



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

07-02-2001

07-02-2001

14:00 uur

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liberalisatie van de postsector" (nr. 672)

Sprekers: **Karine Lalieux, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Claudine Drion**

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3275)

Sprekers: **Jozef Van Eetvelt, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de zelfmoord van een postbode en pesterijen bij De Post" (nr. 3282)

Sprekers: **Claudine Drion, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kasteel van Groenendaal" (nr. 3287)

Sprekers: **Lode Vanoost, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de personeelsafvloeiing bij Belgacom" (nr. 3309)
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankondiging van het verlies van jobs bij Belgacom" (nr. 3333)
- de heer Jean-Jacques Viseur aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan bij Belgacom" (nr. 3339)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CVP-fractie, **Marie-Thérèse Coenen, Jean-Jacques Viseur, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de dienst filatelie" (nr. 3336)

Sprekers: **Karine Lalieux, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la libéralisation du secteur postal" (n° 672)

Orateurs: **Karine Lalieux, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Claudine Drion**

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3275)

Orateurs: **Jozef Van Eetvelt, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le suicide d'un postier et le harcèlement à La Poste" (n° 3282)

Orateurs: **Claudine Drion, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendaal" (n° 3287)

Orateurs: **Lode Vanoost, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions orales jointes de
- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les réductions de personnel chez Belgacom" (n° 3309)

- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'annonce des pertes d'emploi à Belgacom" (n° 3333)

- M. Jean-Jacques Viseur au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration chez Belgacom" (n° 3339)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CVP, **Marie-Thérèse Coenen, Jean-Jacques Viseur, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le service de philatélie" (n° 3336)

Orateurs: **Karine Lalieux, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de ondergrondse stations" (nr. 3265) - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de brandveiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3285) - de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3338) <i>Sprekers:</i> Jean Depreter, Lode Vanoost, Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	18	Questions orales jointes de - M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares souterraines" (n° 3265) - M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité en matière d'incendie dans les gares bruxelloises" (n° 3285) - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares bruxelloises" (n° 3338) <i>Orateurs:</i> Jean Depreter, Lode Vanoost, Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	18
Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het station van Mol" (nr. 3270) <i>Sprekers:</i> Servais Verherstraeten, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	21	Question orale de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare de Mol" (n° 3270) <i>Orateurs:</i> Servais Verherstraeten, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	21
Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sensibilisering rond de dode hoek-problematiek" (nr. 3259) - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de dode hoek" (nr. 3286) <i>Sprekers:</i> Bart Somers, Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	22	Questions orales jointes de - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sensibilisation de la problématique de l'angle mort" (n° 3259) - M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de l'angle mort" (n° 3286) <i>Orateurs:</i> Bart Somers, Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	22
Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3322) - de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3324) <i>Regeling van de werkzaamheden</i> <i>Sprekers:</i> Marcel Bartholomeeussen, François Bellot, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	25	Questions orales jointes de - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3322) - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3324) <i>Ordre des travaux</i> <i>Orateurs:</i> Marcel Bartholomeeussen, François Bellot, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	25

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 7 FEBRUARI 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 7 FÉVRIER 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.11 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Interpellation de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la libéralisation du secteur postal" (n° 672)

01 Interpellatie van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liberalisatie van de postsector" (nr. 672)

01.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, si je vous interpelle aujourd'hui c'est parce que l'avenir européen du secteur postal me semble plus que préoccupant. Je dirais même très inquiétant. Vous savez, en effet, qu'aujourd'hui la directive qui concerne la poursuite de l'ouverture à la concurrence des services postaux de la Communauté est en suspens, bloquée au niveau du Conseil Télécom. Ce blocage est préjudiciable car il n'y a rien de moins productif que l'incertitude actuelle qui pèse sur l'avenir des marchés des opérateurs postaux, qu'ils soient publics ou privés. A la question de savoir pourquoi le Conseil Télécom du 22 décembre 2000 a échoué dans sa recherche d'une position commune, la réponse est simple: parce qu'il a été impossible de dégager un compromis entre les partisans d'une libéralisation accélérée qui devrait déboucher sur une ouverture totale des marchés à une échéance précise et les défenseurs d'une approche plus graduelle, conditionnée et recentrée sur l'amélioration du service universel.

Au moment d'entamer les discussions sur la directive du 22 décembre au Conseil, il était facile de ranger les Etats membres dans l'un ou l'autre camp: d'un côté, les Pays-Bas, la Finlande, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, l'Autriche qui s'étaient ralliés à une proposition du commissaire Bolkestein de continuer à ouvrir très rapidement une très large part du marché postal à la concurrence; et de l'autre, la France, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la Grèce et le Luxembourg qui dénonçaient cette proposition trop menaçante, à leurs yeux, pour le maintien d'un service universel digne de ce nom. Trois pays n'avaient pas encore affiché publiquement leur position, à savoir: l'Irlande, la Grande-Bretagne et la Belgique.

Les Pays-Bas ont amené sur la table des négociations un compromis rejeté en bloc par le groupe de ce nous appellerons les "anti-libéralisation à tout crin", rejoints d'ailleurs par la Grande-Bretagne, ce qui n'est pas négligeable. Néanmoins, la Hollande a été heureusement surprise de se voir soutenue par la Belgique, qui, par la voix de son ministre, donc vous-même, s'est déclarée attirée par la position hollandaise et favorable à la fixation d'une date pour la libéralisation totale des services postaux. Voilà donc le nœud du problème en ce qui nous concerne.

Nous allons reprendre quatre points cardinaux soutenus par la Commission et, dans une certaine mesure, par la Hollande et par la Belgique:

1) L'abaissement de 350 grammes à 50 grammes et de 5 fois à 2,5 fois le prix. Les critiques de ce choix se concentrent sur le risque qu'encourt le service universel. En effet, selon la Commission,

abaisser à 50 grammes revient seulement, si l'on peut dire, à mettre 16% du courrier traité aujourd'hui en concurrence. Accepter une limite supérieure à 50 grammes ne permet donc pas une ouverture de marché attrayante pour la concurrence. Mais cette analyse est remise en cause par les opérateurs qui expliquent que, tout le profit résidant dans ces 16%, les nouvelles limites ne leur permettraient pas de dégager les ressources nécessaires pour maintenir le financement d'un service universel digne de ce nom. Cette mesure, combinée à la libéralisation complète du courrier transfrontalier sortant et du courrier express, est, pour le Parlement européen, trop drastique et pourrait avoir un impact dévastateur sur les prestataires du service universel.

2) L'abandon de la limite poids et prix pour une série de services rompt l'équilibre et la philosophie qui avaient présidé lors de la préparation de la directive 97. La libéralisation du courrier sortant sans limite pourrait avoir un grave impact économique pour certains opérateurs, comme le souligne l'étude de Price, Waterhouse & Cooper.

3) La définition des services spéciaux risque d'enfermer le service traditionnel dans ses formes existantes, alors qu'il nous paraît essentiel que le service universel puisse, lui aussi, épouser les évolutions technologiques et rencontrer les nouveaux besoins des clients, et ainsi continuer à offrir à tous et de manière égale un service de pointe et de qualité.

Sans définition précise des services spéciaux, le risque est grand de voir certains contourner le secteur réservé et créer une grave insécurité juridique.

4) Le calendrier sous-entend qu'en 2007 on ouvre complètement le marché postal. Une méthodologie de base s'impose, à savoir qu'avant toute décision ultérieure, une étude d'impact de la mise en œuvre de la nouvelle directive conditionne une nouvelle réflexion qui débouchera ou non en fonction de ses conclusions, sur une étape supplémentaire. Pour parler très simplement, disons qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs.

Voilà en gros les points sur lesquels se sont opposés le Parlement européen, l'association Poste Europe qui regroupe différents opérateurs postaux dont notre poste, le Comité économique et social et le Comité des régions.

La proposition de la Commission, après avoir été

malmenée au Conseil Télécom d'octobre qui avait été l'occasion pour plusieurs Etats membres d'annoncer d'ores et déjà leur refus d'une approche aussi maximale, a été véritablement balayée par le Parlement européen. Et je vous rappelle que ses membres ont plus qu'un avis à donner étant donné que c'est une procédure de codécision.

Aujourd'hui, le Parlement européen revendique l'abandon des services spéciaux, l'abaissement à 150 grammes et à quatre fois le tarif de base et surtout refuse tant l'échéance d'une libéralisation totale qu'un calendrier obligeant à de futures étapes de libéralisation.

Face à un tel tollé, Monsieur le Ministre, je refuse de voir dans ces critiques, une manifestation d'arrière-garde, comme on l'entend souvent ou de voir dans la défense du service universel, un combat idéologique.

D'abord, je voudrais m'associer aux remarques qui dénoncent la méthodologie de la Commission dans ses projections et ses affirmations un peu péremptoires qui, sans étude d'impact fiable, énonce que la libéralisation est profitable pour tous et pour tout: aux opérateurs, aux consommateurs, à l'emploi et à la qualité du service universel.

Ensuite, je voudrais que l'on recentre le débat sur le service universel même si je suis sensible aux arguments de l'achèvement du marché intérieur. Recentrer les discussions sur le service universel s'inscrirait à la fois dans le droit fil des conclusions de Nice à savoir, la nécessité de développer un service d'intérêt général qui assure la cohésion sociale et dans l'appréhension d'un secteur dynamique qu'on ne peut vider de sa substance. La proposition Bolkestein et le compromis néerlandais s'inscrivent dans la seule perspective d'une libéralisation totale et rapide. S'ils affirment qu'ils veulent achever le marché intérieur des services postaux, tout en garantissant le maintien du service universel, plusieurs opérateurs, différentes institutions dont la renommée ne peut être balayée d'un revers de la main, remettent en cause l'équation selon laquelle les différentes mesures proposées seraient indolores tant pour le service universel que pour les opérateurs.

Les partisans d'une libéralisation totale nous servent sans cesse les modèles hollandais et suédois en termes de service universel que de qualité.

Or, prenons l'exemple de la Suède qui depuis

1993 a libéralisé son marché postal. Que constatons-nous? La concurrence est naturellement portée sur les activités rentables, à savoir le courrier local inter-entreprises et le courrier industriel. La concurrence est donc installée dans des niches porteuses et géographiquement délimitées. Cet état des lieux permet ironiquement à la poste suédoise de détenir 7 ans après la dérégulation encore 95% du marché du courrier mais malheureusement aussi d'avoir des résultats financiers négatifs en 1999, d'avoir été obligée non seulement de revoir sa tarification à la hausse pour compenser ses pertes de marché mais aussi de laisser tomber le système de péréquation tarifaire. Ainsi, en 7 ans, le tarif de base a augmenté de 75% en Suède. Et nous pouvons continuer à détailler ce modèle en nous basant, si vous le voulez bien, sur le volume de l'emploi qui a enregistré une perte de 20% sur la période 1990-95 alors que la moyenne européenne n'est que de 7,4%.

Enfin, 57% des Suédois estiment que le service s'est dégradé en Suède.

Deux mots sur la Hollande, qui est, elle aussi, avancée comme modèle. Prenons l'actualité récente: 800 bureaux de poste sur 1.600 devront prochainement être fermés. Ce seront des épiceries ou des stations d'essence qui feront office de bureau de poste.

Monsieur le ministre, l'avenir européen du secteur postal est - je le répète - très préoccupant, mais il n'est pas pour autant bouché. En effet, la Belgique doit saisir l'opportunité des travaux sur la nouvelle directive pour tracer des contours qui permettent non seulement le développement du secteur, mais aussi le maintien et l'amélioration du service universel.

Je poserai donc trois questions.

Premièrement, lors du Conseil européen des télécommunications du 22 décembre dernier, la Belgique a rejoint la position portée par les Pays-Bas. Pouvez-vous nous affirmer aujourd'hui que le ralliement à la proposition de limiter la libéralisation à 100 grammes et trois fois le prix à partir de 2003, à 50 grammes et deux fois et demi le prix à partir de 2005, ainsi que de soutenir la libéralisation postale pour 2008, reflète les différentes sensibilités du gouvernement?

Deuxièmement, la présidence suédoise n'ayant pas annoncé l'objectif d'un accord postal, bien qu'ayant mis cette directive à l'ordre du jour, il pourrait revenir à la Belgique, lors de sa

présidence, de conduire le Conseil "télécoms" à avancer sur ce dossier. Monsieur le ministre, pourrions-nous alors envisager que la Belgique s'engage fermement à obtenir au minimum des avancées significatives dans le déblocage de la directive, voire une position commune?

Troisièmement, pourrions-nous dès lors saisir l'occasion du débat sur le secteur postal pour entamer le plus rapidement possible, dans cette enceinte, un débat sur le service universel en général?

Et pour en revenir aux postes, il y va de la démocratie, de la nécessité de saisir l'opportunité d'influencer le destin européen des postes dans un sens qui serait, comme je vous l'ai dit, favorable au marché intérieur, aux consommateurs et aux opérateurs.

Monsieur le ministre, les travaux en cours au niveau européen doivent être circonscrits par différents axes sur lesquels il n'y a pas lieu de tergiverser; je le rappelle. En aucun cas, la directive ne peut contenir ce concept de services spéciaux, les définitions successives que lui a données le commissaire Bolkestein sont bien trop dangereuses pour le maintien d'un service universel de qualité et évolutif.

Ensuite, la directive doit préciser un niveau de qualité d'emploi à tous les opérateurs qui ont accédé ou qui accéderont au marché postal.

De plus, la libéralisation doit être progressive, maîtrisée et, surtout, il ne peut être question d'avancer aujourd'hui une date précise à laquelle le secteur devra être totalement libéralisé. Sans savoir quels seront les impacts des mesures de la nouvelle directive, il me semble péremptoire d'avancer une telle échéance.

Enfin, et ce n'est pas le moindre aspect, pour s'assurer que toutes les mesures visant à la libéralisation ne seront pas aisément contournables, il faut dès à présent imposer des systèmes de contrôle efficaces et se donner les moyens nécessaires pour y arriver. Je suis passablement consternée de n'avoir rien lu sur cet aspect dans les propositions de la commission; comme si l'ouverture du marché était synonyme de fair-play. Or, vous savez que l'on ne se trouve pas dans un système angélique.

Monsieur le ministre, nous avons souvent entendu le gouvernement expliquer qu'il était obligé d'adopter telle ou telle mesure parce que l'Europe l'imposait. Mais il faudrait se rappeler que l'Europe

est aussi l'affaire des gouvernements qui la construisent. Aujourd'hui, l'Europe nous oblige à adopter une directive postale, mais ce sont les gouvernements et le Parlement européen qui ont le pouvoir d'amender, dans le sens qu'ils veulent, cette proposition.

Monsieur le ministre, serons-nous obligés d'entendre que c'est à cause de l'Europe que nous sommes obligés de licencier x milliers de personnes, comme cela semble d'actualité? Est-ce que nous serons aussi obligés d'accepter de rogner sur nos missions de service universel à cause de l'Europe?

Monsieur le ministre, dans l'état actuel des choses, la Belgique peut peser sur le cours des négociations. Si la Belgique revoit sa position et se rallie aux arguments du Parlement européen, du Comité économique et social, du Comité des régions et du bloc d'Etats soucieux de préserver le service universel de qualité, il ne sera pas dit qu'elle aura été aux côtés de certains fossoyeurs du service universel.

