dit precieze antwoord.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het light rail-concept" (nr. 7932)

03.01 Karine Lalieux (PS): Een delegatie waarvan u deel uitmaakte heeft een bezoek gebracht aan Karlsruhe om er het light-railconcept te leren kennen. Bij ons is een technische haalbaarheidsstudie aan de gang. Is het mogelijk dat concept in België in te voeren? Omvat de technische haalbaarheidsstudie ook een financieel luik? Wie zal het geld voor de investeringen moeten ophoesten? In Brussel zou op korte termijn een proefproject kunnen worden opgestart. Is dat echter wel nodig? De verbinding tussen de NMBS-stations en het MIVB-netwerk is immers al goed. Is het, in het licht van de vertraging die het GEN opliep, redelijk zich in een nieuw avontuur te storten dat bovendien met het expressnet in concurrentie zou kunnen treden?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De haalbaarheidsstudies zullen ook op het financiële en het economische aspect ingaan.

Wat zijn we van plan met het GEN? We zullen een systeem ontwikkelen om de gemeenten in en rond Brussel met het stadscentrum te verbinden. Vervolgens zullen we de reizigers vragen om eerst met de trein en vervolgens met de tram naar hun bestemming te reizen.

Als we het model dat we in Duitsland hebben bezocht, in het GEN toepassen, dan betekent dat bijvoorbeeld dat reizigers die in Halle de trein nemen, op een bepaald ogenblik op een tram zullen moeten overstappen die op een bestaande lijn rijdt.

imaginer que le train ou le tram soit simplement une voiture. Au lieu d'une adaptation du voyageur, c'est le véhicule qui s'adapte. C'est la grande différence avec le projet allemand : ici, les lignes existent déjà. Il ne sera donc pas nécessaire de changer, et le train pourra utiliser les rails du tram à Bruxelles. J'ai "secoué le cocotier" car j'estimais que la réaction de dire que c'était impossible, ne visait qu'à éviter de devoir examiner cette faisabilité.

Ce système a une influence importante sur la clientèle car le client sait qu'il ne devra pas changer de lignes. Je ne sais si l'on pourra le mettre en œuvre, mais c'est un concept qui vaut la peine d'être étudié.

Si, à l'époque, on m'avait posé les mêmes questions que les vôtres, on n'aurait jamais commencé le RER. Si on avait suivi les ingénieurs de la SNCB, on ne l'aurait pas commencé non plus. Le projet était soi-disant impossible, les dispositions n'entrant pas dans le principe des chemins de fer ; elles étaient nouvelles.

Je vous promets donc que ce projet n'est pas en concurrence avec le RER, et que nous ne ferons pas de folies.

Néanmoins, si l'on confirme la faisabilité de ce projet, je ne vais pas tout stopper.

Ce projet est réellement intéressant : les gens quittent leur maison, prennent le train et arrivent sur place dans la station tram. Dans la ville visitée, le transport public a augmenté sensiblement grâce à cette possibilité. Il existe une possibilité technique. Le voyageur n'a pas dû s'adapter au matériel mais bien le matériel au voyageur.

03.03 Karine Lalieux (PS): Il faut répondre au mieux aux besoins des voyageurs. Si ce projet n'entre pas en concurrence et s'il est réalisé pour le RER, cela ne pose pas de problème. On peut être d'accord sur le concept si, effectivement, le projet est réalisé pour le RER, développé et terminé.

L'incident est clos.

04 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le bureau de poste de Trois-Ponts" (n° 7952)

Aangezien de spoorbreedte dezelfde is, is het best mogelijk dat die trein of tram maar een rijtuig telt. Het vervoermiddel past zich dus aan, niet de reiziger. Dat is het grote verschil met het Duitse project: hier bestaan de lijnen al. Het zal dus niet altijd nodig zijn om over te stappen, omdat de trein dikwijls ook op de Brusselse tramlijnen zal kunnen rijden.

Ik heb zelf het initiatief genomen. Antwoorden dat zo'n systeem niet haalbaar is, is mijns inziens immers een uitvlucht om de haalbaarheid niet te moeten onderzoeken.

Dat systeem is van groot belang voor de reiziger, die immers niet zal moeten overstappen. Ik weet niet of het concept in ons land kan worden toegepast, maar het is in elk geval de moeite waard het te bestuderen.

Indien men mij destijds de vragen had gesteld die u vandaag stelt, was er van het GEN nooit wat in huis gekomen. Als het van de ingenieurs van de NMBS afhing evenmin. Het project was naar verluidt onuitvoerbaar, omdat het nieuw was en niet kaderde in de gewone activiteit van de spoorwegen.

Ik kan u beloven dat dit project niet in concurrentie treedt met het GEN en dat we geen gekke dingen zullen doen. Indien anderzijds blijkt dat dit een haalbare kaart is, zal ik het project echter ook niet afblazen.

Dit project is echt interessant: de mensen verlaten hun huis, ze nemen de trein en komen ter bestemming aan de tramhalte. In de stad die we bezochten is het openbaar vervoer dankzij die mogelijkheid beduidend toegenomen. De technische mogelijkheid bestaat. De reiziger heeft zich niet aan het materieel moeten aanpassen, maar vice versa.

03.03 Karine Lalieux (PS): Er moet zo goed mogelijk op de behoeften van de reizigers worden ingespeeld. Als dat project niet in concurrentie treedt met het GEN, maar voor het GEN wordt ingevoerd, is er geen probleem. We kunnen dus akkoord gaan met het concept, op voorwaarde dat het voor het GEN wordt ingevoerd, ontwikkeld en tot een goed einde wordt gebracht.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het postkantoor van Trois-Ponts" (nr. 7952)

04.01 **André Frédéric** (PS): Une information récurrente dans la presse fait état de la possible fermeture du bureau de poste de Trois-Ponts. Or, ce bureau est performant et occupe actuellement 18 personnes. Une éventuelle fermeture m'inquiète.

La proximité d'un bureau de poste est importante pour la population. Je pense particulièrement aux personnes âgées qui, en cas de fermeture, devraient faire plus de dix kilomètres pour avoir accès aux services postaux.

L'on assiste dans mon arrondissement à un détricotage des services publics. Qu'il s'agisse de la SNCB, de Belgacom ou de La Poste, on ne parle que de suppression, de fermeture, de centralisation, avec des conséquences malheureuses. Après la restructuration de La Poste dans ma région, les facteurs doivent faire vingt kilomètres supplémentaire pour aller trier le courrier.

Je sais qu'il y des réorganisations, mais pouvez-vous me rassurer quant au bureau de poste de Trois-Ponts ?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : La Poste est évidemment pour le maintien de la continuité et de la qualité partout, y compris à Trois-Ponts.

Il n'y a actuellement aucune intention de fermer ce bureau. L'on discute plutôt d'autres zones. De toute façon, le plan de restructuration des bureaux ne se fera pas en une fois. Il faudra une adaptation continue, en fonction aussi de la satisfaction du public.

C'est donc prématuré pour l'instant. Il n'y a actuellement pas de projet concret pour Trois-Ponts. Mais cela ne signifie pas que les choses ne pourront pas changer dans deux ou trois ans !

04.03 **André Frédéric** (PS): Merci pour la réponse, momentanément rassurante. Le ministre de tutelle doit être attentif à la situation des zones rurales. Il ne faut pas se focaliser sur les zones à forte densité de population. Malheureusement, ce sont les zones rurales qui sont actuellement les plus touchées.

L'incident est clos.

05 **Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les solutions alternatives aux sémaphores dans les zones non**

04.01 **André Frédéric** (PS): In de pers werd herhaaldelijk bericht over een mogelijke sluiting van het postkantoor van Trois-Ponts. In dat kantoor, waar efficiënt wordt gewerkt, zijn momenteel 18 personen werkzaam. Ik maak mij zorgen over een eventuele sluiting ervan.

De nabijheid van een postkantoor is zeer belangrijk voor de bevolking. Ik denk daarbij meer bepaald aan bejaarden die in geval van sluiting meer dan tien kilometer zouden moeten afleggen om toegang te krijgen tot de postdiensten.

In mijn arrondissement worden de openbare diensten ontmanteld. Of het nu gaat om de NMBS, Belgacom of De Post, men heeft enkel nog de mond vol van afschaffing, sluiting, centralisatie, en zulks met kwalijke gevolgen. Na de herstructurering van De Post in mijn streek, moeten de postbodes twintig kilometer meer afleggen om de post te sorteren.

Ik weet dat er reorganisaties plaatsvinden, maar kan u mij geruststellen met betrekking tot het postkantoor van Trois-Ponts?

04.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De Post is uiteraard voorstander van het behoud van de continuïteit en een kwaliteitsvolle dienstverlening, ook in Trois-Ponts.

Er bestaan momenteel geen plannen om dat kantoor te sluiten. Wel voert men thans besprekingen met betrekking tot andere zones. Het plan voor de herstructurering van de kantoren zal hoe dan ook niet in één keer worden uitgevoerd. Er zal veeleer sprake zijn van een voortdurende aanpassing, ook afhankelijk van de tevredenheid van de bevolking.

Dat is dus voor het ogenblik voorbarig. Momenteel is er geen concreet project voor Trois-Ponts. Dat betekent evenwel niet dat de zaken over twee of drie jaar niet kunnen veranderen!

04.03 **André Frédéric** (PS): Dank u voor uw antwoord dat mij voor het ogenblik geruststelt. De voorgedijminister moet de situatie in de landelijke zones volgen. Men mag zich niet toespitsen op de dichtbevolkte gebieden. Het zijn helaas de landelijke zones die momenteel het meest worden getroffen.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de alternatieven voor de semafoon in de zones buiten het bereik van**

couvertes par le réseau GSM" (n° 7953)

05.01 François Bellot (MR): Belgacom a adressé un courrier aux détenteurs de sémaphones pour leur annoncer la fin du service fin 2006, voire juin 2006. Or, le sémaphone permet d'être joint partout, ce qui n'est pas le cas du GSM ni du réseau ASTRID qui, en province de Namur et en province du Luxembourg, connaissent encore de très nombreuses lacunes. La disparition du sémaphone sans solution alternative donne l'impression d'un bond en arrière de vingt ans.

Comment comptez-vous assurer la continuité du service sémaphone ou le remplacement par un autre service avec les mêmes garanties et la même qualité ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : La décision de Belgacom de mettre fin à son service de sémaphonie à la fin juin 2006 est motivée par le fait qu'elle ne pourra plus garantir une même qualité en raison d'un manque de support technique et de disponibilité du matériel.

Cette décision a été précédée d'une analyse des solutions de rechange possibles. La solution ASTRID constituait la meilleure alternative. L'offre est évolutive, c'est-à-dire que des développements éventuels seront implémentés en fonction des besoins des utilisateurs. La technologie mise en oeuvre est ce qui se fait de mieux. De plus, la pérennité du service est garantie par le statut d'ASTRID en tant que société anonyme de droit public chargée des communications des services de secours et de sécurité en Belgique.

Un nouveau réseau numérique ASTRID a été mis en service en 2005. Mi-2006, la couverture de ce réseau sera assurée par 220 antennes sur tout le territoire ; fin août 2005, plus de 80% de celles-ci étaient opérationnelles. Le réseau de sémaphonie utilisait 147 antennes d'une puissance d'émission moins élevée. La qualité de la couverture et de réception du réseau ASTRID est donc bien supérieure.

Il est exact que la couverture du réseau ASTRID n'est actuellement pas complète, notamment à Namur et au Luxembourg. Le planning prévoit une couverture totale d'ici la mi-2006.

Il convient de noter qu'ASTRID ne sera pas disponible pour tous les clients actuels de Belgacom. En effet, ASTRID s'adresse aux

het GSM-netwerk" (nr. 7953)

05.01 François Bellot (MR): Belgacom heeft de semafoongebruikers bij brief meegedeeld dat de dienst eind 2006, of zelfs al in juni 2006 wordt stopgezet. Maar via de semafoon ben je overal bereikbaar, wat niet het geval is met de GSM of het ASTRID-netwerk, waarbij de ontvangst in de provincies Namen en Luxemburg nog zeer te wensen overlaat. Met de verdwijning van de semafoon, zonder dat er een alternatief geboden wordt, lijkt men de klok wel twintig jaar terug te draaien.

Hoe gaat u de continuïteit van de semafoondienst waarborgen, of ervoor zorgen dat ter vervanging van de semafoon een andere dienst met dezelfde garanties en kwaliteit wordt aangeboden?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De beslissing van Belgacom om de semafoondienst eind juni 2006 stop te zetten wordt ingegeven door het feit dat er niet langer eenzelfde kwaliteitsgarantie kan worden geboden. Dat komt doordat de technische ondersteuning wegvalt en er geen kwaliteitstoestellen meer beschikbaar zijn.

Aan die beslissing is een analyse van mogelijke alternatieve oplossingen voorafgegaan. ASTRID komt daarbij als beste alternatief uit de bus. Het aanbod evolueert, wat betekent dat eventuele nieuwe toepassingen in gebruik genomen zullen worden afhankelijk van de behoeften van de gebruikers. Er zal steeds gebruik gemaakt worden van de beste technologie. Het voortbestaan van de dienst wordt bovendien gegarandeerd door het statuut van ASTRID, dat als naamloze vennootschap naar publiek recht belast is met de communicatie van de hulp- en veiligheidsdiensten in België.

Een nieuw digitaal netwerk ASTRID is in dienst gesteld in 2005. Tegen medio 2006 zullen 220 antennes op het hele grondgebied instaan voor de dekking van dit netwerk; eind augustus 2005 was 80 procent ervan operationeel. Het semafoonnetwerk gebruikte 147 antennes met een lager uitzendvermogen. De dekkings- en ontvangstkwaliteit van ASTRID ligt bijgevolg aanzienlijk hoger.

Het klopt dat het netwerk ASTRID op dit ogenblik nog geen volledige dekking biedt; dat is met name het geval in Namen en Luxemburg. De planning voorziet in een totale dekking tegen medio 2006.

Men moet opmerken dat ASTRID niet voor alle huidige klanten van Belgacom beschikbaar zal zijn. ASTRID richt zich namelijk tot Belgische hulp- en

services belges de secours et de sécurité et aux organismes privés confrontés à des problèmes de sécurité. Pour les autres clients du réseau sémaphone, Belgacom offre une solution alternative sur GSM. Le software concerné est installé sur le serveur central de la société et permet l'échange de données par SMS.

05.03 François Bellot (MR): Le service ASTRID est réservé aux services de secours. Belgacom arrêtera son service en juin et indique qu'il faut passer au GSM alors que 230 villages en province de Namur et de Luxembourg ne disposeront pas d'une couverture GSM d'ici juin 2006. Les personnes qui utilisent aujourd'hui un sémaphone, les vétérinaires par exemple, ne disposeront donc pas de solution alternative pour juin 2006. Le réseau ASTRID ne sera d'ailleurs pas prêt pour la mi-2006. Il reste, en outre, 10% du territoire où les secours sont incapables d'être contactés.

Nous ne pouvons envoyer ni la police ni les pompiers dans des services qui ne sont pas couverts à 100%.

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La décision de stopper le service de sémaphonie ne dépend pas de Belgacom! Les fournisseurs, les assistants techniques arrêtent leurs activités, parce que le marché ne soutient ni ne garantit plus l'efficacité des sémaphones.

Par ailleurs, ce sont les autorités régionales qui ont tardé à délivrer les permis de bâtir. C'est seulement le passage du Tour de France qui a permis d'avancer en la matière. Les services seront prêts pour mi-2006 en offrant d'ailleurs aussi la possibilité au secteur privé d'y avoir recours.

Si un problème se pose, par exemple, pour les vétérinaires, leur association peut conclure un contrat avec ASTRID qui est normalement conçu pour l'ensemble du territoire.

05.05 François Bellot (MR): Les permis ont été délivrés, mais ASTRID n'avait pas prévu le placement d'antennes supplémentaires pour couvrir certaines zones.