01.02 **Rik Daems**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je vous donnerai quelques éléments de réponse sans, toutefois, entrer dans le détail.

Certains types de négociation sont nécessaires pour parvenir à un résultat en termes de directives européennes sans négliger les aspects de service universel. Je rappelle que j'ai déjà proposé, ici, un débat global sur le service universel. Il est en cours de préparation. Je réponds ainsi par l'affirmative à votre troisième question relative à une discussion globale sur le service universel et sur la manière de mieux atteindre un niveau déterminé.

Mon intention, en cas de modification de la loi de 1991, est de cibler ce volet uniquement. Donc, un débat aura lieu au parlement avec toutes les informations utiles. Certes, les divergences de vue seront inévitables, c'est logique. Peut-être pourrions-nous arriver à une conclusion commune, sinon à une conclusion majoritaire au sein du gouvernement. Selon moi, c'est plutôt un débat de principe qui doit être ouvert.

A la question "Voulons-nous ou non nous acheminer vers une libéralisation du marché et pourquoi", je plaiderai en faveur d'un argument: si une libéralisation d'une certaine forme s'attaquait de façon virulente au service universel, tel que nous l'avons défini, un problème se poserait. Sinon, il convient de libéraliser davantage, pour la

simple raison que les marchés libéralisés détiennent plus d'emplois au total et que le meilleur rapport qualité/prix est rencontré au niveau du consommateur. Aucune raison ne s'oppose donc à ce que nous nous orientions dans ce sens pourvu que l'on ne nuise pas à ce que nous avons défini comme un service universel normal.

Par exemple, je ne pense pas que le service universel dans le marché Télécom soit affecté. Aujourd'hui, les chiffres le prouvent, le rapport qualité/prix est favorable au consommateur mais on ne peut pas prétendre pour autant que l'ancienne RTT soit moins performante, parce qu'il s'agit, aujourd'hui, d'une des plus fortes entreprises en Europe.

Il faut quand même être réaliste! Si on peut s'acheminer vers une situation "win-win", en gagnant tant en emplois qu'en rapport qualité/prix pour le consommateur ainsi qu'au niveau du service universel, pourquoi ne le ferait-on pas? Voilà le cadre dans lequel j'aborde la discussion.

En ce qui concerne notre position, j'ai été plutôt ravi de constater que la presse parle d'un libéral en le jugeant trop libéral. J'aime cela! Cela prouve que je suis toujours un libéral! Cela dit, quel est le positionnement réel de notre pays? Quelle est la réalité de notre position au niveau du conseil que vous mentionnez? Il est sage d'entrer dans la mécanique, la dynamique d'une telle réunion, car la différence est de taille.

Dans votre texte, vous parlez d'une évolution de la position de notre pays. C'est vrai mais l'élément important, c'est que La Poste est totalement différente de ce qu'elle était il y a un an ou deux, puisque nombre de modifications ont été apportées. Donc, cette entreprise est aujourd'hui beaucoup plus forte pour effectivement pouvoir fonctionner dans un marché qui est plus libéralisé qu'il ne l'est actuellement. C'est important.

Et je peux comprendre que, par le passé - je ne dis pas que c'est un argument - on disait que si on libéralise davantage, on va nuire aux intérêts de l'entreprise et on va avoir un problème d'emploi. C'est exactement cet argument qui, aujourd'hui, est utilisé par plusieurs pays qui ne font pas d'effort pour transformer des entreprises publiques en entreprises efficaces et efficaces et qui, dès lors, continuent, selon moi pour une raison erronée, à ne pas vouloir ouvrir le marché, alors que, pour ce type de marché, puisque c'est un marché de distribution, il est clair que l'emploi sera total, le rapport qualité-prix sera amélioré,

tout en s'assurant que le service universel ne soit pas atteint. Nous sommes donc bien d'accord à cet égard.

En ce qui concerne la dynamique d'une telle réunion, il faut voir le résultat à atteindre. Il y a la position du commissaire et la position prise par le Parlement; nous nous trouvons effectivement dans un système de codécision. Cela signifie que si le commissaire n'est pas d'accord avec le Conseil, rien ne peut se produire. Le Parlement peut faire ce qu'il veut mais il est face à un blocage qui peut nous reporter à des années. Quelle est la meilleure position: ne rien faire et rester dans la situation actuelle ou essayer, même progressivement, une libéralisation? Je serais plutôt en faveur de la deuxième solution, mais il faut examiner sa mise en œuvre et ses différentes étapes. Il est préférable d'entrer dans la libéralisation pour les raisons que j'ai énumérées.

En ce qui concerne les positions prises par les pays, elles le sont pour des raisons de court terme. En France, en Italie et en Grande-Bretagne, la crainte est que, si on libéralise davantage, des problèmes se posent au sein des entreprises qui n'auront pas été modifiées. En ce qui concerne la poste transfrontalière, le Portugal ou l'Espagne seront atteints avec plus de virulence que d'autres pays. Ce sont donc des intérêts assez spécifiques auxquels on porte atteinte. Si l'on souhaite développer une politique en Europe, en ne considérant que les intérêts spécifiques, rien ne bougera. Comme on est en codécision, obtenir un résultat est donc préférable.

Bien sûr, en ce qui concerne la Grande-Bretagne, le fait que des élections sont prévues, joue un rôle également. La Hollande et la Suède ont un positionnement différent puisque, depuis des années, elles ont transformé leurs entreprises en entreprises fortes qui pourraient s'attaquer aux autres. C'est donc une question d'argent. Or, là n'est pas le débat. On se fonde sur les intérêts spécifiques des pays, et de là on fait semblant de participer à un grand débat de société, alors que chacun veut défendre ses petits intérêts.

Cela dit, que doit-on faire? J'aime les résultats. Au Conseil, je n'ai pas rejoint la position hollandaise. J'ai étudié la position de la présidence qui n'était pas acceptable parce qu'on savait que la Commission ne serait pas d'accord. Or, nous nous trouvons dans un système de codécision. De toute façon, on pouvait même présumer que l'objectif de la présidence était de ne rien obtenir. Si c'était le cas, ils ont réussi! Vous savez qu'il faut une majorité spéciale pour prendre une

décision. Alors, soit chacun reste sur sa position, soit l'on tente de les rapprocher. Précisément, à la fin de la réunion, l'on a discuté de la proposition belge, qui rapprochait les positions des uns et des autres. Mais il s'est soudainement avéré que la présidence trouvait malvenu que la proposition d'un autre pays soit approuvée au lieu de la sienne.

De mon côté, j'ai repris les divers éléments et j'ai proposé de faire des étapes 2003, 2006, 2009 au lieu de 2003, 2005, 2007.

Si l'on scinde en quatre éléments, le transfrontalier est un élément, le direct-marketing en est un autre, les services spéciaux en sont un troisième et la poste régulière, le quatrième. Et ainsi l'on se dirige très progressivement vers la libéralisation et en 2009, l'on décidera si l'on va ou non vers une libéralisation totale.

En fait, c'était une position qui ralliait beaucoup d'avis dans le Conseil et qui n'était pas si négative. On arrivait même à être très proche de la position du Parlement européen et à convaincre M. Bolkestein. Il a renoncé à sa position en faveur de celle que nous avons défendue. De deux choses l'une: ou bien, vous ne voulez pas de résultats (je pense qu'au sein du Conseil, effectivement, certains collègues ne voulaient pas de résultats) ou bien vous avez la position de vouloir tout obtenir. Mais cela, dans la vie, n'est pas toujours possible. Essayons d'aboutir à quelque chose de respectable. C'est la position belge qui a été mise sur la table.

Considérons un instant la position qui n'était pas de commencer à 100 mais plutôt à 150 ou à 140. C'était un élément de la proposition du Parlement européen pour le « direct-marketing ». Mais nous savons qu'en ce domaine ne pas libéraliser n'a pas de sens. Le transfrontalier représente un problème effectif pour le Portugal, pour l'Espagne, en bref, pour tous les pays de vacances et pour ceux qui sont aux bords de l'Europe. Ceux qui ne sont pas intéressés pourraient aussi proposer d'attendre 6 ans avant de s'attaquer à cette problématique qui ne touche même pas la Belgique!

Cela dit, en ce qui concerne la dynamique pour le futur, j'ai préparé une réponse avec des détails que je peux vous faire parvenir.

Mais quel est à présent le futur qui se dessine? Je pense, personnellement, qu'il sera malaisé pour la présidence suédoise d'aboutir à un résultat. Pourquoi?

Parce que ce pays se trouve dans le camp extrême. Son service postal est tout à fait libéralisé et l'entreprise détient toujours plus de 90% du marché. Si je voulais trouver un argument facile, je dirais: « Vous voyez que la libéralisation ne porte atteinte à la poste! » Je ne pense donc pas que l'on puisse aboutir à une solution pendant la présidence suédoise. Je ne sais pas non plus si les Suédois vont mettre une proposition sur la table.

Comme nous avons pris une position intermédiaire et de bon sens, pourquoi ne pas essayer de mettre une proposition sur la table lors de notre présidence?

Ceci dit, je ne vois aucune objection à ce que le débat sur le service universel ait lieu avant de mettre une proposition sur la table, le service universel étant quelque chose de bien plus général que la poste uniquement.

D'ici quelques mois, je pourrais être prêt pour la tenue d'un débat en plusieurs réunions où l'on entendrait des experts qui pourraient nous informer afin d'élaborer une procédure. Ce débat pourrait aboutir à une position sur le service universel que je pourrais inclure dans une position belge mais toujours dans le contexte selon lequel, si l'on ne porte pas atteinte au service universel, le gain se trouve dans une plus grande libéralisation. Pourquoi? Parce qu'il y a plus d'opportunité d'emplois dans un marché libéralisé et le rapport qualité-prix est meilleur pour le consommateur. Mais ce qui reste vrai, c'est que l'emploi ne sera pas concentré dans la même entreprise. Mais appartient-il vraiment à l'Etat de décider quels emplois se trouvent dans quelle entreprise? Je ne pense pas que cela soit une bonne manière de procéder.

Dernier élément. Je me suis toujours fié, et je trouve cela important, aux avis reçus de la poste. En l'occurrence, l'avis de la poste est le suivant: comme elle est en train de se transformer et de devenir une entreprise forte, davantage de libéralisation serait avantageux pour elle.

Je pense que cette position est modérée, correcte et tout sauf idéologique. On pourrait la taxer de libérale et, certes, elle l'est. Mais le libéral et le social se touchent tellement que j'aimerais pouvoir la défendre dans le futur.

01.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et je retiens qu'un débat sur le service universel sera organisé, si possible avant la présidence belge de l'UE. Sinon, cela n'aura aucun sens, en tout cas pour

les parlementaires. J'espère que le secrétariat de la commission en prend bonne note.

01.04 Rik Daems, ministre: On pourrait déjà fixer une date, en avril par exemple.

01.05 Karine Lalieux (PS): J'ai écouté également les différentes étapes de la libéralisation. Il est clair qu'il faut en terminer et nous ne pouvons plus nous y opposer. Ces étapes me paraissent beaucoup plus espacées que la proposition hollandaise et cela me rassure.

Par rapport à votre image idéale de la libéralisation, je ne peux partager votre vision. Peut-être au total y a-t-il plus d'emplois mais quelle en est la qualité? On peut se poser des questions à ce sujet. A mon sens, la Suède n'est pas un bon modèle alors qu'elle est libéralisée depuis 1993. On ne peut pas comparer non plus les secteurs de la téléphonie et de la poste car il y a beaucoup plus d'hommes dans le deuxième secteur que dans le premier. Il y a aussi d'autres types de services en téléphonie.

Tout le volet social de la poste m'inquiète aussi et je pense encore une fois à la Hollande: on y ferme des bureaux de poste; les épiceries ou les pompistes vont-ils servir de guichets de poste? Une libéralisation de ce type m'inquiète énormément. En Hollande toujours, ce sont les mères de famille qui prennent leur vélo l'après-midi et qui distribuent le courrier. Ce ne sont pas des clichés, cela se passe vraiment de cette manière. La qualité de l'emploi reste donc importante, malgré la libéralisation.

On émet le reproche qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact fiable par rapport à la libéralisation et j'aimerais bien qu'on prenne cette remarque en considération.

Monsieur le ministre, vous avez encore parlé des services spéciaux. Arrivera-t-on à une définition correcte de ceux-ci? La poste doit pouvoir encore offrir des services tenant compte des nouvelles technologies: internet par exemple. Le débat sera très serré à ce niveau également.

01.06 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je remercie Mme Lalieux d'avoir abordé le problème et je remercie le ministre d'avoir répondu en proposant un débat approfondi qui pourrait conduire vers une position éclairée au moment de la présidence belge de l'UE.

Monsieur le ministre, personne ne niera que vous

êtes un libéral. Vous avez illustré vos potentialités au sein de cette commission mais vous faites partie d'un gouvernement. Dans votre réponse, quand vous parlez d'effets positifs et de résultats amenés en principe par cette libéralisation, je voudrais savoir concrètement ce que cela recouvre.

En effet, je tiens à rappeler que dans le service public sous sa forme actuelle, il existe deux avantages comparatifs par rapport à un système de plus en plus libéralisé. Tout en étant compétitif, le service public actuel permet un service universel et ce sera l'objet du débat. Cela signifie qu'il est accessible et qu'il rend service à tous, qu'il assure également une qualité de l'emploi, comme Mme Lalieux l'a évoqué.

Je reviendrai sur ce point à l'occasion de ma question qui figure au point 3 de l'ordre du jour. Permettez-moi de remettre en question l'idée selon laquelle une plus grande libéralisation garantit une liberté d'emploi.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Aangezien de heer Olivier Chastel niet aanwezig is, vervallen zijn mondelinge vragen nrs. 3272 en 3335.

02 Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3275)

02 Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3275)

02.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Nationale Loterij wordt niet dikwijls besproken in onze commissie. Na de gesprekken die we enkele weken geleden gehad hebben met vertegenwoordigers van de Nationale Loterij, zijn we misschien geneigd te zeggen dat alles daar goed loopt: de resultaten zijn schitterend en de doelstellingen die men met de gelden wenst te verwezenlijken, de sportieve, humanitaire en andere, zijn zeer lovenswaardig. Toch heb ik bij die gelegenheid de vertegenwoordigers van de Nationale Loterij gevraagd of zij zich met de inzameling van gelden voor initiatieven voor de jeugd niet op gevaarlijk terrein begeven. Misschien lijkt het een onschuldige vraag, maar desalniettemin wens ik er even over door te bomen. Ik beseft dat er wat het thema betreft

raakpunten zijn met de bevoegdheden van de minister van Justitie, maar mijns inziens behoort de organisatie van het gokspel tot de bevoegdheden van de Nationale Loterij. Vandaar dat u er zich niet achter kunt verschuilen dat het hoofdzakelijk een bevoegdheid van de minister van Justitie betreft, mijnheer de minister. Overigens denk ik dat u dat niet zult doen. In ieder geval moeten we ons bezinnen over wat de Nationale Loterij nastreeft. Op de eerste plaats is dat gelden inzamelen. Dat mag evenwel niet met alle mogelijke middelen.