Il n'y a pas eu de problèmes de permis d'urbanisme dans les zones dont je vous parle. Par ailleurs, dans l'ensemble de l'arrondissement de Dinant, je n'ai connaissance d'aucune opposition de communes ou de mandataires locaux à

veiligheidsdiensten en privé-instellingen die met veiligheidsproblemen te kampen hebben. Voor de andere klanten van het semafoonnetwerk biedt Belgacom een alternatieve oplossing via gsm's. De betrokken software wordt geïnstalleerd op de centrale server van de maatschappij en maakt de uitwisseling van gegevens per sms mogelijk.

05.03 François Bellot (MR): De dienst ASTRID is voorbehouden aan de hulpdiensten. Belgacom zal in juni zijn dienst stopzetten en heeft aangegeven dat men moet overschakelen op gsm's, terwijl 230 dorpen in de provincies Namen en Luxemburg pas een gsm-dekking zullen hebben in juni 2006. Wie vandaag een semafoon gebruikt, zal tot juni 2006 niet over een alternatieve oplossing beschikken.

Bovendien zal het netwerk ASTRID niet klaar zijn tegen medio 2006. Zo kunnen de hulpdiensten onder andere niet gecontacteerd worden op 10 procent van het grondgebied.

We kunnen politie noch brandweer naar diensten sturen waar er geen volledige ontvangst is.

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De beslissing om de semafoondienst stop te zetten hing niet van Belgacom af! De leveranciers zetten hun activiteiten stop, en de technische ondersteuning wordt niet langer verzekerd, omdat de markt nu eenmaal geëvolueerd is en de kwaliteitsgarantie voor semafoontoestellen niet meer geboden kan worden.

Het zijn de gewestelijke overheden die met het uitreiken van bouwvergunningen getalmd hebben. Er kwam alleen maar schot in de zaak omdat de Tour de France ons land aandeed. De diensten zullen tegen medio 2006 klaar zijn, en ook de privé-sector zal hier een beroep op kunnen doen.

Als er problemen zijn, bijvoorbeeld voor dierenartsen, kan hun vereniging een contract sluiten met ASTRID. Dat netwerk moet normaal gezien het hele grondgebied bestrijken.

05.05 François Bellot (MR): De vergunningen werden afgegeven, maar ASTRID had niet in extra antennes voorzien om in bepaalde zones voor ontvangst te kunnen zorgen.

In de zones waarover ik het heb, zijn er geen problemen met stedenbouwkundige vergunningen geweest. Bovendien heb ik geen weet van gemeenten of lokale mandatarissen in het arrondissement Dinant die tegen de installatie van

l'implantation d'antennes, que ce soit pour ASTRID ou pour le GSM.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je le répète, les permis nécessaires seront là mi-2006 et les personnes responsables d'ASTRID nous ont confirmé qu'ils pourront gérer tout le territoire à ce moment. Les vétérinaires devraient se mettre en contact avec ASTRID s'il subsiste des problèmes.

05.07 François Bellot (MR): Je ne manquerai pas de le rappeler en juin 2006.

L'incident est clos.

- 06 Questions et interpellation jointes de**
- **M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau jeu 'Rapido' que la Loterie Nationale s'apprête à organiser dans les cafés" (n° 7993)**
 - **Mme Valérie Déom au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le lancement du jeu "rapido" par la loterie nationale" (n° 671)**
 - **M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le lancement par la Loterie Nationale d'un jeu de hasard dans les débits de boissons" (n° 8163)**
 - **M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le lancement par la Loterie Nationale d'un jeu de hasard dans les débits de boissons" (n° 8250)**
 - **M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de la Loterie Nationale en ce qui concerne les nouveaux jeux de café" (n° 8442)**

06.01 Guido De Padt (VLD): La presse annonçait en septembre que la Loterie Nationale avait l'intention de lancer un nouveau jeu de loterie sur le modèle du jeu français Rapido, commercialisé en France par la Française des Jeux ; or il s'avère que ce jeu entraîne une forte dépendance. La Loterie Nationale estime que la législation relative aux jeux de hasard n'est pas d'application étant donné qu'il ne s'agit pas en l'occurrence d'un jeu de hasard mais d'un jeu de loterie. La Commission des jeux de hasard estime toutefois qu'il s'agit bien d'une incitation au jeu.

antennes, zij het voor ASTRID of voor gsm's, gekant zouden zijn.

05.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik herhaal dat de vergunningen midden 2006 zullen worden afgeleverd en dat het leidinggevend personeel van ASTRID ons heeft bevestigd dat zij op dat ogenblik het hele grondgebied zullen kunnen beheren. De dierenartsen moeten contact opnemen met ASTRID indien er problemen blijven bestaan.

05.07 François Bellot (MR): In juni 2006 zal ik u hieraan herinneren.

Het incident is gesloten.

- 06 Samengevoegde vragen en interpellatie van**
- **de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aangekondigde nieuwe caféspel 'Rapido' van de Nationale Loterij" (nr. 7993)**
 - **mevrouw Valérie Déom tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de lancering van de "Rapido-loterij" door de Nationale Loterij" (nr. 671)**
 - **de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de Nationale Loterij om een nieuw kansspel te verkopen in de drankgelegenheden" (nr. 8163)**
 - **de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de lancering door de Nationale Loterij van een kansspel in de drankgelegenheden" (nr. 8250)**
 - **de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de Nationale Loterij inzake nieuwe caféspele" (nr. 8442)**

06.01 Guido De Padt (VLD): In september konden we in de pers lezen dat de Nationale Loterij een nieuw caféspel wil lanceren naar het model van het Franse spel Rapido, dat daar gecommmercialiseerd wordt door La Française des Jeux en dat erg verslavend blijkt te zijn. Volgens de Nationale Loterij is de kansspelwetgeving niet van toepassing, omdat het hier geen kansspel betreft, maar een loterijspel. De Kansspelcommissie meent echter dat op deze manier wel wordt aangezet tot gokken.

La Loterie nationale commercialisera-t-elle ce jeu ? Des articles de presse donnent des informations contradictoires à ce sujet. Le ministre peut-il préciser un calendrier pour le lancement du nouveau jeu ? Le ministre est-il informé des conséquences sociales néfastes qu'entraîne le jeu du même nom en France ? N'est-il pas souhaitable que le ministre contacte son homologue français à ce sujet ?

Est-il exact qu'une évaluation a été commandée à la fondation Rodin ? Cette initiative se justifie-t-elle au plan déontologique étant donné que la Loterie Nationale a déjà payé cette fondation pour réaliser une étude sur la dépendance au jeu ? Est-il exact que cette fondation procédera à une deuxième évaluation après une première évaluation négative du jeu français ?

Pour exploiter ce nouveau jeu, la Loterie nationale ne doit-elle pas se conformer à la loi sur les jeux de hasard de 1999 ? A-t-elle demandé l'avis de la Commission des jeux de hasard ou compte-t-elle le faire prochainement ? Tiendra-t-elle compte de cet avis ? Quelles mesures la Loterie nationale envisage-t-elle pour protéger les joueurs d'une éventuelle dépendance au jeu ?

Sera-t-il tenu compte des exploitants privés de jeux de hasard qui ont investi dans la protection des joueurs ? La Loterie nationale doit-elle respecter les mêmes conditions d'exploitation que celles imposées au secteur privé ? Une concertation avec le secteur privé sera-t-elle organisée ?

Est-il exact que la Loterie nationale envisage également d'organiser des paris ? La Commission des jeux de hasard sera-t-elle consultée à ce sujet ? De telles initiatives font-elles partie des compétences de la Loterie nationale ?

06.02 Valérie Déom (PS): Le nouveau jeu basé sur le modèle du « Rapido » de la Française des jeux (FDJ) que la Loterie Nationale serait sur le point de lancer repose sur le principe d'un tirage toutes les cinq minutes, dans les établissements horeca. En France, alors que ce jeu rencontre un énorme succès et rapporte énormément d'argent, la Française des Jeux (FDJ) a revu les fréquences de tirage et le montant des mises maximales que l'on peut jouer par jour, car l'assuétude créée auprès des jeunes inquiète. Les associations de défense des joueurs et les spécialistes français des toxicomanies pointent du doigt ce jeu qui suscite chez le joueur de terribles envies de rejouer pour « se refaire » directement après avoir perdu. Le directeur de la FDJ reconnaît lui-même que c'est ce produit qui risque le plus d'entraîner les personnes

Zal de Nationale Loterij dit spel op de markt brengen? Persberichten spreken elkaar daarover tegen. Kan de minister een timing geven wat betreft de lancering van het nieuwe spel? Heeft de minister weet van de nefaste maatschappelijke gevolgen van het gelijknamige spel in Frankrijk? Is het niet aangewezen dat hij zijn Franse collega hierover contacteert?

Klopt het dat er een evaluatie besteld is bij de Rodin-stichting? Is dit deontologisch wel verantwoord, als men weet dat de Nationale Loterij deze stichting reeds betaalde voor een studie over gokverslaving? Klopt het dat deze stichting na een eerste negatieve evaluatie van het Franse spel een tweede evaluatie zal uitvoeren?

Moet de Nationale Loterij voor de uitbating van dit nieuwe spel niet onderworpen worden aan de kansspelwetgeving van 1999? Werd het advies ingewonnen van de Kansspelcommissie of zal dit nog gebeuren? Zal er rekening gehouden worden met dit advies? Wat voor maatregelen zullen worden genomen om de spelers te beschermen tegen een mogelijke verslaving?

Wordt er rekening gehouden met de privé-exploitanten van kansspelen die geïnvesteerd hebben in de bescherming van de spelers? Moet de Nationale Loterij zich houden aan dezelfde exploitatievoorwaarden die voor de privé-sector gelden? Zal er overlegd worden met de privé-sector?

Is het juist dat de Nationale Loterij ook weddenschappen wil organiseren? Zal er hierover overlegd worden met de Kansspelcommissie? Behoren dergelijke initiatieven tot de bevoegdheden van de Nationale Loterij?

06.02 Valérie Déom (PS): Het nieuwe spel dat de Nationale Loterij binnenkort zou willen aanbieden en dat op het Rapidomodel van de Française des jeux (FDJ) gebaseerd is, berust op een trekking om de vijf minuten in de horecasector. In Frankrijk, waar dat spel een enorm succes kende en heel wat geld in het laatje bracht, heeft de Française des jeux de frequentie van de trekkingen en de maximuminzet per dag herzien, omdat het spel bij heel wat jongeren tot verslaving bleek te leiden. De belangenverenigingen van de spelers en de Franse specialisten inzake verslaving wijzen met een beschuldigende vinger naar dit spel, omdat de verleiding om na verlies zijn kans opnieuw te wagen, erg groot is. De directeur van de FDJ erkent zelf dat het risico dat kwetsbare personen zich laten meeslepen het grootst is bij dit product.

fragiles.

Selon la presse, des mesures seraient prises pour limiter tout risque d'assuétude lié au nouveau produit de la Loterie Nationale ; en effet, le joueur devrait attendre cinq minutes avant de retenter sa chance ! Le joueur ne pourrait participer « qu'au nombre insignifiant de cinquante tirages par jour » ! La Loterie Nationale affirme également que l'assuétude serait limitée par le fait que, contrairement aux bingos ou autres jackpots, ce jeu ne prévoirait pas de contact physique avec une machine.

Certaines questions très préoccupantes se posent donc dès à présent.

Confirmez-vous, comme l'affirme la presse, l'existence d'un accord du gouvernement sur le lancement de ce jeu ?

Avez-vous, comme ministre de tutelle, autorisé l'entreprise à lancer ce produit ?

La Loterie Nationale ne heurte-t-elle pas, avec le lancement de ce jeu, ses missions qui consistent à canaliser le jeu en Belgique sans élargir la taille du marché existant et à veiller à ne pas provoquer de dépendance ?

Ce produit de type Rapido étant un jeu de loterie, la Loterie Nationale n'a besoin que de votre autorisation et ne doit pas passer par la Commission des jeux de hasard. Les inquiétudes soulevées ne justifieraient-elles pas malgré tout un passage par ladite Commission ?

Comme ministre de tutelle, pouvez-vous approuver la stratégie générale de l'entreprise et veiller à ce que celle-ci ne s'écarte pas de son contrat de gestion et de ses missions ? Certains de ses projets actuels - plate-forme « multi-channels », jeu TV, jeux dans des établissements horeca,... - ont en effet de quoi inquiéter.

Pourrait-on interdire à la Loterie de séduire des jeunes en distribuant gratuitement des bons à gratter, comme elle l'a fait cet été et comme le fera une grande chaîne de distribution cette semaine ?

Pourquoi le projet de « fast keno » bénéficie-t-il désormais d'un accord du gouvernement ?

A Ostende, il avait été décidé d'interdire tous les jeux de hasard automatiques dans les lunaparks et salles de jeux sur le territoire de la commune, pour lutter contre l'assuétude aux jeux chez les jeunes et le surendettement.

06.03 Melchior Wathelet (cdH): Selon la presse, la Loterie Nationale envisagerait de lancer, dans 1 200 débits de boissons, un jeu de loterie pouvant être instantanément visualisé sur écran de télévision et prévoyant un tirage toutes les cinq minutes. La Commission des jeux de hasard aurait

Volgens de pers zouden maatregelen zijn genomen om het verslavend effect van dit nieuwe product van de Nationale Loterij zoveel mogelijk te beperken; zo zou de speler vijf minuten moeten wachten voor hij opnieuw zijn kans kan wagen! De speler zou 'slechts' aan vijftig trekkingen per dag kunnen deelnemen! Voorts wijst de Nationale Loterij erop dat het verslavend effect ook wordt beperkt omdat er geen fysiek contact is met een machine, dit in tegenstelling tot de bingo en andere jackpots.

Er rijzen bijgevolg enkele erg zorgwekkende vragen.

Kunt u bevestigen dat, zoals in de pers wordt beweerd, de regering het eens is geworden over de lancering van dit spel?

Heeft u, als toezichhoudend minister, de onderneming de toestemming verleend dit product te lanceren?

Druist de lancering van dit spel niet in tegen de opdracht van de Nationale Loterij, die bestaat in het kanaliseren van dergelijke spelen in België zonder de huidige markt te vergroten, en in het voorkomen van spelverslaving?

Het product Rapido is een loterijspel, wat betekent dat de Nationale Loterij enkel uw toestemming nodig heeft en het product niet naar de Kansspelcommissie hoeft. Denkt u nog steeds dat een onderzoek door deze Commissie overbodig is, ook nu u over de onrustwekkende risico's heeft gehoord?

Kunt u als toezichhoudend minister de algemene strategie van de onderneming goedkeuren en erop toezien dat zij niet afwijkt van het beheerscontract en van haar opdracht? Sommige geplande projecten - een "multi-channels"-platform, TV-spelletjes, spelletjes in horecazaken - stemmen inderdaad tot bezorgdheid.

Kan men de Loterij verbieden jongeren te verleiden door gratis krabspelletjes uit te delen, wat zij deze zomer heeft gedaan en wat een grote distributieketen deze week nog zal doen?

Waarom heeft de regering haar goedkeuring verleend aan het project "fast keno"?

In Oostende zijn alle automatische kansspelen in lunaparken en speelzalen voortaan verboden op het grondgebied van de gemeente, omdat men de verslaving bij jongeren en de overmatige schuldenlast wil bestrijden.

06.03 Melchior Wathelet (cdH): Volgens de kranten is de Nationale Loterij van plan om in 1 200 drankgelegenheden een kansspel te lanceren waarvan de uitslag na enkele minuten op het televisiescherm verschijnt. Er zou om de vijf minuten een trekking zijn. De Kansspelcommissie

émis de grandes réserves concernant ce jeu, attractif et dangereux pour les jeunes en particulier.

Avez-vous donné votre accord pour le lancement d'un tel jeu ?

N'estimez-vous pas qu'il présente toutes les caractéristiques d'un jeu de hasard, qu'il risque de créer une assuétude chez les jeunes, défavorisés surtout, et que la Commission des jeux de hasard a raison de s'en inquiéter ?

06.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): J'ai déjà interrogé la ministre de la Justice à de multiples reprises sur l'assuétude aux jeux de hasard. La Loterie Nationale a pour mission de canaliser le problème posé par ces jeux, mais en réalité elle encourage l'assuétude en lançant de nouveaux jeux et en tentant d'attirer des joueurs de plus en plus nombreux. Le lancement de nouveaux jeux dans les débits de boisson étant une évolution préoccupante, je fais miennes les questions des autres orateurs.

06.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La Loterie nationale est tenue, pour des raisons de rentabilité, de mettre régulièrement de nouveaux produits sur le marché. Du fait que quelques occasions importantes ont été manquées au cours des dernières années, les opérateurs privés ont étendu leur emprise sur le marché des jeux de hasard. En 2003, la Loterie nationale n'était même pas en mesure de payer les subsides requis sans subir de pertes.

La canalisation d'une partie des jeux de hasard vers un établissement d'utilité publique a pour effet que les gains ne profitent pas uniquement au marché privé et qu'un fonctionnement honnête et socialement justifié est assuré. De nouveaux produits sont nécessaires pour conserver la part de marché, ce qu'illustrent quelques exemples. La Loterie nationale ne pouvant pas lancer « Mister Bookmaker », une firme belge privée basée en Crète l'a fait.

(*En français*) La loterie nationale aux Pays-Bas a subi un revers lié à son absence sur certains créneaux. Soit la loterie est privatisée et verse un dividende à l'Etat, ce qui n'est pas mon option favorite, soit on accepte qu'elle se développe pour éviter que certaines activités lui échappent. Pour cette raison, j'ai insisté pour que la Loterie participe aux jeux télévisés, à l'euromillion par exemple, et conçoive une plate-forme Internet.

zou nogal wat voorbehoud hebben gemaakt ten aanzien van dit spel dat erg verslavend werkt en vooral voor de jonge spelers nefaste gevolgen heeft.

Heeft u de Nationale Loterij de toestemming gegeven om dit nieuwe spel te lanceren?

Vindt u niet dat het alle kenmerken van een kansspel vertoont, dat het tot een verslaving bij, vooral kansarme, jongeren dreigt te leiden en dat de Commissie voor de kansspelen er zich terecht zorgen over maakt?

06.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik heb reeds meermaals vragen gesteld over gokverslaving aan de minister van Justitie. De Nationale Loterij heeft als opdracht om het gokprobleem in goede banen te leiden, maar door het uitbrengen van nieuwe spelen en het aantrekken van steeds meer spelers stimuleert zij de gokverslaving. Aangezien het uitbrengen van nieuwe caféspelen een onrustwekkende evolutie is, sluit ik mij aan bij de vragen van de andere sprekers.

06.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Nationale Loterij is om rentabiliteitsredenen verplicht om geregeld nieuwe producten op de markt te brengen. Doordat er gedurende de voorbije jaren enkele belangrijke kansen werden gemist, kregen privé-operatoren een grotere impact op de gokmarkt. In 2003 kon de Nationale Loterij zelfs niet de vereiste subsidies betalen zonder verlies te lijden.

Door een deel van het gokken te kanaliseren naar een instelling van openbaar nut, komt de winst niet enkel bij de private markt terecht en wordt een eerlijke en sociaal verantwoorde werking verzekerd. Nieuwe producten zijn nodig om het marktaandeel te behouden. Enkele voorbeelden illustreren dit. De Nationale Loterij mocht "Mister Bookmaker" niet uitgeven, waarna een privaat Belgisch bedrijf vanuit Kreta het spel uitbracht.

De Nederlandse Nationale Loterij heeft klappen gekregen omdat zij niet aanwezig is in bepaalde marktsegmenten. Ofwel wordt de Loterij geprivatiseerd en keert zij een dividend uit aan de overheid, maar die keuze draagt niet mijn voorkeur weg, ofwel aanvaardt men dat zij zich ontwikkelt om te voorkomen dat zij bepaalde activiteiten aan haar neus ziet voorbijgaan. Daarom heb ik erop aangedrongen dat de Nationale Loterij zou deelnemen aan televisiespelletjes, zoals de

Euromiljonair bijvoorbeeld, en een internetplatform zou opzetten.

En ce qui concerne le Rapido, mon intention était que ce jeu entre dans le quota réservé au Bingo, et qu'il lui fasse concurrence. J'ai décidé d'arrêter le processus, d'une part, parce que les concessions de Bingo ont été accordées pour de longues durées et qu'il n'est donc pas possible de substituer le Rapido au Bingo à court terme et, d'autre part, parce qu'il n'y avait pas de relation de confiance avec la Commission des jeux de hasard qui s'occupe davantage de la protection des entreprises de Bingo que d'autre chose. Je ne veux pas maintenir ce monopole, mais le Rapido ne peut tout simplement venir s'ajouter au Bingo.

Wat Rapido betreft, was het mijn bedoeling dit spel in de voor Bingo gereserveerde quota op te nemen zodat de twee zouden kunnen concurreren. Ik heb beslist dat proces stop te zetten, enerzijds omdat de vergunningen voor Bingo voor lange perioden zijn toegekend en het dus niet mogelijk is om Bingo op korte termijn door Rapido te vervangen, en anderzijds omdat er geen vertrouwensrelatie bestond met de Kansspelcommissie, die zich meer met de bescherming van de Bingobedrijven dan met iets anders bezighoudt. Ik wil dat monopolie niet behouden, maar Rapido kan niet eenvoudigweg naast Bingo bestaan.

Enfin, la ville d'Ostende a confirmé qu'elle ne voulait plus de lunapark.

Tot slot heeft de stad Oostende bevestigd dat ze geen lunapark meer wil.

06.06 Guido De Padt (VLD): Le ministre ayant annoncé l'abandon du Rapido, de nombreuses questions et observations deviennent sans objet. Je ne partage pas totalement l'avis du ministre selon lequel les pouvoirs publics doivent apporter un contre-poids aux entreprises privées. Les pouvoirs publics doivent évidemment jouer un rôle régulateur mais cela ne signifie pas qu'ils doivent contrarier les plans des entreprises privées.

06.06 Guido De Padt (VLD): Nu de minister aankondigt dat Rapido afgeblazen is, worden veel vragen en opmerkingen zonder voorwerp. Ik kan het niet helemaal eens zijn met de visie van de minister dat de overheid moet fungeren als buffer tegen privé-bedrijven. De overheid moet natuurlijk regulerend optreden, maar dat betekent niet dat ze privé-bedrijven moet dwarsbomen.

Je ne suis moi-même pas partisan de jeux supplémentaires. Le ministre estime-t-il que la Loterie nationale doit également s'occuper de paris sportifs?

Ik ben zelf geen voorstander van bijkomende spelen. Vindt de minister dat de Nationale Loterij zich ook moet bezighouden met de sportwedenschappen?

06.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : En raison de l'inertie de la Loterie elle-même et du législateur, il est pratiquement impossible d'organiser de tels paris chez nous d'une manière légale. Si nous voulons éviter que ces paris soient proposés - dans des conditions douteuses - sur des sites Internet étrangers, il faut que la Loterie puisse également déployer ses activités dans ce domaine.

06.07 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Wegens de inertie van de Loterij zelf en van onze wetgeving, kunnen dergelijke spelen bij ons nauwelijks legaal georganiseerd worden. Willen we vermijden dat deze wedenschappen op een minder koosjere manier aangeboden worden via websites in het buitenland, dan moet de Loterij ook op dit terrein actief worden.

06.08 Valérie Déom : Votre réponse montre une préoccupation pour l'intérêt général. Il est clair que les produits doivent se diversifier, mais la présence du Rapido dans les cafés est inquiétante dans la mesure où se renforcent mutuellement dans cet environnement des dépendances au jeu, à l'alcool et au tabac. Il faut éviter une situation de shopping régulateur. La Loterie doit être soumise aux mêmes règles que les autres opérateurs. En ce qui concerne la Commission sur les jeux de hasard, il faudrait mener une réflexion sur son fonctionnement.

06.08 Valérie Déom (PS) : Uit uw antwoord blijkt dat u bekommerd bent om het algemeen belang. Het is duidelijk dat de Loterij moet diversifiëren, maar de aanwezigheid van Rapido in cafés is zorgwekkend omdat gok-, alcohol- en tabaksverslaving elkaar in zo'n omgeving onderling versterken. Men moet voorkomen dat er een situatie zou ontstaan waarbij de Loterij de markt naar eigen goeddunken zou reguleren. Zij moet aan dezelfde regels worden onderworpen als de andere operatoren. Wat de Commissie voor de kansspelen betreft, zal men zich moeten beraden over haar

werking.

06.09 Melchior Wathelet (cdH): Je suis d'accord sur l'approche envisagée. Il faut une place pour tout le monde. La manière d'aborder la pratique du Bingo est excellente. Par contre, vos sous-entendus par rapport à la Commission des jeux de hasard et au comportement des entreprises privées ne constitue pas le meilleur moyen d'entamer les négociations.

06.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): La réponse du ministre me rassure provisoirement mais j'espère que le gouvernement s'attaquera résolument aux problèmes de jeu, notamment sur l'internet.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités d'emporter son vélo dans le train" (n° 7994)

07.01 Zoé Genot (ECOLO): Avec des amis, nous avions décidé d'aller en train à la mer avec des vélos.

Sur le site web de la SNCB, on peut lire ce qui suit : "Chaque type de train dispose d'un nombre différent d'emplacements pour les vélos. Avant votre départ, contactez la gare pour connaître le nombre d'emplacements disponibles dans le train. Ceci ne constitue pas une réservation pour votre vélo".

La capacité de prise en charge des vélos est donc variable d'un train à l'autre et suivant le type de rames utilisées. Et même le personnel de la SNCB a du mal à indiquer à l'avance le nombre de places disponibles. De plus, il vous faut trouver un contrôleur pour qu'il vous donne accès au compartiment vélo !

Ne pourrait-on envisager une organisation plus pratique, permettant aux personnes voulant voyager avec leur vélo de s'organiser pour faire une réservation pour celui-ci ? Pour faciliter l'embarquement des vélos, ne pourrait-on envisager un libre accès au compartiment vélo et une information concernant le nombre de places ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Vu l'article 54 du nouveau contrat de gestion, la SNCB doit avoir une politique de développement de l'usage de vélos. Actuellement, des problèmes pratiques se posent pour un

06.09 Melchior Wathelet (cdH): Ik ben het met die benadering eens. Men moet voor iedereen een plaats inruimen. De aanpak met betrekking tot Bingo is uitstekend. Uw bedekte toespelingen in verband met de Commissie voor de kansspelen en de houding van de privé-bedrijven vormen echter niet de beste manier om de onderhandelingen aan te vatten.

06.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het antwoord van de minister stelt me voorlopig gerust, maar ik hoop dat de regering de gokproblemen, onder meer op het internet, in de toekomst nadrukkelijk zal aanpakken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheden om de fiets mee te nemen in de trein" (nr. 7994)

07.01 Zoé Genot (ECOLO): Ik had met een aantal vrienden afgesproken de fietsen mee te nemen op de trein naar zee.

Op de website van de NMBS lezen we het volgende: "Het aantal beschikbare plaatsen voor fietsen verschilt naargelang het type trein. Enkele dagen voor je reis neem je best contact op met het stationspersoneel om te weten hoeveel plaatsen er beschikbaar zijn. Opgelet: dit betekent niet dan je over gereserveerde plaatsen beschikt."

Hoeveel fietsen er mee kunnen, verschilt dus van trein tot trein en is afhankelijk van het type treinstellen. Zelfs het NMBS-personeel weet vooraf niet precies hoeveel plaatsen voor fietsen beschikbaar zijn. Bovendien moet de reiziger ook nog op zoek naar een treinbegeleider, die hem toegang moet verschaffen tot het fietsencompartiment!

Is er geen praktischere organisatie mogelijk, waarbij treinreizigers die hun fiets willen meenemen een plaats zouden kunnen reserveren? Zou het niet mogelijk zijn de reiziger vrije toegang tot het fietsencompartiment te verschaffen en informatie te bezorgen betreffende het aantal beschikbare plaatsen? Dat zou het laden van de fietsen alvast vergemakkelijken.

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Artikel 54 van de nieuwe beheersovereenkomst verplicht de NMBS een beleid uit te stippelen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Om praktische redenen is een reservatieregeling op dit

système de réservation qui devrait cependant être possible à plus long terme.

Pour des raisons de sécurité, l'accès au fourgon bagages doit rester sous surveillance et le client ne peut y avoir accès librement. Nous ne pouvons pas déroger à ce principe avec le matériel existant.

Toutefois, cette règle ne s'applique pas au nouveau matériel (voitures MR41 et M6 et 5 breaks transformés en voitures M5 BDx) qui dispose d'espaces multifonctionnels.

Dans ce type de matériel, le client peut charger lui-même son vélo et s'installer à proximité.

Dans le futur, avec le renouvellement du matériel, une organisation plus pratique sera possible. Mais pour l'instant, c'est difficile !

07.03 Zoé Genot (ECOLO): Ce n'est pas difficile, c'est impossible ! Vous parlez de long terme ; qu'on fixe un terme réel à cette possibilité de réservation ! Sur le site de la SNCF, il est possible de connaître les voitures pouvant accueillir les vélos. Je ne pense pas qu'il soit très difficile d'offrir cette opportunité chez nous également.

L'incident est clos.

08 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diminution des cadences sur la ligne 42 Liège-Gouvy-Luxembourg" (n° 8051)

08.01 Joseph Arens (cdH): La ligne 42, qui relie la région liégeoise et la province du Luxembourg au Grand-Duché, vient de faire l'objet d'une modernisation complète. Il me revient que la SNCB aurait décidé de diminuer les cadences de trains sur cette ligne, dont le statut international serait supprimé !

Confirmez-vous que les cadences des trains voyageurs sur la ligne 42 seront diminuées ? Des études ont-elles été menées sur l'impact d'une telle suppression sur la mobilité dans les provinces traversées ? Quelles sont les raisons de cette décision de la SNCB ?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Chaque semaine, on lit un article sur une ligne qui va disparaître, alors que ce n'est pas vrai ! En commission, le 21 mars dernier, j'ai déjà répondu qu'il n'entraîne pas dans les intentions de la SNCB de diminuer l'offre actuelle sur la ligne 42 Liège – Gouvy - Luxembourg et qu'aucune étude

oomblik niet mogelijk, maar in de toekomst zou dat wel het geval zijn.

Om veiligheidsredenen kan de reiziger enkel onder toezicht toegang krijgen tot het bagagerijtuig en kan hem dus geen vrije toegang worden verschaft. Met het materieel waarover we vandaag beschikken, kunnen we niet van dat principe afwijken.

Die regel geldt echter niet voor het nieuwe materieel (MR41 en M6-rijtuigen en 5 breaks omgevormd tot M5 BDx-rijtuigen), dat over multifunctionele ruimtes beschikt.

Bij dit soort treinstellen kan de klant zijn fiets zelf inladen en in de buurt ervan plaatsnemen.

Wanneer het materieel in de toekomst wordt vernieuwd, zal een meer praktische organisatie mogelijk zijn. Momenteel is het inderdaad nogal moeilijk!

07.03 Zoé Genot (ECOLO): Het is niet moeilijk, het is onmogelijk! U hebt het over een oplossing op lange termijn; waarom wordt er geen concrete termijn voor die reservatiemogelijkheid vastgelegd? Op de website van de SNCF kan men zien welke treinstellen geschikt zijn om fietsen in onder te brengen. Ik denk niet dat het zo moeilijk is om ook bij ons in die mogelijkheid te voorzien.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vermindering van het aantal treinen op lijn 42 Luik-Gouvy-Luxembourg" (nr. 8051)

08.01 Joseph Arens (cdH): Lijn 42 Luik-Gouvy-Luxembourg werd onlangs grondig gemoderniseerd. Nu zou de NMBS naar verluidt beslist hebben de frequentie van de treinen op deze lijn te verminderen, en het internationaal statuut ervan af te schaffen!

Kan u bevestigen dat er minder treinen zullen rijden op lijn 42? Werd er onderzoek verricht naar de gevolgen van die beslissing voor de mobiliteit in de betrokken provincies? Waarom heeft de NMBS daartoe besloten?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Elke week verschijnt er wel een artikel over een lijn die zagezegd wordt geschrapt, terwijl er niets van aan is! Op 21 maart jongstleden heb ik in de commissie al geantwoord dat de NMBS hoegenaamd niet van plan is het huidige treinaanbod op lijn 42 Luik-Gouvy-Luxembourg te

n'avait été effectuée en ce sens.