In een dertigtal scholen in Oost- en West-Vlaanderen heeft de werkgroep tegen Gokverslaving een niet onbelangrijke enquête uitgevoerd bij 5000 jongeren. Daaruit is gebleken dat 4 op 10 scholieren nu en dan hun geluk beproeven met bepaalde producten van de Nationale Loterij. Die resultaten bewijzen in ieder geval dat het verbod om sommige producten van de Loterij, waaronder Lucky, Bingo en Win For Life, aan minderjarigen te verkopen, meestal dode letter blijft.

Dit jaar wil de Nationale Loterij elektronische loten en krasbiljetten in de cafés aanbieden. De collega's burgemeesters en parlementariërs hier aanwezig weten al hoe moeilijk het is om minderjarigen uit de cafés te houden. Wij denken dat hiermee minderjarigen naar de cafés zullen worden gelokt, waardoor het aantal verslaafden aan goktoestellen nog zal toenemen. Winnaars krijgen weliswaar geen geld, maar wel een winstbewijs.

De resultaten van de enquête, die vrij ernstig werd georganiseerd, en het feit dat jongeren gemakkelijker verslaafd worden aan gokspelletjes dan ouderen, moeten de Nationale Loterij doen nadenken over de noodzaak om grenzen in acht te nemen en zich bijvoorbeeld niet te richten tot de jongeren. Volgens de dienst Strafrechterlijk Beleid van het Ministerie van Justitie zouden er in ons land op het ogenblik reeds 100.000 problematische spelers zijn, waaronder 20.000 echte gokverslaafden. De gokindustrie in ons land is goed voor een omzet van ruim 160 miljard, waarvan de Nationale Loterij bijna een kwart voor haar rekening neemt.

Vandaar mijn vragen aan u, mijnheer de minister, die specifiek bevoegd bent voor de Nationale Loterij. Vindt u niet dat er maatregelen in dat verband moeten worden genomen, of dat de overheid er zich op z'n minst over moet bezinnen? Moeten we tegelijkertijd niet bepaalde initiatieven enigszins afremmen? Bent u nog steeds de

mening toegedaan dat elektronische goktoestellen een sociaal aanvaardbaar alternatief voor jackpots zijn, wat het standpunt is van de Nationale Loterij. Graag vernam ik uw visie daarop.

In de hoorzitting verwezen de vertegenwoordigers van de Loterij naar een universitair onderzoek. Welke universiteit voert dat onderzoek uit? Ze hadden er dus zelfs kredieten voor over. Maar het budget was niet zo groot, om u maar te zeggen dat zij het probleem nog niet zeer hoog inschatten.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u aan de problematiek aandacht besteedt en ben nieuwsgierig naar uw antwoorden.

02.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan misschien eerst nog eens het verschil tussen een kansspel en een loterij uitleggen. Het verschil is nu juist dat er iemand verantwoordelijk is voor de Nationale Loterij, maar niemand voor de commissie op kansspelen of gokverslaafden. Bij een loterij staat de uitslag vast op voorhand, bij een kansspel is dit niet het geval. Dit heeft als gevolg dat men minstens de indruk heeft dat men de uitslag kan beïnvloeden. Het gokken is een van de resultaten van het al dan niet denkbeeldig idee dat men de uitslag kan beïnvloeden. Dit neemt echter niet weg dat men, niettegenstaande het feit dat de uitslag op voorhand vaststaat, afhankelijk van het soort spel, ook aan loterijen "verhangen" kan zijn. Men moet dit dus ook niet verkeerd voorstellen.

De opdracht van de Nationale Loterij is het kanaliseren van een bestaande spel drift bij de bevolking en de opbrengst daarvan te besteden voor een goed doel in diezelfde maatschappij. Dit is het uitgangspunt dat we toch niet mogen vergeten. Dit toont ook meteen het verschil tussen gokken, kansspelen en loterijen aan. Deze scheiding wordt in de hele wereld en zeker in Europa duidelijk gemaakt. Ik blijf er bij dat controle op loterijen een overheidsaangelegenheid blijft omdat het nu net gaat om het kanaliseren van een drift en omdat de opbrengst wordt gebruikt voor een goed doel. Ik neem aan dat de Nationale Loterij op deze manier goed functioneert, anders zou men ook nooit iets horen van bedrijven die kansspelen maken of organiseren.

U sprak ook over het spelgedrag van jongeren. Het is zo dat er opdracht gegeven werd om de regels inzake de verkoop aan minderjarigen strikt toe te passen. Hier wordt dan ook nauw toezicht op gehouden. Men zal echter nooit kunnen verhinderen dat een jongeling die er uitziet als een 19-jarige, maar in werkelijkheid slechts 16 is, in

een winkel een lotje koopt. We moeten daaromtrent eerlijk zijn. Ik denk echter niet dat het grote probleem van de gokverslaving daarin schuilt.

Als we het dan hebben over de elektronische toestellen is mijn stelling en die van mijn collega, de minister van Justitie, altijd geweest dat goktoestellen uit cafés moeten verdwijnen. De nodige koninklijke besluiten werden daarvoor goedgekeurd en nu worden de nodige maatregelen getroffen. De vorige regering heeft aan de Nationale Loterij bij koninklijk besluit de toestemming gegeven om elektronische toestellen te maken en te laten plaatsen. De Loterij heeft dus volkomen rechtmatig gehandeld. Ik heb nu als verantwoordelijk minister met de Loterij een gesprek terzake gehad. Voor mij kan dit slechts in een aanbod waar je een minder of niet schadelijk alternatief biedt voor wat heden ten dage wel schadelijk is. In de cafés zijn er nu slotmachines. Als men de slotmachines weghaalt uit de cafés heeft men dat milder alternatief niet nodig. Waarom zou men dan een alternatief introduceren dat hetzelfde effect heeft op het gedrag van de bevolking? De houding van de regering, van de minister van Justitie en van mezelf is dat, indien de slotmachines uit de cafés verdwijnen, er geen andere toestellen in de plaats komen. Die houding is ook nooit gewijzigd. Ik weet wel dat op bepaalde ogenblikken de media hebben geprobeerd om daar wat heisa rond te maken. Wie hiervoor verantwoordelijk was, daar hebben we het raden naar, maar het kwam er bijna op neer dat de slotmachines bleven en dat de loterijmachines er niet mochten bijkomen. Ik hoef het voor u niet uit te spellen wie er bij dergelijke berichtgeving baat had. Bij onderzoek van een misdaad leidt het motief ook naar de dader. Zoek dus niet eerst naar het mes, maar naar het motief. Het mes vindt u achteraf wel. Zo eenvoudig is het. Zo kunnen we dit hoofdstuk dan afsluiten.

Wat nu met de financiering van de studie? Het is een studie die in tempore non suspecto gevraagd is aan het Interuniversitair Instituut voor Vorming en Ontwikkeling te Brussel in samenwerking met het Centre d'actions de recherches et d'évolutions dans le monde des assuétudes, te Mons. Daar werd een subsidie van zes miljoen frank aan verleend voor een studie over het kansspel in het algemeen - het gaat verder dan loterijen - en verslavingsverschijnselen in het bijzonder. In het voorstel van winstverdeling van de loterijen voor 2001, heb ik in een specifieke lijn voorzien om gokverslaving tegen te gaan. We gaan van een studie in sponsoring, die ons gaat vertellen waar een aantal oorzaken liggen, naar een vaste

budgetlijn in de loterij. Ik begrijp niet waarom die in het verleden nooit heeft bestaan, wetende dat de opdracht letterlijk in de wet van de loterij staat, namelijk het kanaliseren van gokverslaving. Maar nu komt er een nieuwe lijn: het bestrijden van gokverslaving. We krijgen budgettaire middelen die specifiek tegen gokverslaving in, een aantal initiatieven kunnen gaan ontwikkelen. Het lijkt mij logisch dat, als je kanaliseert en er middelen uit voortsputten, men een stuk van die middelen gebruikt. Het is misschien financieel contraproductief op termijn, maar dat is ook de bedoeling. Er wordt vanuit diezelfde instantie gefinancierd om dat tegen te gaan.

Dat zijn de antwoorden die ik u graag ter beschikking stel. Ik heb er geen enkel probleem mee, voorzitter, om in deze commissie in volle transparantie te werken. Ik weet uit ervaring dat ik deze commissie vertrouwelijke inlichtingen kan mededelen, waarom zou ik dan iets achterhouden dat niet vertrouwelijk van aard is? Dat heeft geen enkele zin. Ook een debat over de inhoud van het budget om gokverslaving tegen te gaan, eenmaal goedgekeurd door de regering, is voor mij geen probleem

02.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn vrij omstandig antwoord. Ik meen te verstaan dat hij ook bekommerd is opdat de gokverslaving binnen bepaalde limieten zou blijven, vooral wat bepaalde groepen van jongeren betreft die er waarschijnlijk toch iets meer dan anderen vatbaar voor zijn. De studie, die binnen afzienbare tijd een feit zal zijn, kunnen we in deze commissie bespreken. Men heeft in de media ten onrechte gesteld dat de Nationale Loterij de elektronische goktoestellen een sociaal aanvaardbaar alternatief voor de jackpots vindt en dat u daarmee niet akkoord gaat.

02.04 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, de Loterij heeft, conform de opdracht die ze reeds geruime tijd had, een systeem gezocht om een alternatief te kunnen zijn voor meer schadelijke automatische toestellen. Dat is het teletoestel. Mijn stelling is geweest, amen met die van minister Verwilt: als het schadelijke toestel niet meer in de cafés staat, waarom zou ik er dan een minder schadelijk gaan inzetten? Op dat ogenblik is het niet meer nodig om te kanaliseren, wat de opdracht is van de Loterij. Om het eenvoudig te zeggen: de slots gaan eruit en er komen geen andere toestellen in de plaats.

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

03 Question orale de Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le suicide d'un postier et le harcèlement à La Poste" (n° 3282)

03 Mondelinge vraag van mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de zelfmoord van een postbode en pesterijen bij De Post" (nr. 3282)

03.01 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ferai état d'un drame humain avec tout le respect des personnes que cela impose. Et si je me permets de le faire, c'est parce qu'il soulève une question collective qui concerne tous les travailleurs et que les familles des postiers effectuent elles-mêmes la démarche d'alerter l'opinion. J'ai personnellement, appris ce drame en regardant l'émission "Faits divers" à la RTBF.

Ce drame s'est passé en Flandre mais nous interpelle tous. Je fais allusion au postier David Van Geysem, qui s'est suicidé en se jetant sous un train en octobre dernier. Il allait avoir 22 ans. Il était facteur au bureau de poste de Wezembeek-Oppeem et avait entamé sa carrière à La Poste dans un autre bureau, à Huldenberg. Il avait été muté à Wezembeek un peu moins d'un an avant son suicide. Il semble que dès son arrivée à Wezembeek, David ait été victime de harcèlement moral de la part de ses collègues, dont le receveur du bureau de poste, avec des tournées exténuantes, des brimades, des vexations, notamment à cause de sa corpulence, car David pesait près de 120 kilos.

Cela a peu à peu conduit David à la dépression. L'été dernier, son médecin lui avait prescrit une interruption de travail et un congé de maladie de trois mois pour cause de dépression. A son retour, il a craqué car, lorsqu'il a repris son travail le 16 octobre, au bout d'une demi-heure, il est rentré chez lui et le lendemain, il se suicidait en ayant arraché de ses vêtements les insignes de La Poste. Certains témoignages confirment que David était effectivement maltraité par ses collègues avec, à tout le moins, l'assentiment tacite du receveur.

Si je me permets de faire allusion à ce triste fait divers, c'est qu'il semble que d'autres personnes soient également victimes de harcèlement et de brimades dans le même bureau de poste, sur la même tournée et que, pendant longtemps, La Poste s'est refusée à tout commentaire arguant

d'une enquête interne en cours.

Depuis, il y a dix jours, M. Franz Rombouts a annoncé la mise en place d'une cellule "antimobing" et je voulais savoir si vous aviez connaissance d'une enquête interne à La Poste au sujet de ce fait précis, de la façon dont elle a été réalisée et si vous en connaissiez les conclusions. Plus globalement, que comptez-vous faire pour que l'Etat belge, qui est actionnaire de La Poste, fasse respecter les droits des travailleurs contre le harcèlement moral?

03.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, il va de soi que je suis au courant de l'événement que vient de relater Mme Drion. Il s'agit de faits graves, par ailleurs très émotionnels. Cela dit, il ne faut pas attribuer ces faits à La Poste seule. Le suicide est un phénomène de notre société d'ordre plus général, bien que certains éléments poussent des personnes à se suicider.

Une enquête interne a, bien entendu, eu lieu et a démontré clairement la nécessité d'une procédure séparée en ce qui concerne le harcèlement. Jusqu'à présent, c'est la cellule sociale (assistantes sociales, etc..) qui avait été mise à pied d'œuvre mais aucune procédure séparée concernant ce fait n'avait été entamée, parce qu'on avait affaire à une procédure normale, très bureaucratique et faisant appel à la hiérarchie. Etant donné que la procédure normale ne permettait pas de réagir directement, un problème aigu s'est posé empêchant toute réaction vu la diversité des étapes à franchir. C'est là où l'enquête interne a démontré la nécessité d'une procédure nette, claire et accessible mais fonctionnant de manière séparée.

A cet égard, nous avons donc décidé, en accord avec les syndicats, de mettre en place une politique de tolérance zéro. La semaine dernière, nous avons conclu un accord en ce qui concerne le harcèlement et l'instauration d'une politique de tolérance zéro. Concrètement, une lettre a été adressée à chacun des collaborateurs, à leur adresse privée, présentant la politique de tolérance zéro ainsi que la procédure à suivre en cas de harcèlement.

Cela signifie qu'en cas de harcèlement, on peut s'adresser à un point de contact anonyme où l'on vous aide immédiatement, contrairement à ce qui se passait avant. Ces points de contact - et il y en a plusieurs - remettent un rapport tous les quinze jours au chef de La Poste lui-même, M. Rombouts. Il a été très touché par ce qui s'est

passé et prend lui-même les choses en main pour imposer, si nécessaire, toutes les mesures appropriées. L'objectif de cette procédure est plus préventif que curatif.

Outre ces points de contact, procédure séparée et anonyme, l'entreprise va tout mettre en œuvre pour adapter les méthodes de management à l'intérieur de l'organisation. Quand on est harcelé, on n'a pas toujours le courage de prendre contact avec quelqu'un, même anonymement. Le plan social sur lequel on s'est mis d'accord prévoit donc des éléments d'adaptation des méthodes de management, pour éviter les causes-mêmes du harcèlement. Deux étapes sont prévues.

La première: en cas de harcèlement, un point de contact anonyme peut vous aider.

La seconde: essayons d'aller plus loin et changeons les méthodes de travail pour que le harcèlement soit réduit à son minimum. Il faut être réaliste, on ne pourra jamais l'éradiquer tout à fait. Vous le savez comme moi, c'est un problème de société, qui peut se produire dans n'importe quelle entreprise, qu'elle soit grande ou petite. Nous sommes très attentifs à cette problématique.

On ne connaît évidemment pas le résultat de ces mesures. Le problème n'est certes pas résolu mais nous prenons des mesures qui semblent être assez efficaces pour répondre à cette problématique vraiment malheureuse. Je peux vous dire que La Poste a été fortement touchée par ce qui est arrivé au jeune David.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kasteel van Groenendaal" (nr. 3287)

04 Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendael" (n° 3287)

04.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier, meer bepaald aangaande de overdracht naar het Vlaams Gewest?