08.03 Joseph Arens (cdH): Selon certaines personnes, ce sont plus que des rumeurs.

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Interrogez-vous sur la fiabilité de vos informations. Je n'ai évidemment pas de détective privé pour vérifier dans les tiroirs de la SNCB, mais la réponse reste négative.

La SNCB n'a pas l'intention de modifier grand chose à l'offre actuelle ; ils ont déjà tant à faire en matière de réorganisation que ce ne serait pas très judicieux.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les abonnements pour étudiants de la SNCB" (n° 7995)**

- **M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la carte train scolaire pour les élèves et les étudiants majeurs" (n° 8069)**

09.01 Colette Burgeon (PS): La rentrée scolaire signifie pour beaucoup l'achat d'un abonnement de train annuel.

La SNCB a développé une série de produits très attractifs pour les jeunes qui représentent une cible à fidéliser pour l'avenir. Les étudiants bénéficient aussi de tarifs relativement avantageux par le biais de la carte-train scolaire.

Néanmoins, la SNCB différencie ses tarifs pour les abonnements scolaires en fonction de l'âge des étudiants. A partir de 18 ans, bien que vous soyez encore étudiant, le prix explose.

Cette différenciation de tarification me semble peu justifiée.

Et que dire du caractère surréaliste et discriminatoire de cette situation où l'on voit deux jeunes, exactement dans la même situation scolaire, aller chercher leur abonnement au guichet: l'un a 18 ans depuis quelques jours et paiera 864 euros tandis que l'autre, qui fêtera ses 18 ans dans trois jours, ne devra déboursier que 522 euros.

Le principe d'une carte de train scolaire ne devrait-il pas reposer sur le statut d'étudiant et non sur l'âge de l'utilisateur?

N'estimez-vous pas que le critère d'une date de

verminderen, en dat er geen studies in die zin verricht werden.

08.03 Joseph Arens (cdH): Volgens sommigen gaat het evenwel niet louter om geruchten.

08.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dan moet u de betrouwbaarheid van uw informatiebronnen toch even checken. Ik heb uiteraard geen privé-detective in dienst die de laden van de NMBS doorzoekt, maar mijn antwoord blijft negatief.

De NMBS heeft sowieso geen plannen voor belangrijke wijzigingen van het bestaande treinaanbod; de reorganisatie brengt al zo veel werk mee dat dat ook niet erg verstandig zou zijn.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studentenabonnementen van de NMBS" (nr. 7995)**

- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de schooltreinkaart voor meerderjarige scholieren en studenten" (nr. 8069)**

09.01 Colette Burgeon (PS): Bij het begin van het schooljaar kopen veel scholieren een jaarabonnement voor de trein.

De NMBS heeft een aantal producten op de markt gebracht die op maat van de jeugd zijn gesneden. Het gaat om een doelgroep waarbinnen de NMBS aan klantenbinding kan doen. Dankzij de schooltreinkaarten kunnen de studenten eveneens aan vrij voordelige tarieven reizen.

De NMBS past de tarieven van de schoolabonnementen echter aan de leeftijd van de studenten aan. Vanaf 18 jaar gaat de prijs pijlsnel de hoogte in, of men nu student is of niet.

Die verschillen in de tarieven lijken me niet gerechtvaardigd.

En wat denkt u van de volgende surrealistische en discriminerende toestand: twee jongeren die net dezelfde opleiding volgen, kopen een abonnement in een station. De ene is pas 18 geworden en betaalt 864 euro terwijl de andere die over drie dagen 18 wordt, slechts 522 euro moet neertellen.

Moet de prijs van een schooltreinkaart niet bepaald worden door het studentenstatuut in plaats van door de leeftijd van de gebruiker?

Is u niet van oordeel dat wanneer men op grond van de geboortedatum een voordeel toekent dat op

naissance pour l'obtention d'un avantage lié à votre statut et non à votre âge est discriminatoire?
La SNCB pourrait-elle améliorer cette situation rapidement?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Les écoliers qui sont mineurs d'âge payent de leur poche 45 % du coût de leur carte train scolaire, les écoliers et les étudiants majeurs, 75 %. C'est inacceptable à l'heure où quasi aucun travailleur ne paie lui-même ses frais d'abonnement.

Le ministre juge-t-il acceptable que le gouvernement débourse de grosses sommes pour la gratuité du transport ferroviaire pour les travailleurs, alors qu'il ne consent aucun effort pour les ménages ayant des enfants aux études? Comment justifie-t-il cette différence? Fournira-t-il aussi un effort financier pour les frais de transport des écoliers et des étudiants?

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Je partage la philosophie selon laquelle il faut se concentrer sur les transports scolaires après s'être occupé des trajets entre le domicile et le lieu de travail. Toutefois, je ne suis pas le raisonnement de M. Van den Bergh lorsqu'il laisse supposer que ces deux mesures se concurrencent mutuellement. Elles sont toutes deux importantes, mais il était logique de commencer par le trafic gratuit entre le domicile et le lieu de travail, car il est directement lié au problème des embouteillages. Et contrairement à ce que certains prétendent, cette mesure produit bel et bien des effets.

Et l'autre critique qu'il a émise concernant le fait que presque personne ne paie et que la SNCB n'a plus de rentrées est inexacte. Les recettes ont augmenté, non pas malgré l'abaissement des tarifs mais grâce à lui. En 2004 et en 2005, le nombre de voyageurs a en effet augmenté à chaque fois de 6 % grâce au confort accru et aux prix réduits. Quand la nouvelle infrastructure sera opérationnelle, le nombre de voyageurs augmentera encore plus rapidement. En 2004, les recettes de la SNCB ont augmenté de 9 % ; en 2005, de 10 %. Ces chiffres prouvent que nous avons pris une bonne mesure.

A présent, nous allons nous occuper des transports scolaires. Dans un premier temps, nous déciderons que le prix des abonnements ne sera pas augmenté. J'espère que dans un avenir proche ou lointain, nous pourrons aller plus loin.

het statuut en niet op de leeftijd berust, men mensen discrimineert?

Kan de NMBS hierin snel verbetering brengen?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Minderjarige scholieren moeten 45 procent van de kosten van een pendelabonnement uit eigen zak betalen, meerderjarige scholieren en studenten 75 procent. Dit is onaanvaardbaar in tijden dat bijna geen enkele werknemer nog zelf opdraait voor de kosten van zijn abonnement.

Vindt de minister het aanvaardbaar dat de overheid voor de werknemers belangrijke bedragen ophoest om het treinverkeer gratis te maken, terwijl ze geen inspanningen doet voor gezinnen met studerende kinderen? Hoe verantwoordt de minister dit verschil in behandeling? Zal de minister ook een financiële inspanning leveren voor de vervoerskosten van scholieren en studenten?

09.03 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik deel de filosofie dat we ons na het woon-werkverkeer moeten oriënteren op het schoolvervoer. Ik ga echter niet akkoord met de heer Van den Bergh als hij de indruk geeft dat beide maatregelen elkaar beconcurreren. Beide zijn belangrijk, maar het was logisch dat we gestart zijn met het gratis woon-werkverkeer, want dat houdt rechtstreeks verband met het probleem van de files. In tegenstelling tot wat velen zeggen, heeft deze maatregel wel effect.

Ook zijn andere kritiek, dat bijna niemand betaalt en dat de NMBS geen inkomsten meer heeft, is onjuist. De inkomsten zijn gestegen, niet ondanks maar dankzij de verlaagde tarieven. Het aantal reizigers is in 2004 en 2005 immers telkens gestegen met 6 procent, dankzij meer comfort en lagere prijzen. Wanneer de nieuwe infrastructuur operationeel wordt, zal het aantal reizigers nog sneller stijgen. De inkomsten van de NMBS stegen in 2004 met 9 procent en in 2005 met 10 procent. Deze cijfers bewijzen dat we een goede maatregel hebben genomen.

Nu zullen wij ons moeten bezig houden met het schoolverkeer. Een eerste stap is dat er geen prijsstijging zal komen voor de abonnements. Ik hoop dat we in de nabije of verre toekomst verdere stappen kunnen zetten.

09.04 Colette Burgeon (PS): Envisagez-vous des modifications pour répondre au cas du jeune homme, né un 31 août, qui doit payer 300 euros supplémentaires s'il va chercher son abonnement le 30 août même si le renouvellement prend cours le 1^{er} septembre?

09.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Nous allons essayer de remédier à ce problème.

09.06 Colette Burgeon (PS): Je vous remercie.

09.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre s'est concentré dans sa réponse sur la défense de sa politique.

09.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Si je le fais, c'est parce que M. Van den Bergh affirme que nous ne pourrions pas réaliser simultanément la gratuité des déplacements entre le lieu de travail et le domicile et l'abaissement des prix du transport scolaire.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai seulement dit que le ministre prend des mesures en faveur du transport domicile-travail mais pas pour le transport scolaire. Et du reste, malgré la gratuité du transport domicile-travail, la congestion du trafic ne cesse de s'amplifier.

09.10 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Je sais de par mon expérience que ce n'est pas vrai. La baisse de la consommation d'essence nous permet déjà de conclure que davantage de travailleurs se rendent sur leur lieu de travail en train.

09.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Cette baisse des chiffres de vente de produits pétroliers s'explique aussi par la disparition des acheteurs frontaliers. Je doute qu'une utilisation accrue des chemins de fer se traduise par une diminution du trafic routier aux heures de pointe. Si l'on n'avait pas accordé la gratuité du transport en train domicile-travail, on aurait pu faire quelque chose en faveur des étudiants et des écoliers.

L'incident est clos.

10 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la stratégie de B-Cargo" (n° 7812)

10.01 Roel Deseyn (CD&V): Pour rebondir sur ce que vient de dire M. Van den Bergh, j'estime que

09.04 Colette Burgeon (PS): Overweegt u wijzigingen door te voeren om tegemoet te komen aan situaties zoals die van een jongeman, die op 31 augustus is geboren en die een bijkomend bedrag van 300 euro moet betalen indien hij zijn abonnement op 1 september afhaalt?

09.05 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wij zullen dat probleem trachten te verhelpen.

09.06 Colette Burgeon (PS): Ik dank u.

09.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister concentreert zich in zijn antwoord op de verdediging van zijn beleid.

09.08 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Dat doe ik omdat de heer Van den Bergh beweert dat we gratis woon-werkverkeer en goedkoper schoolvervoer niet beide kunnen realiseren.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb alleen gezegd dat de minister enkel iets doet aan het woon-werkverkeer en niets aan het schoolvervoer. Ondanks het gratis woon-werkverkeer worden de files trouwens elke dag langer.

09.10 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Uit ervaring weet ik dat dat niet waar is. Alleen al uit de daling van het benzinegebruik kunnen we afleiden dat er meer mensen met de trein naar het werk gaan.

09.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Die dalende benzineverkoop heeft ook te maken met het wegvallen van de zogenaamde grensklanten. Ik twijfel eraan of een stijging van het treinverkeer betekent dat de files tijdens de spitsuren verminderen. Zonder al dat gratis naar het werk sporen was er nu nog iets over geweest voor de studenten en scholieren.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beleid van B-Cargo" (nr. 7812)

10.01 Roel Deseyn (CD&V): Om aan te sluiten op de discussie met de heer Van den Bergh, meen ik

les mesures prises dans le domaine du transport des voyageurs ne connaissent qu'un succès relatif. Le ministre semble faire fi des nombreux achats de matériel roulant qui sont reportés sine die. Aucune politique coordonnée n'est mise en œuvre, ce qui est dommageable pour le transport de marchandises.

J'ai déjà reçu une réponse écrite partielle à mes questions sur la politique de B-Cargo. Le ministre me répond que 250 contrats passés avec des entreprises ne seront pas renouvelés, même si elles étaient disposées à payer 3 % de plus et cela, alors qu'il y a quelques années, elles ont déjà payé 30 % de plus. C'est dommage, surtout quand on voit le trafic sur les autoroutes. B-Cargo ne choisit que les lignes de transport rentables et, de cette manière, les petites correspondances ne sont plus assurées ni, à plus forte raison, promues. Les entreprises ont elles-mêmes investi dans des wagons et des voies qui sont désormais inutilisables. C'est regrettable pour l'économie régionale.

La Commission européenne a octroyé à la Belgique un budget de 30 millions d'euros par an pour l'aider à poursuivre le développement de son transport de marchandises et des unités de transport intermodales. Je déplore que cet argent ne soit pas consacré à la desserte d'un plus grand nombre d'entreprises.

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Cette question est manifestement inspirée par une société qui estime qu'elle paye trop. B-Cargo n'opérera pas uniquement à l'avenir sur les grands axes de transport de marchandises. Sur l'ensemble des contrats, 50 % concernent en effet des wagons isolés et donc des lignes de moindre importance.

La stratégie offensive d'augmentation des tarifs pour les sociétés est fructueuse et indispensable; les tarifs ont en effet été trop faibles pendant des années. M. Ansoms avait justement souligné par le passé que la libéralisation du transport de marchandises entraînerait une réduction du trafic étant donné que les subventions seraient interdites. En 2004 et 2005, une augmentation du fret à concurrence de respectivement 3 et 5 % a toutefois été constatée parce que la plupart des entreprises sont prêtes à payer davantage. L'augmentation des prix n'a pas entraîné une diminution de la clientèle.

Au cours des deux dernières années, 250 contrats n'ont pas été renouvelés pour des raisons économiques. Il s'agit de contrats sans avenir qui, même dans l'hypothèse d'un fonctionnement

dat de maatregelen voor het reizigersvervoer slechts een relatief succes zijn. De minister staat niet stil bij de vele aankopen van rollend materieel die worden uitgesteld. Er wordt geen gecoördineerd beleid gevoerd. Daardoor wordt het goederenverkeer benadeeld.

Ik heb reeds een gedeeltelijk schriftelijk antwoord gekregen op mijn vragen over het beleid van B-Cargo. De minister antwoordt dat 250 contracten met bedrijven niet worden verlengd, zelfs niet wanneer ze bereid zijn om 3 procent meer te betalen en dit terwijl ze enkele jaren geleden al 30 procent meer hebben betaald. Dat is jammer, zeker gezien de drukte op de autosnelwegen. B-Cargo kiest alleen voor de meer rendabele vervoerslijnen en zo worden de kleinere aansluitingen niet meer bediend en zeker niet gestimuleerd. De bedrijven hebben zelf geïnvesteerd in wagons en sporen, die nu onbruikbaar worden. Dat is jammer voor de streekeconomie.

De Europese Commissie heeft aan België een budget van 30 miljoen euro per jaar toegekend om het bestaande goederentransport en de intermodale transporteenheden verder uit te bouwen. Ik betreurt het dat dit geld niet besteed wordt om meer bedrijven te kunnen bedienen.

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Deze vraag is duidelijk geïnspireerd door een bedrijf dat vindt dat het te veel moet betalen. B-Cargo zal in de toekomst niet alleen opereren op de grote goederencorridors. Van alle contracten slaat 50 procent op geïsoleerde wagons en dus op kleine aansluitingen.

De offensieve strategie om bedrijven meer geld te vragen is succesvol en noodzakelijk; er is immers jarenlang te weinig betaald. De heer Ansoms heeft er in het verleden terecht op gewezen dat er door de liberalisering van het goederenvervoer minder trafiek zal zijn, omdat subsidiëring niet langer toegelaten is. In 2004 en 2005 was er echter een toename van 3 en 5 procent van de cargo, omdat de meeste bedrijven bereid zijn om meer te betalen. De hogere prijzen hebben niet geleid tot minder klanten.

De laatste twee jaar zijn 250 contracten niet verlengd om economische redenen. Het gaat om contracten zonder toekomstperspectief die, zelfs als B-Cargo optimaal werkt, zij nooit rendabel kunnen zijn.

optimal de B-Cargo, ne seront jamais rentables.