04.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, collega's, de Regie der Gebouwen heeft mij het proces-verbaal van overgave aan het Aankoopcomité bezorgd om het te ondertekenen.

Ik doe dat nog niet omdat ik een openbare verkoop, waarbij het Vlaams Gewest betrokken partij zou zijn, wil vermijden. Het Vlaams Gewest moet eerst een onteigeningsbesluit opstellen om het goed te verwerven. Daarna kan ik optreden, en vervolgens het Aankoopcomité. Zo vermijden we dat andere geïnteresseerden meer zouden willen betalen dan het Vlaams Gewest. Dat is de kern van het probleem, want wij weten dat zij over veel geld beschikken.

In juli vorig jaar heb ik aan de minister-president gezegd dat dit moest gebeuren. Eind oktober heb ik hem nogmaals aan deze zaak herinnerd. Van de Regie der Gebouwen hebben wij telefonisch vernomen dat men eraan werkt. Ook de Vlaamse minister van Leefmilieu, mevrouw Dua, heeft mij in haar brief van 11 oktober 2000 voorbereidende informatie gevraagd, zoals plannen en documenten. Die documenten heb ik op 11 november 2000 – dus exact een maand later – verzameld en overgezonden aan de afdeling Bos en Groen. Sindsdien heeft men mij niet meer om informatie gevraagd.

Ik ga er dus vanuit dat men het onteigeningsbesluit voorbereidt. Desalniettemin zal ik zowel mevrouw Dua als de minister-president eraan herinneren dat ik een vraag naar de stand van zaken heb gekregen. Dus is er principieel geen probleem, ik wacht alleen op het resultaat van het Vlaams Gewest. Wat mij betreft, is het dossier reeds maanden klaar.

04.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mijn repliek zal even kort zijn als mijn vraag. Ik dank de minister voor zijn toelichting. Ik heb deze vraag uiteraard niet schriftelijk maar mondeling gesteld, omdat ik aangaande dit dossier druk op de ketel wil houden. Ik vertrouw de minister wel, maar dit dossier heeft een groot symbolisch belang voor mijn regio. Bovendien zou het een goede zaak zijn voor de betrokken dienst. Hij zal er veel goeds mee kunnen doen, passend voor het Zoniënwoud.

De **voorzitter**: Mijnheer Vanoost, ik feliciteer u. U haalt het Guinness Book of Records met de beknoptheid van uw vragen in deze commissie en dat geldt ook voor uw repliek.

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

05 Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de personeelsafvloeiing bij

Belgacom" (nr. 3309)

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankondiging van het verlies van jobs bij Belgacom" (nr. 3333)

- de heer Jean-Jacques Viseur aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan bij Belgacom" (nr. 3339)

05 Questions orales jointes de

- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les réductions de personnel chez Belgacom" (n° 3309)

- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'annonce des pertes d'emploi à Belgacom" (n° 3333)

- M. Jean-Jacques Viseur au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration chez Belgacom" (n° 3339)

05.01 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik wil van meet af aan stellen dat mijn vraag ingediend was voor het nieuws over de afvloeiing van personeelsleden van Belgacom uitlekte via de RTBF. Daarom had ik het over een getal dat rond 2.500 lag.

Mijnheer de minister, zoals een kwaliteitskrant deze week blokletterde, staat u voor een week van de waarheid. U begint stilaan minister van overheidsbedrijven in moeilijkheden te worden in plaats van minister van Overheidsbedrijven. In een soort imagostudie op uw eigen kabinet wilde u gepresenteerd worden als de financier van het regeringsbeleid. Wij moeten echter vaststellen dat u het juiste moment voorbij hebt laten gaan in onder andere het UMTS-dossier en het dossier van Belgacom. Nader onderzoek zal uw precieze rol in andere dossiers, bijvoorbeeld Sabena, duidelijker afbakenen. Hierdoor dreigen we in een situatie te verzeilen waarin uw dossiers meer geld kosten dan ze opbrengen. Dat beleid roept uiteraard heel wat vragen op en dat niet alleen bij de oppositie. Dat kunnen we afleiden uit de verklaringen van de heer Di Rupo en die van mevrouw Lalieux vandaag in de krant. Ook vanuit Ecolo kwam er reactie, weliswaar iets later zoals we dat van hen gewend zijn.

Ik heb gemerkt dat ook andere collega's hierover mondelinge vragen hebben ingediend. Om mij wat te beperken in de tijd, zal ik mij concentreren op één vraag die bij de collega's niet aan bod komt. Uiteraard ben ik ook van oordeel dat het in

verband met de nota die u aan de Ministerraad hebt voorgelegd – en waarop, zoals mevrouw Onkelinx zei, zeer koud gereageerd is – niet kan dat de verliezen gesocialiseerd worden en de winsten geprivatiseerd. Onder meer het beroep op het statuut van bedrijf in moeilijkheden en op systemen van brugpensioen is van bedenkelijke aard aangezien men in 1999 17,8 miljard frank winst heeft gemaakt. Zoals gezegd zal ik mij echter concentreren op een vraag die niet aan bod komt in de schriftelijke neerslag van de vragen van de collega's.

Mijnheer de minister, hoe moeten wij de relatie zien tussen dit aspect van het Belgacom-dossier, meer bepaald de afslanking of BeST-operatie waarbij 4.000 van de ongeveer 20.000 jobs moeten sneuvelen in een bedrijf waarin u de belangen van de Belgische staat moet vertegenwoordigen, en de lopende onderhandelingen met Deutsche Telecom over een alliantie of een gehele of gedeeltelijke overname van het overheidsaandeel in de NV Belgacom? Kunt u weerleggen dat de operatie-BeST als een voorafgaandelijke voorwaarde werd gesteld door Deutsche Telecom om de alliantie of de overname van een deel van het overheidsaandeel verder te bespreken? Hoe moeten we het verband zien tussen deze twee dossiers?

Mijnheer de voorzitter, voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen van de collega's, die ik eveneens schriftelijk had geformuleerd. Ik wil echter tijdverlies vermijden. De collega's zullen die andere vragen immers minstens even goed stellen als ik.

05.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est évidemment après avoir entendu la nouvelle à la RTBF que j'ai introduit la présente question. Dois-je vous dire à quel point je fus étonnée d'entendre que Belgacom allait à nouveau développer un plan de licenciement ou de dégagement de personnel – peu importe le nom qu'on lui donne, tout le monde sait qu'il s'agit bel et bien d'un énième dégraissage. Or, le plan 1998 avait déjà été prévu comme le dernier des derniers. C'est d'autant plus étonnant que le plan 1998 avait été négocié et accepté pour permettre à l'entreprise de s'inscrire dans le paysage européen.

Nul n'ignore que l'entreprise est hautement bénéficiaire. On cite des chiffres d'affaires de l'ordre de 185 milliards de francs et des bénéfices nets de 17,5 milliards. Et le cash-flow, qui était

déjà important en 1998, a encore augmenté de manière significative en 1999. Dans ces conditions, on se demande évidemment pourquoi Belgacom veut se défaire de 4.000 agents.

On peut également remettre en cause la question de la "corporate governance". En effet, n'y a-t-il pas eu de signes avant-coureurs? Et pourquoi, dans ce dossier comme dans un autre qui a récemment défrayé la chronique, fait-on appel à l'Etat, actionnaire, pour renflouer la caisse ou pour gérer une crise sociale? Et se pose aussi la question fondamentale de la place de l'Etat ou de la défense de ses intérêts dans ce genre de société et sur le contrôle que l'Etat peut avoir sur les décisions prises et sur leur suivi.

Et enfin, comment situez-vous une telle décision par rapport à la déclaration gouvernementale? L'intention d'augmenter le taux d'emploi n'y était-elle pas clairement inscrite? De plus, les consignes européennes nous indiquent que notre taux d'occupation des personnes de plus de cinquante ans est un des plus faibles d'Europe. Par conséquent, cette forme de dégraissage, par le biais des mises à la prépension – pour reprendre les termes de Mme Onkelinx, le plan "SOS quinquas" – va à l'encontre de toutes les politiques mises en place. Et cela reviendrait à dire que c'est l'Etat, actionnaire et employeur, qui le premier développerait cette pratique. Il s'agit là d'un problème de fond qui mérite toute notre attention.

05.03 Jean-Jacques Viseur (PSC): Monsieur le président, monsieur le ministre, un économiste humoriste a dit un jour que s'il devait donner une définition d'une entreprise dont une partie du capital était détenue par les pouvoirs publics et l'autre par le privé, elle serait très simple: c'est une entreprise dans laquelle les pertes sont socialisées – c'est-à-dire à charge de l'actionnaire public – et les bénéfices privatisés – et donc au profit de l'entreprise privée. L'actualité récente démontre à quel point il avait raison.

La première question que l'on peut se poser à propos de la restructuration de Belgacom – si les informations diffusées par la RTBF sont exactes – est la suivante: comment peut-on, en tant qu'actionnaire, avoir une politique aussi schizophrène que celle menée par l'Etat belge? Quand je lis la presse de ces derniers jours, nous y voyons l'annonce du plan "SOS quinquas". Je ne vous relirai pas ici la déclaration gouvernementale dans son intégralité, mais on y parle de relever le taux d'activité des personnes de cinquante ans et plus afin de résoudre certains problèmes

rencontrés en Belgique. Le plan national d'emploi dit que l'on va faire un énorme effort pour relever le taux d'activité des plus de cinquante ans.

En Europe et en Belgique, nous nous voulons généralement attentifs à ne pas sacrifier les qualifications par une politique qui – pour reprendre les termes de l'éditorial de la Libre Belgique de ce matin – considérerait que les "quinquas doivent circuler". En tant que quinquagénaire, je me sens moi-même un peu visé.

Si nous avons affaire à une multinationale qui – après avoir sans cesse proclamé vouloir développer l'emploi, requalifier ses employés, assurer l'accès de tous à la société de la connaissance – en venait malgré tout à opérer des licenciements massifs, nous ne pourrions que légitimement nous poser la question de la cohérence ou de la schizophrénie de sa politique commerciale. Aussi, les propos tenus ce matin par votre collègue Reynders réclamant davantage d'imagination pour les entreprises publiques ne peuvent que laisser d'autant plus perplexe.

Aujourd'hui, nous sommes confrontés à ce projet "BeST" décidé par le conseil d'administration de Belgacom. Mais quelles ont été les indications données aux administrateurs par l'actionnaire public? Est-il pensable un seul instant que l'Etat ait pu lui-même proposer que la fonction publique serve demain de "poubelle" pour Belgacom? Pareille décision est non seulement injurieuse à l'égard de la fonction publique, mais également méprisante à l'égard des compétences et des qualifications des personnes visées.

J'aimerais en outre connaître la politique menée par Belgacom en vue de l'adaptation de son personnel aux technologies nouvelles. Même si le gouvernement actuel considère aussi les fonctionnaires de niveau 3 ou 4 de plus de 55 ans comme "jetables", doit-on aller jusqu'à penser qu'il n'y a point de requalification possible – alors même que l'on s'est "gargarisé" au lendemain du sommet de Lisbonne de ce que la société de la connaissance offre une formation et une adaptation permanentes?

Je m'interroge sur la réaction qu'adoptera le gouvernement face à ce projet qui émane de son coactionnaire. Le fonctionnement et le développement de l'entreprise sont-ils encore dans les préoccupations du gouvernement? Ou ce dernier préférera-t-il s'incliner devant la politique de Belgacom qui ne vise que la plus grande rentabilité?

Bref, sans vouloir jouer d'une ironie déplacée, je me demande s'il y a encore un pilote dans l'avion. Il n'y en a déjà plus à la Sabena depuis ce matin; il n'y en a plus guère à La Poste ou chez Electrabel où le "courant" est également à la suppression d'emplois. Et avec Belgacom, c'est l'un des fleurons de "l'e-gouvernement" qui ne semble plus avoir de pilote capable d'exiger de cette entreprise de développer une politique respectueuse de ce que son actionnaire principal – l'Etat – lui conseille de faire.

05.04 **Rik Daems**, ministre: Monsieur le président, aucune décision n'a été prise par l'entreprise et aucune note n'émane du conseil des ministres. L'entreprise prépare son avenir et compte suivre certaines pistes. Il est normal pour un gouvernement, actionnaire majoritaire, de connaître ces pistes et de les examiner. En fait, la presse a exposé certains éléments sous la forme de décisions. Or, il n'y en a pas.

Mon objectif est de mettre sur la table les pistes qui pourraient être suivies, en concertation avec tous les acteurs.

D'autres questions dignes d'intérêt se posent. Il est intéressant de reprendre certaines situations passées et de les comparer à votre analyse, monsieur Viseur. Vous constaterez, en effet, un changement de politique. Le gouvernement examine en son sein les pistes éventuelles et je trouve positif que certaines d'entre elles soient médiatisées et portées à la connaissance de tout un chacun. Elles peuvent en effet susciter des réactions.

Prétendre qu'il y a une schizophrénie du gouvernement à propos de l'avenir, qui appelle peut-être des actions particulières, me semble une critique trop facile. Je me réfère au PTS de 1998 - je ne faisais pas partie du gouvernement à l'époque - dont certains éléments se retrouvent aujourd'hui sur la table des négociations.

Hetzelfde geldt voor het momentum dat ik z gezegd verloren liet gaan. Met alle respect maar ik heb een aantal situaties gevonden waarvan het momentum inderdaad reeds lang weg was en waarbij het nu aan mij is te proberen opnieuw een momentum te creëren. Met andere woorden, ik vind ook op dat vlak de kritiek vrij gemakkelijk en zoals vorige week moet ik u een aantal voorbeelden geven van dossiers die men gewoon niet wou of kon oplossen maar die ondertussen worden opgelost.

Tussen haakjes, ik wil op dit ogenblik ook absoluut vermelden dat de allusie, die hier handig wordt gemaakt als zou dit kaderen in een nakende operatie, niet klopt. Ik heb altijd gezegd dat wij de markt scannen zodat wij met de aandeelhouders kunnen bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het strategisch positioneren van het bedrijf. Namen noemen is op zijn minst meer dan voorbarig en spreken van een verloren momentum is een argument dat ik heel gemakkelijk kan omdraaien.

Voorkomen is altijd beter dan genezen. Als Belgacom vandaag een sterk bedrijf is – een van de sterkste –, is het omdat PTS in 1998 is gedaan. Ik bekritiseer dat niet. U bekritiseert toch ook niet wat u zelf hebt gedaan. Als Belgacom vandaag sterk is, is dat onder meer daardoor. Dat een bedrijf problemen ziet aankomen omdat een markt zich opent, quid dat de totale werkgelegenheid nogmaals zal vergroten, en dat het bedrijf zelf bekijkt wat over 2 of 3 jaar de ideale positionering is, is een bewijs van goed management. Dat de regering terzake een houding moet aannemen indien dit concreet wordt, is een bewijs van goed management van de regering. Dat de regering dit tijdig bekijkt in plaats van met de feiten op de neus te worden gedrukt, is een nog groter bewijs van goed management wat niet altijd kan worden gezegd van het verleden.

Met andere woorden, dit is inderdaad een gemediatiseerd dossier. We kennen een aantal posities. Het is voor mij interessant om die posities te kennen. Ik ben het overigens eens met een pak van die posities. Zeggen dat de beslissingen genomen zijn en dat de Ministerraad gevat is, klopt niet met de werkelijkheid. Het enige wat er is gebeurd, is dat een bedrijf in een gezonde managementcultuur heeft beslist dat het moet vooruitzien. Er zijn misschien een aantal pistes te volgen. We doen dat in overleg met de vakbonden. Dat ik dit toets op het niveau van een werkgroep binnen de regering om te zien wat men daar van vindt, is een bewijs van goed regeringsmanagement en niet meer dan dat.

Wat is het vervolg van het verhaal? In de komende weken en maanden zal binnen het bedrijf worden bekeken wat de mogelijkheden zijn voor zover die zich aandienen. We zullen binnen het bedrijf voorstellen op een fatsoenlijke manier toetsen en in volledig akkoord – zoals altijd trouwens – met de vakbonden zullen wij desgevallend een aantal maatregelen nemen. Niet meer, maar ook niet minder.

Mijnheer de voorzitter, dit was mijn antwoord op

deze interessante vragen.

J'ai trouvé les questions très intéressantes et en particulier les analyses de certains collègues qui, à chaque élection, retrouvent leur virginité, ce qui avait déjà été constaté par Gaston Eyskens.

05.05 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, buiten de tijd zou ik even willen antwoorden op het persoonlijk feit van mevrouw Coenen. Ik wil maar even onderstrepen dat de geruchten over een afslanking van Belgacom reeds weken circuleerden, zelfs met getallen er bij. Iedereen die dit dossier kent, weet ervan. Het samenvallen van mijn vraag en de actualiteit is louter toevallig. Mocht ik iets dergelijks proberen, zou ik dat zeker niet via de RTBF doen!

Mijnheer Daems, ik zou er niet voor terugdeinzen er rechtstreeks over te communiceren. Daarin verschillen wij misschien wel van stijl en karakter. Dit is natuurlijk geheel humoristisch bedoeld!

Ik heb wel twee ernstige punten. Ten eerste, wil ik iets zeggen over het laten voorbijgaan van kansen. Ik denk dat de geschiedenis haar rechten heeft. Meer dan een jaar geleden, ongeveer ten tijde van het aantreden van deze regering met al haar ambities, was het beursklimaat rond telecomaandelen en de inschatting van de venale waarde van het overheidsaandeel totaal anders.

In het UMTS-dossier is het overduidelijk dat onder uw bevoegdheid maanden zijn verspeeld, waardoor we nu als een van de laatsten in de rij staan. Ik vrees dat we uw voorspellingen over opbrengsten van 40 en 60 miljard frank wellicht niet zullen halen. Ik druk mij voorzichtig uit, omdat de veiling haar beslag nog moet krijgen.

Ten tweede zou ik graag een heel precies antwoord willen krijgen op mijn specifieke vraag. Ik zal ze nog preciezer stellen om u in staat te stellen een duidelijk antwoord te geven. Inzake het al dan niet op het getouw zetten van deze operatie hebt u er gelijk in te wijzen op het voorwaardelijke en voorbarige karakter van een aantal bepalingen. De afslanking is blijkbaar noodzakelijk, al gaat het dan vooral over het omschakelen van personeelssterkte, het vervangen van een aantal mensen door anderen die meer gespecialiseerd zijn in ICT-vaardigheden en dergelijk. Het is uiteraard verkieslijk ook een deel van het huidige personeel om te scholen. Doch dit geheel ter zijde, mijn eigenlijke vraag is zeer concreet. Is er op een of ander moment met Deutsche Telecom of met een andere potentiële partner over deze zaken gecommuniceerd, hetzij op uw initiatief,

hetzij op initiatief van het bedrijf? U kan duidelijk met ja of nee antwoorden. Ik spreek u uiteraard aan als vertegenwoordiger van de overheidsaandeelhouder, die nog steeds een meerderheidsaandeel heeft en die terzake aan zijn algemene vergadering in dit Parlement verantwoording is verschuldigd.

05.06 Minister **Rik Daems**: Mijnheer Leterme, ik kan inderdaad zeer eenvoudig op die vraag antwoorden. Alle denkpistes ter zake zijn denkpistes die door het bedrijf zelf zijn genomen. Elke operatie is ook een operatie van de aandeelhouders en ik kan dus duidelijk negatief antwoorden op uw vraag.

05.07 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, je dois avouer que ce dossier est assez difficile à accepter en tant que tel même s'il ne s'agit que d'un projet d'avenir et de projections. Si je suis bien informé, le directeur a envoyé une note au personnel afin de le rassurer et pour l'informer qu'un projet était effectivement sur la table et qu'il devrait faire l'objet de discussions.

On a le sentiment que, pour le partenaire américain, l'entreprise doit être "rentable". Il a donc l'intention d'augmenter sa productivité. Pour lui, il s'agit plus d'un portefeuille à gérer de façon à le rendre le plus productif que d'une entreprise stratégique méritant d'être développée.

De plus, l'effort portera essentiellement sur l'emploi. Or chacun sait que quand une entreprise licencie, elle voit ses actions monter. Cela est, en effet, considéré comme une preuve de bonne gestion.

Selon moi, d'autres critères doivent être pris en considération lorsqu'il s'agit d'une entreprise publique autonome. Un des rôles du conseil d'administration est de rappeler les missions publiques dont la société est chargée. Et il faut reconnaître que Belgacom et les services qu'elle a mis en place ont fait l'objet d'un taux élevé d'insatisfaction. Elle bénéficie pourtant d'un marché intérieur encore relativement bien protégé. Et elle exerce des pressions importantes en matière d'abonnements, etc. C'est donc le marché intérieur qui assure, en quelque sorte, la rentabilité de l'entreprise.

Je souhaiterais qu'un débat de fond puisse avoir lieu sur la notion de "gouvernance d'entreprise". Comme M. Viseur l'a dit, le privé et le public sont ici associés pour rentabiliser l'entreprise et lui donner une plus-value. Mais j'estime

personnellement, que cela se fait souvent au détriment de l'Etat et à l'avantage de l'entreprise, actionnaire privé. Une réflexion de fond devrait donc être menée à ce sujet, notamment en vue de réajuster le rapport qui existe entre le privé et le public, bien entendu, dans le respect mutuel de chacun.

Je répète encore une fois que je suis en faveur d'un débat sur le corporate governance comme on dit en anglais.

05.08 **Jean-Jacques Viseur** (PSC): Monsieur le président, la réponse du ministre ne m'a nullement rassuré.

Vous dites, monsieur le ministre, que c'est une piste à examiner.

Mme Coenen a raison quand elle dit qu'une décision stratégique comme celle-là relève d'abord du conseil d'administration où l'Etat est d'ailleurs majoritaire. Il faut également tenir compte de la vision de l'actionnaire principal.

Je suis étonné de constater que cette piste, cette initiative ou ce pré-plan, peu importe comment on l'appelle, n'ait pas été tué dans l'œuf.

Il faut savoir que nous avons une politique de l'Etat clairement assumée selon laquelle on développe notamment l'emploi à travers une logique permettant à chacun de se "requalifier" tout au long de sa carrière. Je ne nie pas qu'il existe un problème d'adaptation au niveau des qualifications.

Vous présentez les choses comme si un problème allait se poser un jour. On disposerait alors d'une esquisse définitive qu'il faudrait approuver de peur de voir l'entreprise périr. Or de tels plans de requalification doivent être mis au point à l'avance.

Je lisais, ce matin, "la carte blanche" du président de la Commission européenne. Il y dit qu'au sommet de Stockholm, la Commission européenne va exhorter les participants, c'est-à-dire les Etats, à ne ménager aucun effort pour combler l'écart important qui subsiste entre le discours et la réalité. Et il cite notamment l'exemple selon lequel il est urgent de faire de l'apprentissage une réalité tout au long de la vie.

Subir passivement les choses, c'est se comporter en actionnaire passif.

Je ne suis pas pour un discours passéiste qui dirait qu'il faut garder "tout" l'emploi. Je veux que

l'on mette à l'épreuve ce que vous proclamez tout le temps avec votre état social actif, c'est-à-dire que vous allez augmenter le taux d'activité. Or, quelles sont les réponses: on licencie et on paye à la Sabena, on licencie et on paye à La Poste, on licencie et on paye dans les services publics. L'on en arrive à ce que notre retard au niveau du taux d'emploi des personnes les plus âgées se creuse encore par rapport aux autres pays. C'est cette schizophrénie entre les discours et les actes qui me paraît à nouveau confirmée dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question orale de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le service de philatélie" (n° 3336)

06 Mondelinge vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de dienst filatelie" (nr. 3336)

06.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juin dernier, je vous interrogeais sur la délocalisation du service "Timbres-poste et Philatélie" de Bruxelles vers Mechelen. Je soulignais alors que le personnel allait changer de régime linguistique et qu'on allait assister à la confiscation par un groupe linguistique d'un service central de La Poste, et un service plus que rentable puisque cela représente un milliard de bénéfices.

Lors de l'audition de l'administrateur délégué de La Poste dans cette enceinte, je réitérais mes inquiétudes et reposais la question de la pertinence de transférer à Mechelen un service destiné à l'ensemble de la population du pays et qui, de surcroît, a une grande renommée internationale. Dans la foulée, je demandais quelques informations sur le transfert de secteurs comme "distribution des timbres" de Jemelle vers Mechelen ainsi que la transformation de Bruxelles X Airport en Business Unit, ce qui signifie que cette unité va quitter l'autorité administrative de Bruxelles X ce qui nous fait craindre une fois encore quant au respect des lois et des cadres linguistiques. Mon intervention a été balayée d'un revers de la main et il m'a été répondu que certains services étaient transférés de la Flandre vers la Wallonie. A ce propos, j'aimerais bien savoir lesquels et surtout être avisée de leur rentabilité.

Aujourd'hui plusieurs voix se font l'écho d'une flamandisation de l'entreprise. On a lu les

journaux ce week-end - comme tout le monde - citant le service philatélie mais pointant aussi le déséquilibre linguistique des cadres dirigeants de La Poste: 75% du personnel des niveaux 15 et 16 sont du régime linguistique néerlandophone.

Ce faisceau d'éléments tend à accréditer l'idée de flamandisation de l'entreprise. Il faut pourtant rappeler que La Poste est une entreprise publique dont le caractère national ne peut être remis en cause. Au-delà de ses missions de service universel dont doit bénéficier l'ensemble des habitants de notre pays, La Poste a un certain nombre de services centraux qui doivent garantir l'égal accès à tous les usagers et employés, ainsi que l'égal respect des deux langues nationales. Parmi ces services centraux, nous retrouvons la philatélie. Il me revient aujourd'hui que ce service est non seulement transféré à Mechelen, ce n'est pas une surprise, mais qu'il serait rattaché à Vicindo, une nouvelle filiale de Belgium Post Group.

Dans quelle mesure La Poste respecte-t-elle les lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative?

Pouvez-vous nous rappeler les obligations qui incombent à La Poste en cette matière?

Quel est le statut de la filiale Vicindo? Est-ce bien une société anonyme de droit privé?

Pouvez-vous nous expliquer comment garantir le maintien du caractère central de la philatélie dans une telle entité?

06.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, ma réponse comportera différents éléments.

En vertu de l'article 36, paragraphe 1 de la loi du 21 mars 1991, portant sur la réforme de certaines entreprises publiques économiques, les filiales qu'elles associent à la mise en œuvre de leur tâche de service public et dans lesquelles la participation des autorités publiques dépasse 50% sont soumises aux dispositions des lois sur l'emploi des langues.

Sur la base des activités reprises dans la filiale Vicindo, La Poste est d'avis que les conditions d'application des lois linguistiques coordonnées ne sont pas réunies, plus précisément en ce qui concerne le caractère de service public de ses activités.

Vicindo est une société anonyme de droit privé avec siège social à Bruxelles, dont La Poste est le seul actionnaire.

Le fait que le service « Timbres-poste et Philatélie » n'est pas situé à Bruxelles ne met nullement en cause les intérêts des services destinés à l'ensemble de la population du pays. Telle est la réponse factuelle donnée par La Poste.

Il est sans doute beaucoup plus intéressant pour vous de recevoir des réponses à vos autres questions, notamment sur la flamandisation de La Poste.

Nous avons effectivement placé le service de philatélie à Malines parce que l'imprimerie est située dans cette ville. Septante personnes sont donc transférées de Bruxelles en Flandre, c'est exact. Mais il existe des intentions – il faut évidemment voir si elles se concrétisent – d'avoir un call center. Nous sommes en train d'envisager d'installer le call center dans la région de Liège, ce qui représente 150 emplois. Bien entendu, il ne s'agit évidemment pas uniquement de néerlandophones ou de francophones, étant donné qu'un call center reçoit des appels de tous les horizons.

Nous étudions également la possibilité de la constitution dans la région de Charleroi d'un centre VCS, où on lit les « bar-codes », ce qui représente 300 emplois.

Je ne veux pas dire que l'un compense l'autre mais que nous réfléchissons en fonction d'une logique économique. Nous recherchons les régions où il y a encore des gens à la recherche de travail. Il y a, en effet, certaines régions en Flandre où l'on ne trouve plus de demandeurs d'emploi. Il ne faut donc pas y installer de nouvelles entreprises. C'est dans cette logique qu'il faut comprendre les décisions de La Poste. Cela signifie, en fait, que plus d'activités générales seront localisées dans la partie wallonne du pays où l'on trouve encore du personnel.

Il ne faut donc voir dans ces décisions aucune connotation communautaire ou linguistique, mais uniquement une logique économique.

J'en arrive à la flamandisation. J'ai pris des renseignements auprès de M. Rombouts. Et quel ne fut pas mon étonnement de constater que le comité exécutif était constitué de six francophones et de cinq néerlandophones, soit un francophone de plus! Devrais-je envoyer un recommandé à M. Rombouts pour lui en faire la remarque? En plus, il s'appelle Franz! (*Sourires*)

Cela prouve bien que l'on ne recrute pas sur la

base du rôle linguistique mais sur les compétences et d'autres critères de qualité. Parmi les 26 dirigeants d'Excom, il y a 11 francophones et 15 néerlandophones. On ne peut donc pas parler de parti pris.

Je me suis même renseigné sur les recrutements contractuels de l'année dernière. Au niveau 1, nous trouvons 79 néerlandophones et 54 francophones; au niveau 2+, 3 néerlandophones et 9 francophones; au niveau 2, 283 néerlandophones et 242 francophones; au niveau 3, 39 néerlandophones et 54 francophones; au niveau 4, 2360 néerlandophones et 1567 francophones.

On ne peut donc pas soupçonner un critère d'appartenance linguistique. Par contre, un des éléments qui entrent en ligne de compte est le fait qu'il y a plus de lettres à distribuer en Flandre qu'en Wallonie. Il est donc logique qu'il y ait dans l'entreprise plus de néerlandophones que de francophones. Sinon, ce serait de la discrimination.

Pour conclure, je voudrais que cette discussion qui n'est pas du tout correcte soit terminée une fois pour toutes. Les chiffres sont là et je les remettrai au président de la commission.