En revanche, 250 nouveaux contrats ont été conclus. Affirmer que B-Cargo serait occupé à se débarrasser de tous les trafics qui ne situent pas sur les grands axes est pure intoxication.

M. Deseyn affirme que l'Europe met à disposition 30 millions d'euros mais ce n'est pas vrai. La Commission européenne a provisoirement autorisé les autorités belges à investir de l'argent public belge dans B-Cargo, de sorte que des prix non rentables peuvent être pratiqués au cours de cette période transitoire. Si, en définitive, B-Cargo n'augmente pas ses prix, la Commission ne tardera pas à revenir sur cette décision.

Nous ambitionnons de conserver en Belgique un opérateur cargo pour les besoins de l'économie. Je n'ai jamais préconisé la libération du transport de marchandises dont le secteur des entreprises était le grand promoteur. Il constate aujourd'hui qu'un service efficace et compétitif a aussi un prix. Dans un marché libéralisé, les pouvoirs publics ne peuvent pas continuer à subventionner.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Nous devons continuer à développer le transport ferroviaire de marchandises. Actuellement, les voyages prennent trop de temps parce que les trains de marchandises ne sont pas prioritaires par rapport aux trains de voyageurs.

10.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): M. Deseyn pense-t-il que les trains de voyageurs devraient s'arrêter pour laisser passer les trains de marchandises ?

10.05 Roel Deseyn (CD&V): Bien sûr que non. La vraie question concerne la capacité de lignes de l'infrastructure ferroviaire.

10.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): En journée, les trains de voyageurs ont priorité sur ceux de marchandises. Il serait inconcevable d'aménager des lignes distinctes pour les marchandises et pour les voyageurs.

10.07 Roel Deseyn (CD&V): Le ministre prétend que c'est impossible mais je pense que nous devons faire un choix. Le réseau ferroviaire étant saturé, aucune offre valable ne pourra émerger. Je pense que nous devons augmenter les infrastructures afin de rendre le transport de marchandises plus rapide et moins coûteux. Si le gouvernement décide de réaliser de tels

Er zijn daarentegen ook 250 nieuwe contracten afgesloten. Dat B-Cargo bezig zou zijn met alle trafieken af te stoten die zich niet op de grote assen bevinden, is op niets gebaseerde stemmingmakerij.

De heer Deseyn zegt dat Europa 30 miljoen euro zomaar ter beschikking stelt, maar dat is niet waar. De Europese Commissie heeft voorlopig de toelating gegeven aan de Belgische overheid om Belgisch overheidsgeld te investeren in B-Cargo, zodat men tijdens deze overgangperiode prijzen kan vragen die niet rendabel zijn. Als B-Cargo zijn tarieven uiteindelijk niet verhoogt, zal de Europese Commissie die beslissing snel terugdraaien.

Wij hebben de ambitie om in België een eigen cargobehandelaar te houden ten voordele van het bedrijfsleven. Ik heb nooit gepleit voor de liberalisering van het goederenvervoer. Het bedrijfsleven was daar de grote promotor van. Nu merken ze dat ze tegenover een dienstverlening die concurrentieel en efficiënt is, ook een prijs staat. De overheid kan in de geliberaliseerde markt niet blijvend subsidiëren.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Het goederenverkeer moet verder worden uitgebouwd. Nu duurt het vaak veel te lang, omdat een goederentrein steeds moet stoppen en wachten tot er een reizigerstrein gepasseerd is.

10.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Vindt de heer Deseyn dan dat de reizigerstreinen moeten stoppen om een goederentrein te laten voorgaan?

10.05 Roel Deseyn (CD&V): Nee, natuurlijk niet. Eigenlijk is de vraag welke lijnen we zullen opvangen met de spoorinfrastructuur.

10.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er is een voorrangsregel voor reizigerstreinen tijdens de dag. Een afzonderlijke lijn voor cargo en één voor reizigers, is onhaalbaar.

10.07 Roel Deseyn (CD&V): De minister zegt wel dat het niet gaat, maar ik denk dat we keuzes moeten maken. Door de verzadiging van het spoorwegnet kan er geen volwaardige aanbod komen. Ik denk dat we meer infrastructuur nodig hebben, zodat het goederenvervoer minder tijdsintensief wordt en minder kost. Ik zal me tegen zulke overheidsinvesteringen zeker niet verzetten.

investissements, je ne m'y opposerai certainement pas.

10.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Nous consacrons déjà un budget d'un milliard d'euros aux infrastructures et M. Deseyn plaide pour la création d'une ligne séparée pour les marchandises. Ce n'est pas réaliste. De plus, cela rendrait le trafic de marchandises vingt fois plus cher.

10.09 **Roel Deseyn** (CD&V): Il n'est pas non plus réaliste qu'un transport de marchandises sur une distance de vingt kilomètres prenne plus d'une demi-journée. Nous devons avoir davantage d'ambition et mettre en place notre propre entreprise de fret ferroviaire. Mais cette semaine, les Français ont obtenu leur licence pour opérer sur l'ensemble du réseau européen et nous ne pouvons pas faire de même.

10.10 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Et pourquoi pas ?

10.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Nous ne disposons toujours pas de locomotives alimentées au courant alternatif pour les transports transfrontaliers. Nous n'avons ni l'argent ni le matériel. Je crains que nous soyons forcés, comme les Néerlandais, d'abandonner le transport de marchandises aux Français. C'est la raison pour laquelle je demande une augmentation beaucoup plus importante des investissements publics.

L'incident est clos.

11 **Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan de restructuration de Belgacom" (n° 8052)**

11.01 **Karine Lalieux** (PS): En septembre, la presse révélait le nouveau plan de restructuration par lequel Belgacom préparerait des licenciements secs pour certains contractuels, une mise en disponibilité pour les travailleurs en attente de reconversion et un programme de « tutorat » pour certains travailleurs âgés de 55 ans.

Combien de travailleurs « en manque de reconversion » sont-ils concernés et combien sont contractuels ?

Combien de personnes s'inscriraient-elles dans le programme de « tutorat » ? Serait-ce sur base volontaire ? Seraient-ils remplacés ?

10.08 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Er is nu al 1 miljard euro voor infrastructuur en de heer Deseyn pleit voor een gesplitst infrastructuursysteem voor cargo en passagiers. Dat is niet realistisch. Bovendien zou dit willen zeggen dat het goederenvervoer twintig keer duurder wordt.

10.09 **Roel Deseyn** (CD&V): Het is ook zinloos dat men meer dan een halve dag onderweg is voor twintig kilometer goederentransport. Wij moeten de ambitie hebben om een eigen cargobedrijf te hebben, maar de Fransen hebben deze week hun licentie gekregen om op het hele Europese net te opereren. Daar kunnen wij niet tegen op.

10.10 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Waarom niet?

10.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Wij hebben nog steeds geen locomotieven met wisselspanning voor grensoverschrijdend transport. Wij hebben het geld en het materiaal niet. Ik vrees dat wij gedwongen Nederland zullen volgen en het goederenvervoer zullen moeten overlaten aan de Fransen. Ik pleit daarom voor veel grotere overheidsinvesteringen.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe herstructureringsplan van Belgacom" (nr. 8052)**

11.01 **Karine Lalieux** (PS): In september is in de pers het nieuwe herstructureringsplan van Belgacom verschenen. Het plan zou naakte ontslagen van bepaalde contractuelen, de terbeschikkingstelling van de werknemers die op een nieuwe betrekking wachten, en de invoering van een "voogdijprogramma" voor de werknemers van boven de 55 jaar omvatten.

Om hoeveel werknemers zonder nieuwe betrekking gaat het? Hoeveel van hen zijn contractueel?

Hoeveel personen zouden zich in het "voogdijprogramma" willen inschrijven? Zou dit op vrijwillige basis gebeuren? Zouden ze vervangen worden?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je suis heureux d'aborder ce plan de restructuration qui a été retransmis de manière très négative dans les médias alors qu'il est très acceptable sur le plan social - raison pour laquelle il a été accepté par la CGSP.

Lors de ma première rencontre comme ministre des Entreprises publiques, les syndicats de Belgacom me demandaient une solution pour 700 personnes qui y étaient salariées mais sans réelle occupation.

Le gouvernement a élaboré différents plans pour que des emplois soient proposés à ces personnes, sans désavantage pour les personnes statutaires. Un tout nouveau programme de « tutorat » devrait permettre aux plus anciens de former les jeunes, etc.

Cependant, lorsque ces personnes ne réagissent pas aux nombreuses offres qui leur sont faites, des licenciements s'imposent. La CGSP a accepté ce principe tandis que le syndicat chrétien a quitté la salle lorsqu'il a été question de licenciements.

11.03 Karine Lalieux (PS): Confirmez-vous que chacun a reçu sa chance, et que toute le monde a reçu une proposition correcte ?

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Oui. Nous avons d'abord agi, puis nous avons abordé le problème des contrats.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet Sebelit et la suppression de postes de conducteur de train à Bertrix" (n° 8062)**

- **M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir du dépôt 'conducteurs' à Bertrix" (n° 8290)**

12.01 François Bellot (MR): La SNCF a déposé un nouveau plan de transport pour le trafic des trains de marchandises entre Bâle et Anvers. Elle a demandé aux chemins de fer luxembourgeois que ceux-ci tirent les trains jusqu'à Muizen, sans que la connaissance du néerlandais soit exigée. Cela pose, entre autres, la question de la sécurité. La réorganisation proposée par la SNCF engendrerait, par ailleurs, une perte de plusieurs postes de travail

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik ben blij dat ik dat herstructureringsplan kan toelichten. In de media werd het erg negatief voorgesteld. Het is nochtans sociaal zeker aanvaardbaar en om die reden heeft het ACOD het goedgekeurd.

Bij mijn eerste ontmoeting, in mijn hoedanigheid van minister van Overheidsbedrijven, met de vakbonden bij Belgacom, vroegen ze me of ik een oplossing had voor 700 overtollige werknemers van Belgacom.

De regering heeft diverse plannen uitgewerkt om die personen banen aan te bieden, zonder evenwel de statutaire personeelsleden te benadelen. In het kader van een splinternieuw "voogdijprogramma" zouden de ouderen de jongeren opleiden, enz.

Indien mensen echter niet ingaan op de talrijke aanbiedingen die ze krijgen, zijn ontslagen onvermijdelijk. De ACOD heeft dat beginsel aanvaard, terwijl de christelijke vakbond de zaal heeft verlaten van zodra er sprake was van ontslagen.

11.03 Karine Lalieux (PS): Kan u bevestigen dat iedereen een kans heeft gekregen en dat iedereen een correct voorstel heeft gekregen?

11.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ja. We hebben eerst ingegrepen en vervolgens de overeenkomst ondertekend.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Sebelit-project en het schrappen van een aantal betrekkingen van treinbestuurder in Bertrix" (nr. 8062)**

- **de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de standplaats 'treinbestuurders' te Bertrix" (nr. 8290)**

12.01 François Bellot (MR): De SNCF heeft een nieuw vervoersplan ingediend voor het goederenverkeer tussen Basel en Antwerpen. De Franse spoorwegmaatschappij heeft de Luxemburgse spoorwegen gevraagd de tractie van de treinen op zich te nemen tot Muizen, zonder dat daarbij de kennis van het Nederlands geëist wordt. Men kan zich dan ook afvragen of de veiligheid nog wel gewaarborgd wordt. De door de SNCF

au dépôt de Bertrix. Confirmez-vous ce plan ?

12.02 Joseph Arens (cdH): Le personnel de Bertrix est inquiet quant à son avenir. Il est fait état d'une possible fermeture de Bertrix vu la création d'un dépôt à Muizen. Qu'en est-il ?

12.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*français*) : On ne va pas fermer le dépôt de Bertrix. Ce plan concerne une opération commerciale. Il s'agit d'augmenter la qualité du service et la productivité. Cela suppose que des postes seront perdus, et tous les dépôts seront mis à contribution. Le développement d'un axe d'Anvers vers la Suisse représente cependant une belle opportunité.

La répartition des participations n'est pas finalisée. La SNCB disposera du même pourcentage qu'actuellement, à savoir qu'elle assurera 42% du temps de conduite. Dans un second temps, elle assurera ces opérations également à partir de Bâle, après une période de formation.

12.04 François Bellot (MR): Les craintes portent sur un transfert de postes de travail.

12.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Bertrix est mis sur le même pied que les autres dépôts. Il faudra y faire des efforts également.

12.06 Joseph Arens (cdH): Ce n'est pas la première fois que l'on demande des efforts à la province de Luxembourg, avec un transfert de postes vers d'autres lieux.

12.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Les centres concernés seront traités de la même façon, et exposés aux mêmes efforts. On ne sait pas encore ce que cela va coûter. Mais il faut participer à ce projet si l'on veut sauver l'emploi. Le trafic lié au port d'Anvers représente 40% de l'activité. Si quelqu'un veut se positionner exclusivement sur une ligne desservant l'est de l'Europe à partir d'Anvers, cela nous fera mal. Nous avons trois ans pour nous y préparer.

L'incident est clos.

voorgestelde reorganisatie zou bovendien tot banenverlies leiden in het depot van Bertrix. Kan u die plannen bevestigen?

12.02 Joseph Arens (cdH): Het personeel dat zijn standplaats heeft in het depot van Bertrix, maakt zich zorgen over zijn toekomst. Er is sprake van een mogelijke sluiting van het depot, aangezien er een nieuw depot geopend wordt in Muizen. Hoe zit de vork nu precies in de steel?

12.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het depot van Bertrix gaat niet dicht. Het kwestieuze plan betreft een commerciële operatie, met de bedoeling de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en de productiviteit te verhogen. Dat heeft tot gevolg dat er banen verloren zullen gaan, en alle depots zullen hun steentje moeten bijdragen. De ontwikkeling van een as Antwerpen-Zwitserland biedt evenwel mooie kansen.

De verdeling van de participaties ligt nog niet helemaal vast. De NMBS behoudt het huidige percentage, en zal dus instaan voor 42% van de rijtijd. In een latere fase, na een opleidingsperiode, zal de NMBS ook vanuit Basel opereren.

12.04 François Bellot (MR): Men vreest voor een interne verschuiving van de arbeidsplaatsen.

12.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Bertrix wordt op dezelfde manier behandeld als de overige depots. Ook in Bertrix moeten dus inspanningen worden geleverd.

12.06 Joseph Arens (cdH): Het is niet de eerste keer dat van de provincie Luxemburg offers worden gevraagd, zoals bijvoorbeeld het verschuiven van arbeidsplaatsen naar andere oorden.

12.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat heb ik niet gezegd. De betrokken centra zullen op dezelfde manier worden behandeld en zullen dezelfde inspanningen moeten leveren. Het kostenplaatje is nog onbekend. Als wij de werkgelegenheid willen veiligstellen, kunnen wij echter niet anders dan aan dit project deelnemen. Het verkeer van en naar de Antwerpse haven vertegenwoordigt 40 procent van de activiteit. Als iemand die verbinding inpalm om zich op het verkeer tussen Antwerpen en de rest van Europa toe te spitsen, komen we in een moeilijk parket terecht. We hebben drie jaar tijd om ons daar op voor te bereiden.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences pour les sociétés du groupe SNCB de la décision de la Commission européenne relative à la gestion des infrastructures ferroviaires" (n° 8066)

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires" (n° 8213)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen voor de vennootschappen van de NMBS-groep van de beslissing van de Europese Commissie betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur" (nr. 8066)

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur" (nr. 8213)

13.01 David Lavaux (cdH): Dans le cadre de la reprise de la dette de la SNCB par le FIF (Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire), il avait été décidé qu'Infrabel paierait 5 millions d'euros au fonds pour la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire. Sur base de ce paiement, a été négocié le contrat de gestion d'Infrabel et des deux autres sociétés du groupe SNCB.

Ce 3 juillet, le gouvernement a porté ce montant à 300 millions d'euros. Cette augmentation semble dictée par une décision de la Commission européenne exigeant de rémunérer au prix du marché les actifs qu'ils utilisent. Cette facture sera répercutée sur les opérateurs ferroviaires. D'après la presse, l'augmentation de redevance serait de 20% pour les trains internationaux et le trafic cargo et de 200% pour le trafic voyageurs national.