Dans ce dossier, j'ai même inclus les missions des consultants afin que vous puissiez vous rendre compte des montants qui ont été dépensés. On prétend que ces études coûtent des milliards, ce qui n'est évidemment pas vrai. Vous le constaterez dans cette documentation que je vous remets, monsieur le président. Il n'y a donc pas de problème dans ce cas-ci. Nous suivons une logique économique. Les choix ne sont pas faits en fonction du rôle linguistique. Lorsque c'est le cas, ce sont plutôt les francophones qui sont favorisés pour préserver les sensibilités de l'entreprise! Pour ma part, je trouve que La Poste fait bien son travail. Espérons qu'à présent, les néerlandophones ne déposent pas aussi une interpellation à ce sujet.

06.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, il est possible que certains récupèrent le sujet.

Je vous ai interrogé à propos de la philatélie car il s'agit d'un secteur très rentable qui a été transféré dans une société anonyme de droit privé, ce qui implique que les règles linguistiques ne doivent plus être respectées. Ma question du mois de juin était donc pertinente. A l'époque, vous ne m'aviez pas annoncé ce transfert qui, peut-être, n'était pas encore décidé. A présent, l'information est

confirmée.

En ce qui concerne l'EXCOM, je ne dispose du tout des mêmes données que vous, mais vous avez probablement raison. Nous avons demandé un organigramme de La Poste, mais nous ne l'avons pas reçu. Nous avons d'ailleurs demandé encore d'autres choses à M. Rombouts, que nous n'avons pas reçues. Il paraît que le comité exécutif se compose de six personnes, à savoir lui-même plus deux francophones et trois autres néerlandophones. C'est la seule information que nous avons reçue de La Poste, d'où ma question. Il semblerait que le gouvernement ait posé la même question puisque la presse a relayé l'information à la suite du conseil des ministres.

Je veux bien vous citer les noms des cinq personnes qui composent ce comité exécutif. Comme nos informations ne concordent pas, j'aimerais recevoir un document officiel de La Poste.

06.04 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, je comprends le point de vue de Mme Lalieux. J'estime, monsieur le président, qu'une entreprise comme La Poste doit tenir compte des sensibilités qui sont exprimées. Pour ma part, j'ai reçu la lettre de M. Rombouts qui comporte des informations officielles.

06.05 Karine Lalieux (PS): Puis-je vous demander l'identité de ces six personnes dont parle La Poste? Des informations divergentes circulent à ce sujet, non pas dans la presse, mais dans un document interne.

06.06 Rik Daems, ministre: Si je n'ai pas reçu le document interne dont vous parlez, c'est qu'il y a un problème.

06.07 Karine Lalieux (PS): On pourrait en conclure qu'il y a deux types de comité exécutif: l'un pour les petites entités et l'autre pour les plus grosses entités.

06.08 Rik Daems, ministre: En Flandre, on dirait: "Er is een mol in De Post".

06.09 Karine Lalieux (PS): J'attends en tout cas de recevoir le document de M. Rombouts et je le comparerai aux miens ainsi qu'au comité paritaire.

06.10 Rik Daems, ministre: Je vous donnerai les documents dont je dispose.

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

07 Questions orales jointes de

- **M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares souterraines" (n° 3265)**

- **M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité en matière d'incendie dans les gares bruxelloises" (n° 3285)**

- **M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares bruxelloises" (n° 3338)**

07 Samengevoegde mondelinge vragen van

- **de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de ondergrondse stations" (nr. 3265)**

- **de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de brandveiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3285)**

- **de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3338)**

07.01 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, après le débat intéressant que nous venons d'avoir au sujet des entreprises publiques, je voudrais revenir à des questions plus ponctuelles.

Les incendies et autres catastrophes majeures dans les tunnels sont rares, mais particulièrement dangereux en ceci qu'il est difficile de procéder à l'évacuation des lieux.

A cet égard, une enquête sur la sécurité dans les gares souterraines menée par le magazine "Test-Achats" aboutit à des conclusions pour le moins inquiétantes. En Belgique, ce sont plus particulièrement les gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Centrale qui ont subi un examen en fonction de critères bien définis. Par exemple, en ce qui concerne cette dernière gare, beaucoup d'éléments d'insécurité ont été pointés: le long couloir qui mène de la gare au métro comporte toute une série de sorties qui mènent à l'air libre mais qui sont mal annoncées et qui risquent de passer inaperçues. Celles-ci se repèrent très difficilement et sont parfois tout simplement fermées. On peut aussi citer le fait que les escaliers et les quais sont trop étroits. Il s'agit donc là de toute une série d'éléments relatifs à l'architecture et à la disposition des lieux. Or nul n'ignore qu'en cas de catastrophe – ce qui fort heureusement n'arrive pas tous les jours –, c'est la disposition des lieux qui décide bien souvent du

sort des occupants. On a vu des exemples très récemment.

Les constatations pour la gare de Bruxelles-Midi furent du même style. Il s'agit ici d'une gare à cinq niveaux, dont trois en sous-sol. Là aussi, ce sont des problèmes de largeur des quais et de sorties de secours qui sont pointés du doigt.

Je sais par ailleurs que la SNCB elle-même réfute les conclusions de l'enquête de "Test-Achats".

Je connais pour ma part un peu mieux la gare de Bruxelles-Centrale. Et j'ai la nette impression que les éléments mis en exergue par le magazine ne sont pas sans importance. On y parle d'une enquête subsidiée par l'Union européenne en vue d'évaluer vingt-huit nœuds de communication dans dix pays européens. Mais celle-ci ne fait l'objet, dans le magazine, que de trois petites pages, contenant deux tableaux: l'un est un plan montrant l'agencement des lieux et l'autre est un tableau comparatif de la situation dans notre pays par rapport aux autres pays européens. Nous pouvons d'ailleurs constater que nous ne sommes pas le plus mauvais élève de la classe; il y a pire que nous, mais il y a aussi beaucoup mieux.

Je dois toutefois regretter le fait qu'il faille se référer à un magazine de défense des consommateurs pour obtenir des informations à cet égard.

Toujours est-il que des suggestions très ponctuelles sont reprises sous le titre "progrès possibles à peu de frais". Elles sont traditionnelles: un meilleur contrôle de ceux qui fument, des pictogrammes plus explicites, des sorties de secours davantage repérables pour les navetteurs. On a en effet remarqué qu'en cas d'incendie, c'est seulement dans 3% des cas que les sorties en question sont utilisées. Parmi les autres propositions, il y a celles d'enlever les obstacles inutiles, de former le personnel, d'indiquer les entrées d'ascenseur, etc. Il s'agit donc de toute une série de petites choses qui, manifestement, ne sont pas réalisées, alors que l'on connaît leur importance.

Madame la ministre, ne serait-il pas utile d'essayer, d'une manière ou d'une autre, d'obtenir des renseignements plus précis. Les résultats de l'enquête sont contestés à la fois par les services d'incendie de la Région de Bruxelles-Capitale, de la STIB et de la SNCB, par les porte-parole de la SNCB et de la STIB. Nous aurions donc peut-être tout intérêt à nous faire une opinion un peu plus précise sur la question.

Cela dit, au regard de l'architecture des lieux, il n'est pas déraisonnable de se poser des questions sur les conséquences d'un éventuel incendie.

07.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb daar niet veel aan toe te voegen. De analyse van Test Aankoop is duidelijk. Brussel-Noord en Brussel-Centraal worden vernieuwd. Hopelijk wordt bij deze vernieuwing met moderne en hedendaagse concepten van brandveiligheid rekening gehouden. Wat wij verbaast, is dat in die analyse Brussel-Zuid is opgenomen als een onveilig station. Dat is een recent gemoderniseerd gebouw. Ik vraag me dan toch af hoe het mogelijk is dat men bij een recente renovatie niet eens rekening houdt met de moderne concepten van brandveiligheid.

Ik heb twee vragen. Hoe verklaart de minister dat dit niet het geval is voor dit nieuwe gebouw van Brussel-Zuid? Uiteraard zou ik graag weten of er bij de renovatieplannen van Brussel-Noord en Brussel-Centraal rekening zal gehouden worden met de vereisten qua brandveiligheid.

07.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik kan daar weinig aan toevoegen. De meeste bemerkingen zijn volgens mij gemaakt. Ik heb nog een opmerking. De woordvoerder van NMBS spreekt ook over de erbarmelijke toestand van de Belgische wetgeving terzake. Deelt u de mening van de NMBS-verantwoordelijke dat onze wetgeving inzake brandbeveiliging van zulke gebouwen te wensen overlaat? Indien dat zo is, bent u dan bereid om initiatieven ter zake te ontwikkelen om die wetgeving te verbeteren?

07.04 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Depreter, en ce qui concerne tout d'abord le volet prévention d'accidents ou d'incendies dans les lieux fermés, les agents "base security" sont limités à des missions à caractère préventif.

Leur fonction est de sensibiliser les usagers pris en défaut lorsqu'ils fument dans les gares et de les enjoindre d'éteindre leur cigarette. Mais ces agents ne bénéficient plus de la qualité d'officier de police judiciaire et ne peuvent donc plus rédiger de procès-verbaux consécutifs à une infraction de quelque nature qu'elle soit. Cette décision a été introduite dans le cadre de la réforme des polices des chemins de fer dans la législation précédente. Ils ne peuvent qu'intervenir

à titre préventif mais plus à titre de sanction.

Pour revenir à l'enquête de "Test-Achats" à laquelle vous faites allusion, elle concerne principalement les stations de métro Bruxelles-Midi et Bruxelles-Centrale, mais pas les gares de chemin de fer même si on sait qu'il y a un lien entre les deux. Par ailleurs, le long couloir situé entre la station de métro et la gare de Bruxelles-Centrale est un couloir qui dépend de la ville de Bruxelles.

Dans ce cas, il faut tenir compte d'une coordination d'acteurs dans des lieux qui sont également des lieux historiques: la Gare Centrale n'avait pas été conçue avec les mêmes précautions que celles qui sont prises aujourd'hui dans le cadre de la construction ou de la rénovation de nouvelles gares. Dès lors, nous devons tenir compte de ce patrimoine.

En ce qui concerne le volet information des voyageurs, la signalétique est en voie de révision ainsi que la pose de pictogrammes pour les sorties de secours et la mise en place de nouveaux moyens de lutte contre l'incendie pour des foyers qui se déclareraient dans les gares.

Les décisions avaient été prises l'an dernier et sont en cours d'exécution dans les différentes gares. La nouvelle signalétique est en phase d'installation à Bruxelles-Midi et sera terminée pour ce 15 février 2001. Ce même renouvellement est assuré ensuite pour les gares de Bruxelles-Centrale, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Luxembourg et sera achevé pour la fin mars 2001 pour l'ensemble des installations de signalisation à l'usager ou au voyageur. Par ailleurs, selon la nouvelle signalétique, toutes les issues ordinaires peuvent être utilisées comme voie d'évacuation en cas d'incident.

Pour répondre à la question de M. Somers, il existe des plans "catastrophe" par grande gare. Les plans "catastrophe" rassemblent par définition toute une série d'acteurs depuis l'acteur communal, provincial, l'Intérieur pour la protection civile, et le lien avec les pompiers en cas d'incendie.

Je ne suis pas opposée à changer la législation si on démontre l'intérêt de la modifier. C'est une question que je devrais travailler avec mon collègue M. Duquesne. Ces plans "catastrophe" comprennent la question de l'évacuation des gens. Il y a accident ferroviaire ou incendie ou les deux à la fois. Par définition, un accident implique l'évacuation des voyageurs et, aux heures de

pointe, l'évacuation des voyageurs pose plus de problèmes parce qu'il y est difficile de gérer des foules, d'où l'intérêt de baliser l'ensemble des sorties possibles, même celles qui ne sont pas directement prévues à cet effet, afin qu'elles soient disponibles et indiquées pour faciliter l'évacuation de l'ensemble des personnes.

Un programme de "formation incendie" est assuré de manière continue et régulière auprès du personnel de la SNCB. La fréquence, la régularité, et les exercices de cette formation peuvent sans doute être revus de manière à disposer d'un personnel bien entraîné en cas d'accident.

In het licht van de studie omtrent de actuele evacuatiecapaciteiten van het station Brussel-Centraal heeft de NMBS reeds de mogelijkheden onderzocht om zowel in dat station alsook op het niveau van de perrons in de zone kant Madeleine bijkomende toegangen te voorzien. De NMBS hoopt binnenkort de vereiste vergunningen te krijgen zodat ze deze werken kan uitvoeren. Indien er een uitgang Madeleine beschikbaar is zal dit ook de evacuatiecapaciteit ten goede komen. Er is enkele maanden geleden een studie opgestart met betrekking tot een volledige modernisering van het station Brussel-Noord. In deze studie zal er vanzelfsprekend rekening gehouden worden met de in acht te nemen veiligheidsvoorwaarden.

Ik wil dan nog iets aanhalen met betrekking tot de bestaande normen voor de oude stations.

Donc, des normes, auxquelles les gares existantes doivent satisfaire, ont été établies par le ministère de l'Intérieur. Elles font régulièrement l'objet d'une inspection. Pour les nouvelles gares (Liège-Guillemins, Anvers) et celles auxquelles sont effectués d'importants travaux de rénovation, les normes sont beaucoup plus exigeantes.

Voilà qui répond à votre question relative au patrimoine existant dans lequel on ne peut qu'améliorer la situation présente et par ailleurs, être plus exigeant là où des rénovations sont apportées. Dans ce dernier cas, effectivement, les exigences sont beaucoup plus strictes puisque partant d'un plan nouveau.

In samenwerking met mijn collega van Binnenlandse Zaken wil ik een eventuele herziening van de wetgeving overwegen indien dit noodzakelijk is. Ik zal voortwerken aan de actualisering van de bestaande plannen om zo de best mogelijke voorzorgen te nemen om eventuele ongelukken te vermijden.

Je ne peux évidemment en aucun cas exclure un accident dans les phénomènes de foules – qu'il s'agisse de gares, de grands magasins ou de n'importe quel autre lieu de concentration importante.

07.05 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

07.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, het gaat uiteraard over drie belangrijke stations, samen goed voor een 140.000 reizigers per dag. Afzonderlijke cijfers bestaan er niet, maar het geeft een idee van de dimensie. Brandgevaar schuilt soms in een klein hoekje. Dit blijkt onder meer uit de metroramp in Londen. Daar ontstond brand op een heel ordinaire manier, met name door papiersnippers die zich gedurende jaren hadden opgehoopt in het mechanisme van een roltrap en die door een peuk in brand waren gevlogen, met catastrofale gevolgen. Het blijkt ook uit de brand in het café in Volendam in Nederland. Volgens de wetgeving was alles daar in orde, maar door de onmiddellijke rookvorming, op een bepaalde hoogte, kropen de mensen op de vloer en zagen ze de lichten natuurlijk niet. Jammer genoeg trekt men lessen uit rampen, maar wat brandveiligheid betreft, is voorkomen toch beter dan genezen.

07.07 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

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

08 Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het station van Mol" (nr. 3270)

08 Question orale de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare de Mol" (n° 3270)

08.01 Servais Verherstraeten (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik heb reeds tweemaal een vraag over het station van Mol gesteld. Mevrouw de minister, in november 1999 schetste u de planning als volgt: ton en bestekken klaar eind 1999; aanbesteding april 1999, uitvoering augustus 2000. In mei 2000 ondervroeg ik u daar nog eens over, omdat de vooropgestelde timing niet haalbaar bleek. U meende dat de aanbesteding eind 2000 zou kunnen gebeuren. Ook die datum werd niet gehaald en vandaar mijn vragen.