Actuellement, les recettes de redevance d'Infrabel sont payées à 97% par la SNCB. Avec son enveloppe actuelle, elle n'a pas les moyens de faire face au surcoût. Une solution serait une augmentation des tarifs. On les a annoncés hier, et le conseil d'administration justifie cette augmentation par le versement de la redevance auprès du gestionnaire de l'infrastructure. Un autre serait une augmentation de la dotation de la SNCB.

Le contrat de gestion de la SNCB devra être adapté. Seule l'augmentation de la dotation est défendable, vu le contexte de renchérissement du prix du carburant et de la volonté d'encourager l'utilisation des transports collectifs. Nous sommes perplexes par rapport à la décision – qui aura de lourdes conséquences sur le budget de l'Etat – prise la veille des vacances par simple arrêté royal. Confirmez-vous que la décision d'augmenter la redevance d'Infrabel au FIF entraîne l'augmentation des tarifs des titres de transport ? Si vous envisagez une augmentation de la dotation de la SNCB, sera-t-elle compensée par une diminution des moyens du FIF pour assurer le service de la dette ? Une solution structurelle globale a-t-elle été

13.01 David Lavaux (cdH): In het kader van de overname van de NMBS-schuld door het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) werd beslist dat Infrabel het fonds 5 miljoen euro zou betalen voor het ter beschikking stellen van de spoorweginfrastructuur. Op grond van die afspraak werd over de beheersovereenkomst van Infrabel en de twee andere vennootschappen van de NMBS-groep onderhandeld.

Op 3 juli besliste de regering dat bedrag op te trekken tot 300 miljoen euro. Die stijging schijnt ingegeven door een beslissing van de Europese Commissie, die eist dat de beheerders voor de activa die ze gebruiken de marktprijs betalen. Die factuur zal aan de spoorwegoperatoren worden doorgerekend. Volgens persberichten zou de retributie voor de internationale treinen met 20 procent stijgen en voor het binnenlandse reizigersvervoer met 200 procent.

Op dit ogenblik worden de inkomsten uit de retributies van Infrabel voor 97 procent door de NMBS betaald. Met de middelen waarover de maatschappij nu beschikt, kan het die bijkomende kosten niet aan. Een mogelijke oplossing is een tariefstijging, die gisteren al werd aangekondigd. De raad van bestuur verwees daarbij naar de storting van de retributie aan de infrastructuurbeheerder. Het optrekken van de NMBS-dotatie is een andere mogelijkheid.

De beheersovereenkomst van de NMBS zal moeten worden aangepast. Enkel het optrekken van de dotatie is een aanvaardbare oplossing, in het licht van de piekende brandstofprijzen en de bedoeling het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen. We zijn met verstomming geslagen dat zo een beslissing – die de staatsbegroting sterk zal belasten – net voor het reces bij eenvoudig koninklijk besluit werd genomen.

Bevestigt u dat de beslissing de retributie die Infrabel aan het FSI verschuldigd is, te verhogen, tot een tariefverhoging van de vervoerbewijzen zal leiden? Indien u overweegt de NMBS-dotatie op te trekken, zal die operatie worden gecompenseerd

dégagée ? Modifiera-t-elle le contrat de gestion ? Dans ce cas, sera-t-elle soumise à la commission paritaire nationale ? Quel est le détail de la gestion par la FIF de la dette de 7,4 millions d'euros depuis la création de ce fonds ? Où en est la réalisation de 40 terrains de la SNCB dont les produits devraient couvrir 200.000 euros des charges d'intérêts de la dette reprise par le FIF ?

13.02 Eric Massin (PS): Quelle est votre position sur les manières de répercuter l'augmentation de la redevance ? L'opérateur SNCB va-t-il répercuter cette hausse dans ses tarifs ?

13.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le gouvernement a, en effet, décidé d'augmenter le montant qu'Infrabel paie au FIF, pour rémunérer la mise à disposition des infrastructures. Ce montant est passé de 5 à 300 millions d'euros.

Il n'y a pas de conséquence sur les tarifs des titres de transport voyageurs de la SNCB. Le contrat de gestion prévoit que le gouvernement peut compenser les augmentations de prix en adaptant la dotation de la SNCB, et nous avons décidé de procéder ainsi. L'augmentation de la dotation est accompagnée d'une diminution des moyens attribués au FIF. Les adaptations des dotations SNCB feront l'objet d'un avenant au contrat de gestion. La procédure prévoit la consultation de la commission paritaire nationale.

Le FIF a repris une dette de 7,4 milliards d'euros au 1^{er} janvier 2005. Il a confié la gestion de cette dette aux services spécialisés de la Trésorerie ; 34 terrains qui n'appartiennent plus à la SNCB ont été transférés au FIF en contrepartie de la reprise de la dette de l'ancienne SNCB. La valorisation de ces terrains a été confiée à Sopima. Les perspectives de vente sont assez bonnes. En fin de compte, on pourra vraiment faire valoir ces terrains qui ne sont pas utiles à l'exploitation par la SNCB.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre

door de middelen die aan het FSI voor het beheer van de schuld worden toegekend, te verminderen? Behoort een structurele, globale oplossing tot de mogelijkheden? Zal ze een wijziging van de beheersovereenkomst meebrengen? Zal ze, in dat geval, aan het nationaal paritair comité worden voorgelegd? Kan u me precieze gegevens bezorgen omtrent de wijze waarop het FSI de schuld van 7,4 miljoen euro heeft beheerd sinds dat fonds werd opgericht? Hoe staat het met het ten gelde maken van de 40 NMBS-terreinen, waarvan de opbrengst de 200 000 euro intrestlasten van de door het FSI overgenomen schuld zou moeten dekken?

13.02 Eric Massin (PS): Wat is uw standpunt over de manieren waarop de verhoging van de retributie wordt doorberekend? Hoe zal de NMBS als operator die stijging doorberekenen in de tarieven?

13.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De regering heeft inderdaad beslist het bedrag dat Infrabel voor het gebruik van de infrastructuur aan het FSI betaalt, van 5 naar 300 miljoen euro te verhogen.

Dat heeft evenwel geen gevolgen voor de treintarieven voor het reizigersvervoer. Het beheerscontract bepaalt dat de regering de prijsstijgingen kan compenseren door de dotatie van de NMBS aan te passen. Wij hebben beslist om aldus te werk te gaan. De verhoging van de dotatie gaat gepaard met een verlaging van de middelen die aan het FSI worden toegekend. De aanpassingen van de dotaties van de NMBS zullen in een aanhangsel bij het beheerscontract worden opgenomen. De procedure voorziet tevens in overleg met de nationale paritaire commissie.

Op 1 januari heeft het FSI een schuld van 7,4 miljard euro overgenomen. Het beheer van die schuld heeft het toevertrouwd aan de gespecialiseerde diensten van de Schatkist ; 34 terreinen die niet langer het eigendom van de NMBS zijn, werden naar het FSI overgeheveld als tegenprestatie voor diens overname van de schulden van de vroegere NMBS. De valorisatie van die terreinen werd aan Sopima toevertrouwd. De vooruitzichten voor de verkoop zijn tamelijk positief. Eindelijk krijgen die terreinen, die door de NMBS niet nuttig kunnen worden aangewend, een waardevolle bestemming.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste

et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare d'Alken" (n° 8075)
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les possibilités de stationnement et les arrêts de bus à la gare d'Alken" (n° 8434)

minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Alken" (nr. 8075)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "parkeermogelijkheden en bushaltes bij het station van Alken" (nr. 8434)

14.01 Hilde Vautmans (VLD): La commune de Alken dispose d'une petite gare et souhaiterait que celle-ci soit également desservie le week-end. Pourquoi aucun train ne dessert-il actuellement la gare de Alken durant le week-end ? Alken est proche de Hasselt mais c'est également le cas pour Kiewit et Bokrijk. Or, ces deux dernières gares sont desservies le week-end. Le nombre d'habitants de la commune de Alken correspond également à celui d'autres petites communes bénéficiant d'une desserte le week-end. Le nombre de voyageurs en gare d'Alken augmente par ailleurs continuellement. L'administration communale souhaite une desserte le week-end, pour favoriser le tourisme d'un jour et également pour faciliter les déplacements des étudiants.

14.01 Hilde Vautmans (VLD): De gemeente Alken heeft een klein station en wil ook bediening krijgen tijdens het weekend. Waarom rijden er momenteel geen treinen tijdens het weekend? Alken ligt dicht bij Hasselt, maar dat geldt ook voor Kiewit en Bokrijk, waar wel bediening is tijdens het weekend. Ook het inwonersaantal stemt overeen met dat van andere kleine gemeenten waar wel treinen tijdens het weekend beschikbaar zijn. Het aantal passagiers in het station van Alken blijft stijgen. Het gemeentebestuur wil bediening tijdens het weekend ten voordele van het dagtoerisme en voor de verplaatsingen van studenten.

Quelles conditions une gare doit-elle remplir pour qu'elle soit desservie le week-end ? La question est-elle à l'étude dans le cas de Alken et le ministre pense-t-il qu'une solution pourrait intervenir à bref délai ?

Aan welke voorwaarden moet een station voldoen opdat er treinen zouden stoppen tijdens het weekend? Wordt weekendbediening in Alken reeds besproken en denkt de minister dat die er binnenkort zal komen?

Le parking de la gare d'Alken ne comporte que 20 emplacements. A l'heure actuelle, la plupart des voyageurs garent leur véhicule sur un terrain vague situé en face de la gare. Envisage-t-on d'augmenter les possibilités de parking et quel en serait le coût budgétaire ? Aménagera-t-on un arrêt sécurisé pour les bus à la demande ?

Op het parkeerterrein van het station van Alken is slechts plaats voor 20 voertuigen. Momenteel gebruiken de meeste reizigers een vuil braakliggend terrein tegenover het station. Zijn er plannen om de parkeermogelijkheden uit te breiden, en wat zijn daarvan de budgettaire gevolgen? Zal er een veilige halte komen voor de belbussen?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La gare d'Alken n'est pas desservie pendant le week-end parce que le trajet entre Hasselt et Landen s'effectue sur une seule voie. Le croisement et l'attelage des trains font l'objet d'un minutage très précis et une interruption supplémentaire à Alken retarderait les autres trains, faisant rater ainsi leur correspondance aux voyageurs.

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er is geen bediening tijdens het weekend in het station van Alken omdat het traject tussen Hasselt en Landen enkelsporig is. Het kruisen en koppelen van de treinen is zeer precies getimed en een bijkomende onderbreking in Alken zou vertragingen brengen voor de andere treinen, waardoor reizigers hun aansluiting missen.

La SNCB a reçu la proposition du conseil communal et en tiendra compte lors de l'élaboration du nouvel horaire. Pendant la saison touristique, deux trains s'arrêtent à Alken le week-end.

De suggestie van het gemeentebestuur werd door de NMBS ontvangen, en er zal rekening mee worden gehouden bij het opstellen van de nieuwe uurregeling. Tijdens het toeristische seizoen stoppen er twee treinen in Alken tijdens het weekend.

La SNCB connaît l'état médiocre du parking mais

De NMBS is zich bewust van de slechte staat van

l'étroitesse de la cour intérieure ne permet pas d'aménager une extension. Le conseil communal a été prié de veiller avec la SNCB à la réhabilitation du parking pour les navetteurs. Une amélioration rapide est espérée après cette concertation.

14.03 Hilde Vautmans (VLD): Il est positif que la SNCB et le conseil communal cherchent à résoudre ce problème de parking. Il faudrait peut-être acheter le terrain en friche.

L'incident est clos.

15 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare région d'Arlon" (n° 8078)

15.01 Joseph Arens (cdH): Nous attendions une décision pour le 15 septembre 2005. Où en sont les négociations ? Y a-t-il décision ? Aurons-nous la chance d'obtenir le statut de gare région pour Arlon ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre: (en français) Le projet de nouvelle organisation de la direction Réseaux résulte de la transposition d'une directive européenne et d'une adaptation aux nouvelles technologies. Certaines activités ont été transférées de la SNCB à la direction B-Cargo et d'autres d'Infrabel vers la direction Voyageurs de la nouvelle SNCB. Il ne pas de suppressions de tâches.

Infrabel n'exécutant plus que des missions de service public liées à la gestion de l'infrastructure, les régions au sein de la SNCB ne seront donc plus organisées autour des gares mais en fonction du champ d'action des cabines de signalisation.

Le projet de nouvelle organisation s'inscrit également dans le cadre de deux grands projets de modernisation : d'une part la mise en place d'un dispatching national, visant à une régulation du trafic plus efficace, à une réduction des intermédiaires et à un environnement plus moderne, et d'autre part la concentration des cabines de signalisation, qui passeront de 265 à 42, en vue de remplacer les anciennes installations, coûteuses et moins fiables.

A la suite de la concertation informelle, le comité de direction d'Infrabel a décidé de développer plusieurs scénarios pour une meilleure harmonisation de la nouvelle organisation direction

het parkeerterrein, maar de smalle binnenplaats laat geen uitbreiding toe. Het gemeentebestuur werd aangeschreven om gezamenlijk de pendelparking op te waarderen. Na overleg komt er hopelijk spoedig verbetering.

14.03 Hilde Vautmans (VLD): Het is goed dat de NMBS en het gemeentebestuur zoeken naar een oplossing voor het parkeerprobleem. Misschien moet men het braakliggende terrein aankopen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het regiostation van Aarlen" (nr. 8078)

15.01 Joseph Arens (cdH): Wij verwachtten een beslissing tegen 15 september 2005. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen? Werd er al een beslissing genomen? Zal Aarlen in de prijzen vallen en het statuut van regiostation krijgen?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het ontwerp voor een nieuwe organisatie van de directie Netwerken vloeit voort uit de omzetting van een Europese richtlijn en de aanpassing aan de nieuwe technologieën. Bepaalde activiteiten werden overgeheveld van de NMBS naar B-Cargo, andere activiteiten van Infrabel naar de Directie Reizigers van de nieuwe NMBS. Er worden geen taken geschrapt.

Aangezien Infrabel enkel nog opdrachten van openbare dienst in verband met het beheer van de infrastructuur verricht, zullen de regio's bij de NMBS niet langer rond de stations liggen, maar afgebakend worden afhankelijk van de actieradius van de seinhuizen.

Het ontwerp voor een nieuwe organisatie kadert ook in twee grote moderniseringsprojecten: enerzijds de invoering van een nationale dispatching met het oog op een efficiëntere regeling van het verkeer, een beperking van het aantal tussenschakels en een modernere omgeving, en anderzijds een concentratie van de seinhuizen, waarvan het aantal teruggebracht wordt van 265 naar 42, teneinde de oude, dure en minder betrouwbare installaties te vervangen.

Als gevolg van informeel overleg besliste het directiecomité van Infrabel verschillende scenario's uit te werken om de nieuwe organisatie "directie reizigers" beter te stroomlijnen, een interne

Voyageurs de la SNCB, de créer un groupe de travail interne pour harmoniser les nouvelles structures et organiser de manière concertée les modalités des transferts de personnel et de poursuivre la concertation avec les organisations syndicales.

La gare d'Arlon reste importante et fait partie des dix-huit plates-formes voyageurs proposées.

Les organes paritaires devant encore se prononcer, aucune décision n'a donc encore été prise.

15.03 Joseph Arens (cdH): Il n'y a donc aucun problème pour la gare d'Arlon: ce sera une gare région ?

15.04 Johan Vande Lanotte, ministre: (*en français*) J'ai déjà répondu trois fois ! Vous ne pensez tout de même pas que je vais le dire une quatrième fois, même si c'est ma dernière commission !

L'incident est clos.

16 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le remplacement des vélomoteurs par des bicyclettes à La Poste" (n° 8114)

16.01 Hilde Vautmans (VLD): On peut lire dans la presse que les facteurs vont devoir rendre leur cyclomoteur parce qu'on observe une recrudescence du nombre d'accidents causés par ces engins. D'autres sources font état du niveau élevé des prix du carburant et des coûts d'entretien et estiment qu'une bicyclette est moins onéreuse. Parmi les facteurs, les réactions sont très divergentes.