Mevrouw de minister, zijn de plannen klaar? Werd de bouwvergunning uitgereikt? Zo neen, wanneer zullen de plannen klaar zijn? Wordt het oude station gesloopt? Gaat men op het stationsplein al of niet met een dubbele rijrichting werken? In welke mate worden lokale besturen bij de bouwplannen betrokken? Welke timing stelt de NMBS nu voorop en wat zult u doen om die timing te respecteren?

08.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat ik de boodschapper van slecht nieuws ben. De NMBS opteert nu definitief voor het slopen van het bestaande stationsgebouw. Op de vrijgekomen ruimte komt er een overdekte galerij van fietsenstallingen, wachtaccommodatie en eventuele commerciële voorzieningen. De NMBS zegt dat ze al het mogelijke doet om, na aanpassing van de plannen aan de recentste inzichten en wensen van de betrokken diensten, het aanbestedingsdossier tegen maart 2001 af te ronden. De ontwerpplannen werden op 2 februari 2001 voor goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse bouwmeester. De bouwvergunning wordt aangevraagd, zodra de plannen aan de eventuele opmerkingen van de Vlaamse bouwmeester werden aangepast. De aanbesteding zal doorgaan in oktober 2001. Voor de NMBS is er geen probleem om de werken uit te voeren met de fondsen beschikbaar op het investeringsbudget voor 2002. Dus in die zin moet ik jammer genoeg meedelen dat de uitvoering van de beslissingen inzake het station van Mol nog maar eens is uitgesteld.

Wat de herinrichting van het stationsplein betreft, op 15 januari 2001 werd in overleg met het nieuwe gemeentebestuur definitief gekozen voor het behoud van een dubbele rijrichting, zowel op de nabijgelegen overweg als op het stationsplein. De plannen van het nieuwe stationsplein worden momenteel aangepast aan die visie, en het bestek zal eveneens uiterlijk op 31 maart 2001 ter goedkeuring bij de beheersorganen ingediend worden. De bouwvergunning wordt aangevraagd zodra de plannen af zijn. De aanbesteding zal doorgaan in oktober 2001 en de werken zullen probleemloos – ik herhaal het – op het investeringsbudget 2002 kunnen worden uitgevoerd.

Mijnheer Verherstraeten, u hebt vragen gesteld bij het uitstel van de uitvoering van het dossier. De uitvoering van het lopende investeringsplan wordt opgevolgd door mijn administratie. Tot nu toe ging het om een administratieve opvolging. Het is

inderdaad noodzakelijk nauwer toe te zien op de werkelijke uitvoering van de doelstellingen. Met deze problematiek wordt rekening gehouden bij de hervorming inzake de verhoudingen tussen overheid en NMBS, die ik aan de regering voorstel. De manier van opvolging van de projecten kan in concreto gewijzigd worden met het derde beheerscontract. Met die wijziging wil ik in de toekomst kunnen nagaan wat de redenen zijn van een eventueel uitstel van projecten.

Wij weten dat bijvoorbeeld een uitstel, een vergunning die niet beschikbaar is of een en ander met betrekking tot een werf tot problemen kan leiden. Een perfecte kennis in hoofde van de betrokken overheid aangaande de oorzaken, de termijn en andere kwesties, is daarom erg belangrijk. De wijziging heeft tot doel in de toekomst te kunnen nagaan om welke redenen bepaalde projecten worden uitgesteld.

Niet elk uitstel wordt onterecht beslist; er kunnen steeds problemen rijzen die zulks rechtvaardigen. Het komt er aldus op aan de wettelijke opvolgingsinstrumenten waarover de overheid beschikt wat aan te scherpen. Dat is trouwens ook mijn bedoeling voor het derde beheerscontract.

Dit alles geldt niet uitsluitend voor het station te Mol, maar is algemeen van toepassing voor uitgestelde projecten en investeringen, om de precieze oorzaken van het uitstel te doorgronden en de zaken in hun juiste context te plaatsen, en dit ter vrijwaring van alle genomen engagementen. In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de verbintenissen, zowel van budgettaire aard als met betrekking tot de termijnen, aangegaan in het investeringsplan 2001-2010.

08.03 Servais Verherstraeten (CVP): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en verzoek u, indien mogelijk, mij de tekst ervan te bezorgen.

Het is geenszins mijn bedoeling de boodschapper van het slechte nieuws te raken. Ik wil u er alleen op wijzen dat de motivering voor het uitstel, die u aanhaalde en die u wellicht werd voorgelegd door de NMBS, precies dezelfde is als diegene die u voorlegde tijdens de commissievergadering die plaatsvond in mei 2000. Met andere woorden, u werd met een kluitje in het riet gestuurd en u tracht een nieuw uitstel te rechtvaardigen aan de hand van dezelfde motivering.

Ik heb de indruk, mevrouw de minister, dat het administratief beheer van dit dossier slecht verloopt. Ik neem akte van het feit dat u pleit voor

een betere en striktere opvolging van de zaken, alsook voor een verscherpte controle, niet alleen op het vlak van de wettigheid, maar ook van de doelmatigheid. Daarover ben ik het trouwens volkomen met u eens.

Wat dit dossier betreft verzoek ik u echter vriendelijk en beleefd een reprimande over te maken aan de NMBS, waarbij u erop wijst dat dit dossier slecht werd behandeld en dat dit uitstel het allerlaatste moet zijn.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De mondelinge vragen nrs. 3219, 3251, 3311 en 3312 van mevrouw Frieda Brepoels worden naar een latere datum verschoven.

09 Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer **Bart Somers** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sensibilisering rond de dode hoek-problematiek" (nr. 3259)

- de heer **Lode Vanoost** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de dode hoek" (nr. 3286)

09 Questions orales jointes de

- M. **Bart Somers** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sensibilisation de la problématique de l'angle mort" (n° 3259)

- M. **Lode Vanoost** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de l'angle mort" (n° 3286)

09.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal in de goede traditie van deze namiddag trachten kort en bondig te zijn.

Mevrouw de minister, we hebben in deze commissie al geregeld over de problematiek van de dode hoek bij vrachtwagens gesproken. Hier werden al een aantal ideeën en standpunten reeds uitvoerig geformuleerd. Sommige collega's dringen aan op een regeling op Europees vlak en hopen dat tijdens het voorzitterschap van ons land, onder uw kundige leiding, een aantal stappen in de goede richting zouden kunnen worden gezet. Anderen denken dat we los daarvan een tweede spoor moeten volgen, waarbij we proberen via een subsidieregeling naar Nederlands model het gebruik van deze spiegels te promoten. Dergelijke ideeën zijn hier gelanceerd.

Of men nu de een of de andere piste kiest, van vandaag op morgen zullen we niet zo ver staan dat alle vrachtwagens met die spiegels zullen zijn uitgerust. Op korte termijn blijven we dus met groot probleem zitten, aangezien uit beschikbare cijfers blijkt dat in 1999 13 fietsers zijn omgekomen, omwille van het ontbreken van die spiegels, door de problematiek van de dode hoek.

Ik wens u dan ook twee vragen te stellen.

Ten eerste, moeten wij niet meer inspanningen leveren om fietsers bewust te maken van de gevaren die zich voordoen? Vaak wordt gewezen op het feit dat fietsers niet beseffen dat ze niet gezien kunnen worden. Moeten we niet meer investeren in voorlichtingscampagnes ter zake, ook via het onderwijs, om in afwachting van een structurele oplossing een bewustmaking te realiseren?

Ten tweede, moeten we geen brede informatiecampagne organiseren om ook de vrachtwagenchauffeurs zelf te mobiliseren en te sensibiliseren?

09.02 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wil hieraan het volgende toevoegen.

Wij hebben met de commissie het Bedrijfswagensalon bezocht. Het is mij daar opgevallen dat ongeveer elke constructeur die wij zagen het onmiddellijk had over zijn ideeën en voorstellen in verband met de problematiek van de dode hoek, zonder dat wij daar zelf om vroegen. De sector is zich – gelukkig – weldegelijk bewust van het probleem. Er werden mij allerlei technische, interessante oplossingen geopperd.

De constructeurs hebben mij ook gezegd dat de dobli-spiegels het percentage ongevallen zeer zwaar zal doen dalen, maar het risico niet volledig kan uitschakelen. Dat frappeerde mij. Wij zijn in de vrachtwagens gaan zitten toen men ons vertelde dat veel nog altijd afhangt van de alertheid en de reactiesnelheid van de chauffeur om direct het gevaar op te merken. Er zijn een heleboel spiegels, waarin de chauffeur op het juiste moment moet kijken. Daarom kan men alleen met de spiegels het probleem nooit volledig uitschakelen. Het zal wel een belangrijke stap vooruit zijn.

Een bepaald project – ik ga de naam niet vermelden want het is een commercieel product – leek mij interessant. Het probleem is dat bij de

combinatie van tractoren met opleggers, de opleggers zo hoog zijn. De fietsers worden er onmiddellijk onder geduwd. Een lange bus heeft dat probleem veel minder, omdat het koetswerk veel lager is en de fietsers helemaal opzij wordt geduwd, waardoor ze niet onder de bus terechtkomen. Men heeft het idee gelanceerd om de opleggers in de toekomst altijd op te bouwen uit een lage, gesloten constructie in plaats van een hoge opening tot aan de wielassen. Wat denkt de minister van dat idee? Kunnen we dat niet stimuleren?

09.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, dit is een belangrijk probleem. Ik zal proberen een volledig antwoord te geven.

Ten eerste, de sensibilisatiemaatregelen. Na de structurele maatregelen die het probleem van de dode hoek in de achteruitkijkspiegel van vrachtwagens moet oplossen, wordt onverwijd werk gemaakt van de sensibilisatie van de directe betrokkenen, zoals de fietsers en bromfietsers die zich te weinig bewust zijn van de gevaren, de vrachtwagenchauffeurs die zich niet alleen van het probleem van de dode hoek bewust moeten worden maar ook hun rijgedrag erop moeten afstemmen en de transportondernemers die op de hoogte moeten zijn van de bestaande systemen en hun voertuigen ermee moeten uitrusten.

Het BIVV werd belast met de coördinatie van een sensibilisatie- en informatiecampagne. Op dit ogenblik worden een aantal initiatieven uitgewerkt. Andere worden reeds uitgevoerd. Het BIVV heeft een informatiecampagne gehouden over de problematiek van de dode hoek. Op het jongste Salon voor bedrijfsvoertuigen kwam deze problematiek uitgebreid aan bod op de BIVV-stand. De informatie richtte zich niet alleen tot de vrachtwagenbestuurders, maar ook tot de transportfirma's en het grote publiek. In het maandnummer van Via Secura, het BIVV-tijdschrift, verschijnt een overzichtsartikel over de dode hoek. De cel Educatie van het BIVV heeft educatief materiaal uitgewerkt in verband met preventief fietsen of bromfietsen. Ik geef enkele voorbeelden: een video en brochure "Fietsen een feest", de educatieve poster "Fietser pas op je tellen", een video voor senioren "Op de fiets", het boekje "Veilig Verkeer", de video en brochure "Veilig brommen dat zit snor". Het probleem van de dode hoek werd eveneens behandeld in een aantal uitzendingen van de televisieprogramma's zoals "Kijk Uit", "Veilig thuis", "Contact" en "Ça roule". De gevaren van de dode hoek komen aan bod in de opleiding van de monitoren van de vélo-école, een samenwerking tussen BIVV en de

GRACQ. In de toekomst zal de problematiek van de dode hoek een belangrijke plaats innemen in de educatieve realisaties van het BIVV, onder meer in de pedagogische set voor de tweede graad van het basisonderwijs die in september 2001 beschikbaar is en in de video over preventief bromfietsen die wordt voorbereid.

Het BIVV steunt nog andere initiatieven met betrekking tot de dode hoek. Vorig jaar startte het gemeentebestuur van Oudenburg in samenwerking met de transportsector, de politie en het BIVV het pilootproject dat zware weggebruikers attent maakt op de problematiek van de dode hoek bij vrachtwagens. Alhoewel de sensibilisatiecampagne heel de bevolking wil bereiken, richt ze zich specifiek tot kinderen van het vijfde en zesde leerjaar. Voor hen werd een lessenspakket samengesteld, inclusief een educatieve video en cd-rom. In Deinze organiseerde een transportbedrijf samen met de federale politie een actie. Een vrachtwagen bezocht de scholen. Deze actie wordt in 2001 voortgezet en ondersteund door de transportfederatie SAV. De Fietzersbond organiseert eveneens een sensibilisatiecampagne. Ik heb de bond de opdracht gegeven een tweetalige sensibilisatiecampagne over de dode hoek uit te werken met onder meer affiches en een folder voor de scholen, die gericht is op leerlingen vanaf 12 jaar. De Fietzersbond zal in 5 scholen in de 5 Vlaamse provincies een proefproject rond de dode hoek opstarten, vergelijkbaar met de initiatieven die in Oudenburg en Deinze werden genomen. De transportfederatie, de constructeurs en/of individuele transportbedrijven worden hierbij betrokken.

Er zijn veel voorbeelden van de aandacht voor dit probleem.

Ten tweede, is er de specifieke problematiek van de scholen. In de studieprogramma's wordt bij mijn weten geen gewag gemaakt van de problematiek van de dode hoek. Formeel gezien is dat niet het geval. Uiteraard zijn er wel initiatieven op het niveau van de gemeenschappen waarbij het pedagogisch materieel van het BIVV wordt gebruikt. Ook in een parascolair kader zijn er initiatieven. Ik ben van plan om in de loop van het volgende schooljaar contact op te nemen met de ministers van de drie gemeenschappen, dus ook van de Duitstalige gemeenschap, om hen te vragen wat hun wensen zijn, wat zij ter zake voorstellen en wat ze willen doen binnen hun respectieve bevoegdheidsdomeinen.

Ik kom dan aan de vraag om dit een verplicht onderdeel te maken van de rijopleiding. Mijn diensten werken momenteel aan een nieuw koninklijk besluit voor de erkenning van rij scholen. Daarin wordt bepaald dat de lesvoertuigen waarmee de opleiding voor het besturen van een vrachtwagen wordt verzorgd verplicht uitgerust moeten zijn met een dodehoekspiegel of andere gezichtsveldverbeterende systemen. Op die manier zullen aspirant-vrachtwagenbestuurders vertrouwd worden gemaakt met de problematiek van de dode hoek. Zij kunnen dus tijdens de rijopleiding leren omgaan met de systemen.

Daarnaast zal ik op korte termijn een aantal voorstellen uitwerken om de inhoud van de rijopleiding bij te sturen. Daarover is er overleg met de vertegenwoordigers van de sector van het goederen- en personenvervoer over de weg. Het ligt voor de hand dat de problematiek van de dode hoek hierbij een belangrijk aandachtspunt vormt.