Chaque bureau peut-il décider de manière autonome du remplacement ou non des cyclomoteurs ? Une étude comparative a-t-elle été réalisée sur le prix de revient d'une voiture et d'un cyclomoteur ? Pourquoi les facteurs ne peuvent-ils décider eux-mêmes du moyen de transport qu'ils utiliseront pour distribuer le courrier ?

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste ne peut laisser à chaque travailleur le choix du moyen de transport. Davantage de voitures sont affectées à la distribution des journaux, ce qui n'est pas sans conséquences pour les autres itinéraires. La légère préférence de la plupart des facteurs pour le cyclomoteur a été exagérée. On ne peut

werkgroep op te richten om de nieuwe structuren op elkaar af te stemmen, overleg te plegen over de personeelsverschuivingen en het overleg met de vakbonden voort te zetten.

Het station van Aarlen blijft belangrijk en is een van de achttien voorgestelde platformen reizigers.

De paritaire organen moeten zich nog uitspreken over een en ander en er werd dus nog geen beslissing genomen.

15.03 Joseph Arens (cdH): Er is dus geen probleem voor het station van Aarlen. Het wordt dus een regiostation?

15.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Die vraag heb ik al driemaal beantwoord. Ik ga dat heus geen vierde keer doen, al is dit dan mijn laatste commissie!

Het incident is gesloten.

16 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vervangen van bromfietsen door fietsen bij De Post" (nr. 8114)

16.01 Hilde Vautmans (VLD): In de pers wordt bericht dat postbodes hun bromfiets weer moeten inleveren, aangezien zij de oorzaak zouden zijn van meer ongevallen. Anderen wijzen op de hoge brandstofprijzen en de onderhoudskosten en vinden een fiets goedkoper. Bij de postbodes zijn de reacties erg verdeeld.

Kan elk kantoor zelf beslissen of de bromfietsen al dan niet worden vervangen? Werd er een vergelijkende studie gemaakt over de kostprijs van een auto en een bromfiets? Waarom mogen postbodes niet zelf beslissen met welk vervoermiddel zij de post bedelen? □

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Post kan niet alle werknemers laten kiezen welk vervoermiddel zij gebruiken. Door de algemene bedeling van de kranten worden er meer wagens ingeschakeld, wat gevolgen heeft voor de andere routes. De lichte voorkeur van de meeste postbodes om een bromfiets te gebruiken, werd overdreven. Momenteel kan men geen

actuellement apporter de réponse à la question de savoir pourquoi un cyclomoteur serait préférable.

16.03 Hilde Vautmans (VLD): Qu'advient-il de tous les cyclomoteurs qui ont été acquis par La Poste ? Pourquoi les facteurs ne peuvent-ils les utiliser ?

16.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Si les facteurs ont le droit de choisir leur propre moyen de transport, cela peut donner lieu à des problèmes au niveau de l'assurance en cas d'accident de travail. Il faut que tout le monde respecte les mêmes règles.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nombre de bureaux de poste" (n° 8119)

- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le démantèlement du réseau de bureaux à La Poste" (n° 8447)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les inquiétudes suscitées par les fiançailles de La Poste avec son homologue danoise et le financier CVC Capital Partners" (n° 8168)

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le partenariat stratégique entre La Poste et le consortium formé par la poste danoise et CVC" (n° 8406)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le partenariat stratégique entre La Poste et le consortium formé par la poste danoise et CVC" (n° 8407)

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur contrat de gestion de La Poste" (n° 8255)

- M. Jean-Marc Delizée au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau contrat de gestion conclu avec La Poste" (n° 8408)

- M. Roel Deseyn au Vice-Premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de quatrième contrat de gestion" (n° 8433)

17.01 Karine Lalieux (PS): Cette question a été posée le 19 septembre et le contrat a été conclu

antwoord geven op de vraag waarom een bromfiets beter zou zijn.

16.03 Hilde Vautmans (VLD): Wat gebeurt er dan met al de aangekochte bromfietsen? Waarom mogen de postbodes die niet gebruiken?

16.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Indien postbodes een eigen vervoermiddel mogen kiezen, kunnen er problemen zijn met de verzekering indien er zich een arbeidsongeval voordoet. Er moeten regels zijn die door iedereen worden opgevolgd.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aantal postkantoren" (nr. 8119)

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afbouw van het kantorennet bij De Post" (nr. 8447)

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ongerustheid tengevolge van de plannen Van De Post om samen te gaan met de Deense Post en CVC Capital Partners" (nr. 8168)

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het strategisch partnerschap van De Post met het consortium Deense Post/CVC" (nr. 8406)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het strategisch partnerschap van De Post met het consortium Deense Post/CVC" (nr. 8407)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het toekomstige beheerscontract van De Post" (nr. 8255)

- de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuw beheerscontract dat met De Post werd gesloten" (nr. 8408)

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ontwerp van vierde beheerscontract" (nr. 8433)

17.01 Karine Lalieux (PS): Die vraag werd op 19 september gesteld en het contract werd gisteren

hier avec une évolution significative du contrat de gestion. Je vais laisser à mes collègues Delizée, Massin et Dieu le soin de poser les questions précises sur le réseau de la Poste.

17.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Y aura-t-il des licenciements secs à La Poste? Les syndicats rejettent le contrat de gestion. Quelles mesures La Poste prendra-t-elle ?

17.03 David Lavaux (cdH): Pourquoi n'a-t-on valorisé la Poste qu'au prix de 600 millions d'euros ? Pourquoi l'Etat devrait-il, à en croire la presse, ajouter 40 millions d'euros dans l'opération ?

17.04 Eric Massin (PS) : L'opération qui concerne la Poste a-t-elle comme objectif, comme c'est le cas pour la consolidation stratégique de Belgacom, de faire acquérir à cette entreprise un savoir-faire et des éléments de modernisation ? Vous m'avez déjà répondu, à une autre occasion, que le mariage de La Poste avec une autre entreprise était essentiellement un projet industriel.

Les déclarations du CEO de la Poste danoise, principalement centrées sur l'aspect financier de l'opération sans aborder la vocation industrielle du projet m'inquiètent. Quelles synergies opérationnelles et industrielles ce mariage apportera-t-il à la Poste?

17.05 Camille Dieu (PS) : La poste danoise mise beaucoup sur une flexibilité en matière de travail, d'horaire, de conditions de travail, de contrats, et de rémunérations. Elle s'est séparée d'un tiers de ses effectifs. L'accord conclu interdit-il tout licenciement dans les années à venir ? Remet-il en question notre modèle de négociation collective ? Préconise-t-il une gestion des ressources humaines centrée sur une flexibilité maximale avec une individualisation des statistiques et des salaires?

17.06 François Bellot (MR) : La distance minimale entre deux bureaux de poste passerait de cinq à dix kilomètres, et on ne pourrait plus y réaliser toutes les opérations. Quelles sont les dispositions qui seront prises pour que les personnes puissent bénéficier de la perception de leurs indemnités, de leur pension ou de leur traitement?

17.07 Jean-Marc Delizée (PS): Le texte dans sa version actuelle semble réaffirmer le rôle social du

gesloten. Ondertussen heeft het beheerscontract een aanzienlijke ontwikkeling gekend. De specifieke vragen met betrekking tot het netwerk van De Post laat ik aan mijn collega's Delizée, Massin en Dieu over.

17.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Komen er naakte ontslagen bij De Post? De vakbonden aanvaarden het beheerscontract niet. Wat zal De Post daaraan doen?

17.03 David Lavaux (cdH): Waarom werd de waarde van De Post slechts bepaald op 600 miljoen euro? Waarom zou de Staat er, als we de pers mogen geloven, in deze operatie nog 40 miljoen euro op moeten toelagen?

17.04 Eric Massin (PS): Heeft de operatie betreffende De Post tot doel, zoals dat het geval is voor de strategische consolidatie van Belgacom, het bedrijf de kans te geven knowhow te verwerven en te moderniseren? U heeft mij bij een andere gelegenheid al geantwoord dat het huwelijk van De Post met een ander bedrijf in de eerste plaats een industrieel project was.

De uitspraken van de CEO van Post Danmark, de Deense posterijen, die vooral over het financiële aspect van de operatie sprak en niet over de industriële dimensie van het project, vind ik onrustbarend. Welke operationele en industriële synergie zal De Post uit deze alliantie halen?

17.05 Camille Dieu (PS): De Deense post legt vooral de nadruk op een grotere flexibilitéit op het stuk van de arbeid, de werkuren, de werkomstandigheden, de contracten en de lonen. Zij heeft een derde van haar personeelsleden afgedankt. Voorziet het bereikte akkoord in een verbod op ontslagen in de komende jaren? Wordt ons collectief overlegmodel erin op de helling gezet? Wordt in het akkoord gepleit voor een human resources beleid dat stoelt op een maximale flexibilitéit met een individualisering van de statistieken en de lonen?

17.06 François Bellot (MR): De minimumafstand tussen twee postkantoren zou van vijf op tien kilometer worden gebracht en men zou er niet meer alle verrichtingen kunnen uitvoeren. Welke maatregelen zullen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de mensen er hun uitkering, pensioen of loon uitbetaald kunnen krijgen?

17.07 Jean-Marc Delizée (PS): De huidige versie van de tekst lijkt de sociale rol van de postbode te

facteur, plus particulièrement envers les personnes isolées et les plus démunies. Chaque commune disposera au minimum d'un bureau de poste, mais encore faut-il s'entendre sur les mots. Que trouvera-t-on dans ces bureaux? Y assurera-t-on un service complet ou de base?

Pouvez-vous nous confirmer qu'il s'agit de services complets, en ce compris les services financiers?

Par ailleurs, la règle des cinq kilomètres semble désormais permise dans une relation, non plus avec l'Etat, mais avec les communes qui doivent être préalablement informées de la fermeture d'un bureau. Elles peuvent alors réagir et essayer de trouver des solutions locales en fonction des problématiques. Confirmez-vous ce dialogue avec les communes?

Dans les régions rurales, le bureau de poste est souvent le dernier endroit où une institution financière peut encore rendre un service. Les pensions sont ainsi payées dans les bureaux de poste. Si on les ferme, je crains que l'on ne retourne à un système de paiement de pensions à domicile, avec les questions de sécurité que cela engendre.

Pouvez-vous confirmer que, dans le contrat de gestion, le nombre de haltes postales reste limité à 5% du total pour l'ensemble du pays, avec un pourcentage maximal par région?

Lorsqu'un tiers gérant un magasin postal décide de cesser ses activités, que se passe-t-il? Est-ce bien le conseil d'administration qui peut décider de ne pas remplacer le magasin postal? Que se passe-t-il dans ce cas-là? Si le magasin postal est situé dans une commune où aucun tiers ne se montre désireux d'offrir les services postaux, l'Etat ou La Poste disposent-ils d'une solution de rechange?

Dans les villes, La Poste pourra-t-elle tester le concept de fusion des bureaux de poste existants? Les autorités locales seront-elles également pleinement concertées?

Enfin, les critères et paramètres objectifs qui détermineront l'efficacité des bureaux de poste seront-ils soumis aux partenaires sociaux à l'intérieur de l'entreprise et à l'IBPT?

17.08 **Roel Deseyn** (CD&V): Le contrat de gestion comporte plusieurs nouveautés marquantes. Ainsi, 589 bureaux de poste seront maintenus, mais, dans le même temps, un bureau pourra être remplacé par une halte postale s'il peut être établi que la fréquentation et/ou le volume des transactions sont manifestement bas. Cette mesure ne peut être appliquée que dans 5 % des communes qui ne disposent pas d'un autre point

versterken, vooral ten aanzien van alleenstaanden en de meest hulpbehoevenden. In elke gemeente zal tenminste een postkantoor zijn, maar men moet het nog eens worden over de precieze formulering. Wat zal in deze postkantoren worden aangeboden? Een complete dienst of slechts een basisdienst?

Kunt u bevestigen dat het om totaal diensten gaat en dat ook financiële diensten hieronder vallen?

Daarnaast lijkt de regel van de vijf kilometer voortaan toegelaten bij een relatie tussen de gemeenten onderling, dus niet langer bij een relatie met de Staat. De gemeenten moeten op voorhand op de hoogte worden gebracht van de sluiting van een postkantoor. Daarna kunnen zij reageren en proberen een oplossing te vinden in functie van de lokale problematiek. Kunt u deze dialoog met de gemeenten bevestigen?

In veel plattelandsgebieden kunnen financiële instellingen enkel nog in het postkantoor terecht om hun diensten te verlenen. Zo worden pensioenen bijvoorbeeld uitbetaald in postkantoren. Als men deze sluit, zal men - zo vrees ik - terugkeren naar een systeem waarbij de pensioenen aan huis worden uitbetaald, met alle veiligheidsproblemen tot gevolg.

Kunt u bevestigen dat het aantal posthaltes in het beheerscontract beperkt blijft tot 5% van het totaal voor het hele land, en dat er per gewest een maximumpercentage is?

Wat gebeurt er indien een derde persoon een Postwinkel beheert en beslist zijn activiteiten stop te zetten? Mag de raad van bestuur dan beslissen de Postwinkel niet te vervangen? Wat gebeurt er in dat geval? Beschikken de Staat of De Post over een alternatieve oplossing als de Postwinkel in een gemeente ligt waar niemand anders postdiensten wenst te verrichten?

Zal De Post in de steden kunnen testen of het concept van de samenvoeging van de bestaande postkantoren naar behoren werkt? Zullen de lokale overheden hier ten volle bij worden betrokken?

Zullen de objectieve criteria en parameters die de efficiency van de postkantoren zullen bepalen, aan het BIPT en aan de sociale partners binnen het bedrijf worden voorgelegd?

17.08 **Roel Deseyn** (CD&V): Het beheerscontract bevat een aantal opvallende nieuwigheden. Zo zullen 589 postkantoren behouden blijven, maar tegelijk kan een kantoor worden vervangen door een posthalte als een 'duidelijk laag gebruik en/of transactievolume kan worden aangetoond'. Dit mag slechts in 5 procent van de gemeenten waar geen ander postpunt is. Ten tweede kan het aantal postale servicepunten dalen onder de 1 300, onder

poste. Deuxièmement, le nombre de points de service postal peut être inférieur à 1 300, notamment lorsque les bâtiments sont délabrés. Troisièmement, La Poste effectue actuellement des tests en ce qui concerne la fusion des bureaux de poste existants. Si ceux-ci sont concluants, de nouvelles fusions pourraient être opérées. Quatrièmement, tout point de service postal avec un assortiment de base doit être situé à dix kilomètres maximum d'un bureau de poste avec un assortiment complet, alors que la distance était de cinq kilomètres auparavant.

Qu'entend-on par une fréquentation et/ou un volume de transactions manifestement bas ? Quelle instance indépendante veillera à l'application correcte de ces critères ? D'où vient la limite maximale de 5 % ? Combien de bureaux disposant d'un assortiment complet compte-t-on actuellement ? Combien en restera-t-il au minimum lorsque La Poste appliquera partout la distance maximale de dix kilomètres ? Pourquoi abandonne-t-on la limite minimale de 1 300 points de service postal ?

17.09 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Je réponds maintenant en termes généraux, mais j'enverrai encore avant dimanche un courrier contenant des informations plus détaillées au président de la commission.

(*En français*) Se demander si le montant de cette valorisation n'est pas trop faible indique un optimisme extrême. En effet, il eût été invraisemblable d'investir dans cette institution en 2003 tandis que sa valeur est actuellement estimée à quelques 600 millions d'euros. Nous avons dès lors à payer 300 millions pour 50%. Sa valeur a donc augmenté de 600 millions d'euros en deux ans. La présence d'actionnaire minoritaire démontre la restructuration en cours et la confiance en l'avenir de La Poste.

La valeur de l'entreprise reste largement influencée par l'inconnue de certains éléments tels que l'indécision du marché et les risques déjà rencontrés au niveau juridique. En outre, la « fairness opinion » confirme le caractère acceptable des 300 millions.

C'est la première fois au cours de notre histoire qu'un actionnaire ajoute du capital. Contrairement à l'opération Belgacom, nous n'avons pas vendu des parts mais bien ajouté la moitié du capital.

Actuellement, La Poste détient un capital « cash » de 640 millions d'euros, ce qui est rarement le cas

meer wanneer de gebouwen in vervallen staat zijn. Ten derde test De Post momenteel de fusie van bestaande postkantoren. Als de testen slagen, kunnen meer fusies volgen. Ten vierde bevindt elk postaal servicepunt met een basisassortiment zich op maximaal tien kilometer van een postkantoor met een volledig assortiment, terwijl dit vroeger vijf kilometer was.

Wat wordt verstaan onder een 'duidelijk laag gebruik en/of transactievolume'? Welke onafhankelijke instantie zal erop toezien dat deze criteria niet worden misbruikt? Vanwaar komt de maximumgrens van 5 procent? Hoeveel kantoren met een volledig assortiment zijn er momenteel? Hoeveel zullen er minimaal overblijven als De Post overal de maximumafstand van tien kilometer hanteert? Waarom wordt afgestapt van de minimumgrens van 1300 postale servicepunten?

17.09 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Ik geef nu een algemeen antwoord, maar zal de commissievoorzitter nog voor zondag een brief bezorgen met meer gedetailleerde informatie.

(*Frans*) Zich afvragen of het bedrag van die valorisatie niet te laag is, geeft blijk van een optimisme dat naar het extreme nijgt. In 2003 waren investeringen in die instelling immers zo goed als ondenkbaar geweest, terwijl haar huidige waarde zo'n 600 miljoen euro bedraagt. Wij moeten dus 300 miljoen voor 50 procent betalen. Op twee jaar tijd is de waarde van die instelling dus met 600 miljoen euro toegenomen. De aanwezigheid van minderheidsaandeelhouders toont aan dat de herstructurering zich voltrekt en dat men vertrouwen heeft in de toekomst van De Post. De waarde van het bedrijf wordt grotendeels beïnvloed door een aantal onzekere elementen zoals de besluiteloosheid van de markt en de juridische risico's die reeds eerder aan de orde waren. Bovendien bevestigt de zogenaamde "fairness opinion" dat het bedrag van 300 miljoen euro aanvaardbaar is.

Voor het eerst in onze geschiedenis voegt een aandeelhouder kapitaal toe. In tegenstelling tot de Belgacom-operatie, hebben wij hier geen aandelen verkocht maar hebben wij de helft van het kapitaal bijgepast.

Momenteel beschikt De Post over een contant kapitaal van 640 miljoen euro, wat bij Belgische

des entreprises belges. Cette capitalisation est d'autant plus forte que l'entreprise n'a quasiment pas de dettes et peut dès lors contracter des emprunts d'investissement.

Par ailleurs, La Poste a généré des bénéfices en 2004. Il s'agit donc d'une entreprise saine dont les bases sont excellentes pour affronter l'évolution difficile d'un marché en probable diminution.

En ce qui concerne le personnel, et pour répondre à Madame Dieu, les évolutions de Belgacom et de La Poste sont assez similaires. Dans le premier cas, la concertation s'est bien déroulée et la diminution des emplois s'est fait sans drames sociaux.

Poursuivant la même logique au sein de La Poste, il est probable qu'au cours des six prochaines années, un cinquième des salariés quittant ses fonctions sera remplacé. Bien que les chiffres puissent encore varier, il n'y aura pas de licenciement.

Le contrat prévoit également la concertation avec les syndicats. Au regard des différences entre pays, je peux comprendre votre inquiétude mais les Danois ont compris que notre système de concertation fonctionne plutôt bien. Ils devront le respecter.

(En néerlandais) Les informations de M. Deseyn ne sont pas exactes. Dans le contrat de gestion, il est toujours précisé qu'il doit y avoir au minimum 1300 points de service postaux, 5 % d'entre eux au maximum pouvant être des arrêts, ce qui nous donne 65 arrêts, également répartis entre les deux régions du pays. Nous sommes convaincus que cette limite de 5 % ne sera jamais atteinte. D'ailleurs, ce sera surtout dans les petites communes que le bureau sera remplacé par un arrêt car là, ce qui importe, ce n'est pas tant le nombre d'heures d'ouverture que des heures d'ouverture fixes. Les habitants de ces communes veulent savoir exactement quand ils peuvent se rendre dans leur bureau de poste.

Les exigences posées dans le nouveau contrat de gestion sont, au fond, plus strictes que celles de l'ancien contrat. Autrefois, le nombre de bureaux de poste n'était pas prévu au contrat et, tous les ans, il fallait que je vienne au parlement pour expliquer pourquoi un certain nombre de bureaux de poste avaient disparu. Je suis convaincu que si nous n'avions pas rédigé et conclu ce nouveau contrat de gestion, dans cinq ans notre pays n'aurait plus compté que 1150 bureaux. Or notre nouvelle politique tend justement à faire en sorte que les

bedrijven zelden het geval is. Die kapitalisatie is des te sterker daar het bedrijf vrijwel geen schulden heeft en dus investeringsleningen kan aangaan.

Bovendien heeft De Post in 2004 winst gemaakt. Het is dus een gezond bedrijf dat een stevige basis heeft om de moeilijke ontwikkelingen op een vermoedelijk kleiner wordende markt het hoofd te bieden.

Wat het personeel betreft, en antwoordend op de vragen van mevrouw Dieu, kan ik stellen dat de evoluties bij Belgacom en De Post vrij gelijklopend zijn. In het eerste geval is het overleg goed verlopen en heeft het schrappen van banen niet tot sociale drama's geleid.

Wanneer we dezelfde logica doortrekken bij De Post, zal in de komende zes jaar wellicht één vijfde van de personeelsleden die het bedrijf zullen verlaten, worden vervangen. Hoewel de cijfers nog kunnen variëren, zullen er geen ontslagen vallen.

Het contract voorziet tevens in overleg met de vakbonden. In het licht van de verschillen tussen de landen heb ik begrip voor uw bezorgdheid, maar de Denen hebben begrepen dat ons overlegmodel vrij goed werkt. Zij zullen er zich moeten aan houden.

(Nederlands) De informatie van de heer Deseyn klopt niet: het beheerscontract legt nog steeds vast dat er minimum 1 300 postale servicepunten moeten zijn. Maximum 5 procent daarvan kunnen haltes zijn, dus dat zijn 65 haltes, gelijk verdeeld over de twee landshelften. De overtuiging is dat die grens van 5 procent nooit zal worden gehaald. Het zal trouwens vooral in kleine gemeentes zijn dat het kantoor door een halte wordt vervangen. Daar is niet zozeer het aantal openingsuren van belang, als wel vaste openingstijden. De inwoners van deze gemeentes willen duidelijk weten wanneer ze terecht kunnen op hun postkantoor.

De eisen van het nieuwe beheerscontract zijn eigenlijk strenger dan die van het oude contract. Vroeger was het aantal postkantoren niet in het contract opgenomen en moest ik elk jaar komen verantwoorden waarom er weer een aantal kantoren was verdwenen. Het is mijn overtuiging dat er zonder het nieuwe beheerscontract over vijf jaar misschien nog maar 1 150 kantoren waren geweest. Het nieuwe beleid wil er net voor zorgen dat er voldoende postpunten blijven. Door het aanbod te diversifiëren in bureaus, winkels en

points de service postaux soient toujours en nombre suffisant. En diversifiant l'offre en bureaux, boutiques et arrêts, nous pouvons veiller à ce que La Poste reste présente dans chaque commune.

J'ai pu lire dans des commentaires de presse que M. Rombouts avait été démis de ses fonctions parce qu'il voulait fermer des bureaux de poste et que cela se fait tout de même à présent. Je puis vous garantir que nous ne nous sommes pas séparés de M. Rombouts parce qu'il voulait fermer des bureaux mais parce qu'il conduisait La Poste droit à la faillite en créant une multitude de filiales. En 2003, la situation de La Poste était des plus précaires et nous étions très proches d'un scénario à la Sabena. Je ne nie pas que ce partenariat avec le Danemark rencontrera certaines difficultés comme tous les partenariats mais je suis persuadé du fait que la qualité du service à la clientèle augmentera, notamment grâce au comptage des temps d'attente. Ce partenariat garantit également un avenir industriel à l'entreprise. Les Danois investissent 300 millions d'euros et s'engagent pour cinq ans: il est donc clair qu'ils ont un projet pour l'entreprise.

17.10 Camille Dieu (PS) : Sans m'attarder sur les raisons qui m'amènent à considérer que La Poste n'est plus un véritable service public, j'aimerais me pencher sur le dossier Belgacom. En effet, vous annoncez que l'évolution sera identique et que seul 1/5^{ème} du personnel sera remplacé. Or, dans un contexte de pénurie d'emploi, comment pensez-vous augmenter le taux d'emploi si vous ne remplacez pas les emplois existants? Votre réponse ne peut satisfaire la socialiste que je suis.

Je vous rappelle d'ailleurs la déclaration du Premier ministre qui appelle la création d'emplois.

Par ailleurs, je me réjouis que nous conservions notre modèle de concertation sociale. En effet, et bien que souvent cité en exemple, le modèle de concertation danois ne répondrait pas à la réalité de notre pays.

17.11 Roel Deseyn (CD&V): Le ministre nous assure que le nombre de *post service points* (PSP) ne peut jamais descendre en deçà de 1 300 alors que le contrat de gestion du 5 octobre semble toutefois permettre cette possibilité.

17.12 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Il est possible que quelques entités fusionnent dans les grandes villes et que le nombre total baisse dès lors de quelques unités. Il peut également arriver qu'un immeuble soit déclaré

haltes, kunnen we er nu voor zorgen dat De Post in elke gemeente aanwezig blijft.

In de pers zegt men: Rombouts is ooit de laan uitgestuurd omdat hij kantoren wilde sluiten, en nu doet men dat toch. Ik verzeker u dat de heer Rombouts niet is weggestuurd omdat hij kantoren wilde sluiten, maar omdat hij De Post naar het faillissement voerde door een heleboel filialen op te richten. In 2003 stond De Post er zeer slecht voor en was een Sabena-scenario akelig dichtbij. Ik ontken niet dat dit partnership met Denemarken moeilijkheden zal kennen, zoals elk partnership, maar ik ben er zeker van dat de dienstverlening en de kwaliteit zullen verhogen, onder meer door de meting van de wachttijden. Het partnership garandeert het bedrijf ook een industriële toekomst. De Denen investeren 300 miljoen euro en engageren zich voor vijf jaar: wie zoiets doet heeft een project voor het bedrijf.

17.10 Camille Dieu (PS): Ik zal hier niet langer uitweiden over de redenen waarom ik meen dat De Post geen echte openbare dienst meer is. Ik zal het nu over Belgacom hebben. U stelt dat Belgacom dezelfde weg van de privatisering opgaat en dat slechts een vijfde van het personeel zal worden vervangen. We kennen echter nu al een schaarste op de arbeidsmarkt. Hoe kan u in die context de werkgelegenheid aanzwengelen als u de bestaande betrekkingen niet invult wanneer die open komen? Als socialist ben ik niet tevreden met uw antwoord. Ik herinner er u trouwens aan dat de eerste minister in zijn beleidsverklaring heeft opgeroepen om meer jobs te creëren.

Voorts verheugt het me dat we ons sociaal overlegmodel behouden. Het Deense overlegmodel mag dan al een goede reputatie hebben maar het beantwoordt niet aan onze noden.

17.11 Roel Deseyn (CD&V): De minister verzekert ons dat het aantal *post service points* (PSP) nooit onder de 1 300 mag dalen, maar het beheerscontract van 5 oktober lijkt deze mogelijkheid wel open te laten.

17.12 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het is mogelijk dat er enkele entiteiten in de grote steden worden samengevoegd, waardoor het uiteindelijke aantal enkele eenheden lager uitvalt. Ook kan het

impropre, auquel cas un immeuble de remplacement doit être recherché. Ces éléments entraînent toutefois une diminution du nombre de points. L'objectif reste néanmoins de conserver substantiellement 1 300 PSP.

17.13 Jean-Marc Delizée (PS): Pourriez-vous nous faire parvenir une note détaillée ainsi que la copie définitive du contrat de gestion ?

17.14 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le contrat de gestion sera définitif demain, lorsqu'il aura été approuvé par le gouvernement.

17.15 Jean-Marc Delizée (PS): Je regrette qu'un débat aussi essentiel ait lieu si rapidement. En outre, j'imagine que les 1300 bureaux évoqués comprennent les magasins. S'agissant du nombre minimum d'un bureau par commune, confirmez-vous que le service de base concerne l'ensemble des services postaux, en ce compris les services financiers ?

17.16 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je ne puis répondre précisément à cette question aujourd'hui mais je le ferai par écrit.

17.17 Jean-Marc Delizée (PS): A cet égard, il importe que la population des régions rurales disposant d'un bureau, puisse accéder à un service financier.

17.18 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Un service financier sera garanti avec certaines exceptions; ceci dit, je ne puis vous répondre précisément aujourd'hui. Je vous enverrai un courrier.

17.19 Jean-Marc Delizée (PS): J'attendrai donc votre réponse écrite.

L'incident est clos.

Le **président**: L'ordre du jour appelle à présent la question n°8286 de M. Chevalier mais nous avons convenu de terminer nos travaux maintenant, après le débat sur La Poste, étant donné que la séance plénière a commencé.

17.20 Miguel Chevalier (VLD): Je ne puis me rallier à la proposition du président de reporter ma question à une réunion ultérieure avec un autre ministre et demande dès lors qu'une autre solution soit recherchée. Ma question porte en effet sur le programme d'investissement des chemins de fer en

gebeuren dat een gebouw ongeschikt wordt verklaard. In dat geval wordt er naar vervanging gezocht, maar in tussentijd daalt het aantal punten wel. De doelstelling is echter om substantieel 1 300 PSP te behouden.

17.13 Jean-Marc Delizée (PS): Kan u ons een gedetailleerde nota en de definitieve versie van het beheerscontract bezorgen?

17.14 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Het beheerscontract zal morgen definitief zijn, nadat het door de regering zal zijn goedgekeurd.

17.15 Jean-Marc Delizée (PS): Ik betreur dat zo'n belangrijk debat zo snel plaatsvindt. Bovendien veronderstel ik dat in de 1300 kantoren waarvan sprake ook de winkels vervat zijn. Bevestigt u, wat het minimumaantal van één kantoor per gemeente betreft, dat de basisdienst alle postdiensten omvat, de financiële diensten inbegrepen?

17.16 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik kan u daar vandaag geen precies antwoord op geven, maar ik zal u een schriftelijk antwoord bezorgen.

17.17 Jean-Marc Delizée (PS): In dat verband is het belangrijk dat de bevolking van de landelijke gebieden waar er een kantoor gevestigd is ook toegang hebben tot de financiële diensten.

17.18 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Er zal een financiële dienst worden gegarandeerd, maar met bepaalde uitzonderingen; ik kan u vandaag echter geen precies antwoord geven. Ik zal u een brief sturen.

17.19 Jean-Marc Delizée (PS): Ik wacht dus op uw schriftelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

De **Voorzitter**: Aan de orde is nu de vraag nr. 8286 van de heer Chevalier. We hadden evenwel afgesproken onze werkzaamheden nu te beëindigen, na het debat over de Post, aangezien de plenumvergadering is begonnen.

17.20 Miguel Chevalier (VLD): Ik kan niet akkoord gaan met het voorstel van de voorzitter om mijn vraag te verschuiven naar een volgende vergadering met een andere minister en vraag dat er een alternatief gezocht wordt. Mijn vraag betreft immers het investeringsprogramma van de

ce qui concerne le développement du port de Zeebrugge, et le ministre concerné est compétent à la fois pour les entreprises publiques et pour la Mer du Nord, une combinaison unique.

17.21 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Je vous transmets la réponse écrite.

La réunion publique de commission est levée à 14 h 30.

spoorwegen in relatie met de uitbouw van de haven van Zeebrugge, en deze minister verenigt in zich zowel de bevoegdheid voor overheidsbedrijven als die voor de Noordzee, een unieke combinatie.

17.21 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*)
Ik bezorg u een schriftelijk antwoord.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14 uur 30.