Ik wil u er nog even aan herinneren dat er in juli 2000, vóór de oliecrisis, een inventaris werd gemaakt van alle knelpunten van de sector. Het ging om een rondetafel met de vakbonden en de patroons. Wij hebben dat ook in september gedaan, ten tijde van de oliecrisis. Het ging daarbij niet om het verminderen van de accijnzen; wij gingen na welke voordelen de sector nodig had. Ik zal in samenwerking met mijn collega's Reynders, Vandenbroucke, Onkelinx en Picqué met deze zaak doorgaan als de akkoorden van september uitgevoerd worden. Wij zullen de veiligheidsproblemen verder blijven onderzoeken met de sector. Het is evident dat het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie mogelijkheden biedt in het kader van de Europese reglementering. Zweden is voor ons aan de beurt en de verkeersveiligheid is een belangrijk accent tijdens hun voorzitterschap. Ik werk reeds samen met de Zweden om na te gaan welke punten niet zullen worden behandeld tijdens het Zweedse voorzitterschap.

Ik kom dan bij de laatste vraag van de heer Vanoost. De gesloten zijdelingse afscherming van vrachtwagens biedt inderdaad bijkomende garanties. Die zijn voor een deel complementair met de gezichtsveldverbeterende systemen. Als een fietser of bromfietser niet wordt opgemerkt door de vrachtwagenbestuurder, voorkomt de gesloten zijdelingse afscherming in de meeste gevallen dat de fietser of bromfietser onder de wielen van de vrachtwagen terechtkomt. Bovendien worden ook de gevolgen van laterale aanrijdingen met personenwagens aanzienlijk gereduceerd. Ons technisch reglement schrijft

trouwens nu al voor dat nieuwe opleggers uitgerust moeten zijn met laterale beschermingsbalken. Tijdens het Salon voor bedrijfsvoertuigen is ook duidelijk gebleken dat de nieuwe vrachtwagens binnen enkele jaren allemaal met een gesloten zijdelingse afscherming uitgerust zullen zijn. Door de verbeterde aërodynamica zorgt deze installatie immers ook voor een lager brandstofverbruik. Zoals voor de gezichtsveldverbeterende systemen moet een verplichting voor het uitrusten van vrachtwagens met een gesloten zijdelingse afscherming door Europa worden opgelegd.

Een voorstel tot wijziging van richtlijn 89297 om de gesloten zijafscherming niet langer facultatief te maken, maar te verplichten, liep echter vertraging op. Ik zal mijn administratie de opdracht geven om na te gaan of België bij de Europese Commissie kan aandringen om de wijziging van de richtlijn te bespoedigen.

09.04 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar uitvoerig antwoord, dat gerust als voorbeeld kan dienen voor de manier waarop ministers in het Parlement dienen te antwoorden.

09.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, wie ben ik om daar nog iets aan toe te voegen?

De **voorzitter:** Ik wil de heer Vanoost enkel nog zeggen dat de mensen die dit systeem voorstelden een hoorzitting wensten en we zullen dit zeker niet vergeten. Indien ik het zou vergeten, mag u mij hier zeker aan herinneren.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Questions orales jointes de

- **M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3322)**

- **M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3324)**

10 Samengevoegde mondelinge vragen van
- **de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3322)**
- **de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010**

van de NMBS" (nr. 3324)

Regeling van de werkzaamheden Ordre des travaux

10.01 Marcel Bartholomeeussen (SP): Mijnheer de voorzitter, ik vraag het woord in het kader van de regeling van de werkzaamheden. Ik ben de laatste om een parlementslid het spreken te beletten, integendeel. We hebben zopas een debat gehad over het tienjarenplan van de NMBS. Als ik dan moet vaststellen dat in de volgende vergadering opnieuw dezelfde vragen worden gesteld, dan meen ik dat wij ons daarover toch moeten beraden.

We moeten ons toch eens afvragen of dit wel opportuun is. Er zijn geen nieuwe feiten. We hebben de vorige keer afgesproken dat we het debat met de minister zouden uitstellen tot de werkgroep van de regering terzake beslissingen heeft genomen. Vandaag staan er op de agenda opnieuw vragen over het tienjarenplan. Dit is onuitputtelijk. Ik kan volgende week opnieuw vragen over dit onderwerp stellen. Ik weet niet of dit de werkzaamheden echt bevordert.

De **voorzitter:** Mijnheer Bartholomeeussen, ik kan mij niet beroepen op het Reglement om de vragen van de heer Bellot te schrappen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10.02 François Bellot (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, le plan d'investissement de la SNCB pour la période qui vient de se clôturer prévoyait une clef de répartition 60/40. Le tableau détaillé, reprenant les investissements, était repris dans ce plan décennal.

Quels sont les moyens dont dispose la ministre de tutelle pour s'assurer du respect de la clef de répartition 60/40 lors de la réalisation des travaux subsidiés par l'Etat fédéral? Quel est le service indépendant de la SNCB qui effectue le contrôle? Quels sont les résultats de ces contrôles pour la période précédente?

J'en arrive au deuxième volet de mes questions.

Si la clef de répartition 60/40 n'a pas été tout à fait respectée, la SNCB ajoutera-t-elle au montant des investissements prévus sur la période 2001-2010, les montants de la correction pour atteindre la clef 60/40?

Enfin, au moment où le gouvernement va devoir se prononcer sur le contrat de gestion de la SNCB, le programme d'investissements et les propositions de structures, disposera-t-il d'un bilan complet du plan qui s'est terminé le 31 décembre 2000?

10.03 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la répartition régionale des investissements a été établie à deux niveaux. D'abord, lors de l'élaboration des budgets annuels d'investissements et de leurs amendements. Puis, lors de la clôture comptable annuelle des dépenses d'investissements.

Après examen interne par les organes de gestion de la SNCB, la répartition régionale est soumise à l'approbation du conseil d'administration et ensuite aux autorités de tutelle, en l'occurrence à mon administration et donc à moi-même.

Cette clef est-elle respectée?

La SNCB a pour objectif de respecter annuellement cette norme. Cependant, si ce respect n'est pas possible pour une année déterminée, une compensation est effectuée sur une période la plus courte possible (un an ou deux) de manière à maintenir l'application de cette norme de répartition.

En ce qui concerne la réalisation du plan, l'actuel contrat de gestion oblige la SNCB à fournir annuellement à l'Etat les informations concernant la réalisation des investissements. Cela nous ramène à la question de notre collègue sur un point précis relatif à la gare de Mol. Il faut savoir que l'article 26 du deuxième contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB stipule que, d'un point de vue formel, les programmes annuels d'investissements sont présentés par la SNCB à l'Etat. Cette annexe désigne également la procédure de traitement et de contrôle des dossiers d'investissements financés à l'intermédiaire du budget du MCI et régit les amendements mineurs apportés au plan décennal.

L'administration du transport terrestre effectuée, sur cette base, d'importants contrôles, mais sur un plan budgétaire.

Il y a effectivement vérification du respect de la clef 60/40 au niveau du plan décennal.

La SNCB réalise annuellement un plan d'exécution qui doit, lui aussi, respecter cette clef. Et, année par année, l'administration vérifie que

les factures, présentées par la SNCB à l'administration et donc également les charges comptabilisées par la SNCB, correspondent bien à ce qui figurait dans le plan annuel d'exécution des investissements.

Il est vrai que les programmes d'investissements ne peuvent pas toujours être respectés en termes de délais pour diverses raisons, pas toujours imputables à la SNCB d'ailleurs, comme, par exemple, la défaillance d'entrepreneurs, la délivrance tardive de permis, le recours de riverains ou d'entrepreneurs évincés, etc. En raison de ces retards, la SNCB dispose d'une réserve d'investissements à réaliser et les met en exécution au fur et à mesure que la clef 60/40 le permet ou le nécessite.

L'exécution budgétaire de la clef est donc bien vérifiée par l'administration et, selon ce type de contrôle, est effectivement toujours respectée.

Comme je l'ai dit lors de ma réponse relative à la gare de Mol, dans le cadre de la renégociation du troisième contrat de gestion, il sera utile d'insister pour que les informations à fournir par la SNCB à l'administration du transport terrestre permettent d'exercer ce contrôle et ce suivi de la réalisation effective des projets présentés dans le cadre du plan décennal suivant cette clef.

En ce qui concerne le plan d'investissements futur, qui devra être approuvé prochainement, je m'attacherai évidemment à faire en sorte que les montants qui y sont prévus et les échéances qui y sont attachées soient respectés.

Pour ce qui a trait aux délais, j'en reviens au volet du contrat de gestion qui, lui, doit permettre un meilleur contrôle que le strict contrôle budgétaire, lié à l'autonomie de la SNCB et à une bonne gestion d'entreprise. En effet, l'achat de matériel groupé relève d'une stratégie commerciale de l'entreprise ou de bon gestionnaire. Dès lors, on ne peut reprocher à la SNCB de faire des investissements groupés par rapport à différents investissements à programmer dans le temps.

Cette difficulté du contrôle quand celui-ci n'est que budgétaire amène à ne pas toujours pouvoir se prononcer sur la réalisation complète des projets - selon la clef de répartition 60/40 - dans les délais impartis lors de la conclusion du plan décennal.

Pour ce qui est du nouveau plan décennal, il est clair que, malgré le prescrit de la loi de 1991 et du contrat de gestion, je tenterai d'obtenir le bilan le plus précis possible de la mise en œuvre du plan

précédent pour identifier la part de report afin de respecter la clef de répartition dans le cadre du plan futur tant à l'égard du volet budgétaire qu'à celui de l'équilibre des projets.

10.04 François Bellot (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, je prends note de la non-existence d'organismes indépendants de la SNCB pour établir ce contrôle de la clef de répartition 60/40 et qu'il s'agit d'un contrôle exclusivement d'ordre budgétaire.

J'en viens maintenant à la deuxième partie de ma question.

Monsieur le président, madame la ministre, la Conférence interministérielle des communications et des infrastructures du 30 mars 1999 (CICI) a pris position en faveur de la réalisation d'un réseau express régional dans un territoire d'approximativement 30 kilomètres autour de Bruxelles-Ville.

Les ministres signataires à l'époque, représentant chacun l'Etat fédéral ou les entités fédérées se sont prononcés sur cinq points:

- la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles;
- la mise à quatre voies de la ligne 161 entre Watermael et Ottignies;
- la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat;
- la liaison Louvain-Zaventem, connexion à la ligne 36 de Nossegem jusqu'à l'aéroport;
- connexion des lignes 25 et 27 à l'aéroport de Zaventem.

La conférence avait considéré que ces travaux d'infrastructure étaient indispensables à la mise en œuvre du RER, sans préjudice des modalités de financement.

Le plan décennal d'investissements de la SNCB n'intégrait pas tous les investissements proposés par cette conférence interministérielle. Pouvez-vous indiquer à la commission si le CIMIT a rapporté cet engagement mutuel des régions et de l'Etat fédéral et quel projet relatif à ces investissements aurait déjà fait l'objet du dépôt d'une demande de permis d'urbanisme auprès des régions concernées ainsi qu'il avait été prévu lors de cet accord de la CICI?

10.05 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, la réalisation du RER telle que présentée dans l'avant-projet de plan décennal de la SNCB comprend cinq points:

- la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Linkebeek et Nivelles;

- la construction d'une nouvelle ligne le long de la E411 au départ de Bruxelles vers Dausseulx, avec raccord à la ligne 161 à Louvain-La-Neuve et Sart-Bernard au sud de Namur;

- la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat et la mise à quatre voies du tronçon Watermael-Schuman;

- la réalisation de la liaison Louvain-Zaventem, connexion à la ligne 36 à Nossegem jusqu'à l'aéroport, où les travaux sont en cours;

- la réalisation de la liaison Anvers-Zaventem, connexion des lignes 25 et 27 à l'aéroport.

Voilà ce que comprend, au stade actuel, le projet de plan décennal émanant de la SNCB.

Il intègre donc bien sous une forme ou sous une autre les extensions de l'infrastructure qui avaient été retenues par la CICI du 30 mars 1999.

La SNCB a proposé pour la ligne 61 une alternative à la mise à 4 voies, en l'occurrence la ligne nouvelle le long de l'autoroute E411. Ce dossier – j'avais répondu à une question de M. Chastel à ce sujet la semaine dernière – est présenté mais appelle de ma part certaines réserves sur le plan à la fois de l'utilité, du coût, de l'incidence sur l'environnement et des délais d'exécution. La SNCB a fait aussi un examen assez sommaire de la possibilité de réaliser une ligne nouvelle en direction de Charleroi le long de l'autoroute E19. Des premiers enseignements que l'on peut tirer, il se dégage clairement l'intérêt d'approfondir l'étude. A ce sujet, la SNCB présente une alternative à la mise à 4 voies, alors que le gouvernement avait parlé d'un projet équivalent dans sa décision du 17 octobre.

On en est maintenant à une phase de négociations, d'abord intra-gouvernementales et ensuite avec la SNCB. Je ne préjuge donc pas du résultat par rapport au projet de plan de la SNCB présentant l'alternative de ligne à grande vitesse comme la meilleure par rapport à la mise à 4 voies. Le débat n'est pas clos.

Un permis d'urbanisme a été accordé pour la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat et la mise à 4 voies du tronçon Watermael-Schuman. Il concerne le passage sous la rue de la Loi. Pour ce qui concerne le projet de la réalisation Louvain-Zaventem, un permis a également été octroyé. Les autres demandes sont pour le moment en cours d'élaboration.

10.06 François Bellot (PRL FDF MCC): Monsieur le président, je note la remise en cause partielle de ces accords qui entraîneront sans doute de nouvelles concertations, de nouvelles

demandes et de nouveaux engagements au sein du CIMIT, avec le danger du retard que cela pourrait engendrer sur les procédures engagées par les différentes instances fédérales.

10.07 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, on sait que le débat est en cours sur le plan décennal. Nous y reviendrons au moment opportun, comme l'avaient d'ailleurs proposé des collègues la semaine dernière. Rien n'est donc arbitré et une discussion devra avoir lieu sur cet aspect du plan et des choix à faire. Le débat ne sera pas si long dans la mesure où nous souhaitons aboutir vers la mi-mars au sein du gouvernement pour engager ensuite les discussions avec la SNCB dans le cadre de la négociation du plan décennal comme tel et, par ailleurs, dans le cadre de l'accord de coopération sur le RER qui est spécifique et sur lequel, là aussi, il faudra s'entendre rapidement sur les choix à faire. Je ne veux donc pas prendre de retard, quel que soit le résultat, ni par rapport à l'accord de coopération RER ni par rapport à la problématique du plan décennal car les deux sont liés en ce qui concerne ces voies.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.56 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.56 uur.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

07-02-2001

14:00 uur

mercredi

07-02-2001

14:00 heures

INHOUD

- Interpellatie van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liberalisatie van de postsector" (nr. 672) **1**
- Sprekers: Karine Lalieux, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Claudine Drion*
- Samengevoegde mondelinge vragen van **3**
- de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de winstverdeling bij de Nationale Loterij" (nr. 3272)
 - de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3275)
- Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties*
- Mondelinge vraag van mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de zelfmoord van een postbode en pesterijen bij De Post" (nr. 3282) **5**
- Sprekers: Claudine Drion, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties*
- Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kasteel van Groenendaal" (nr. 3287) **5**
- Sprekers: Lode Vanoost, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties*
- Samengevoegde mondelinge vragen van **6**
- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de personeelsafvloeiing bij Belgacom" (nr. 3309)
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankondiging van het verlies van jobs bij Belgacom" (nr. 3333)
 - de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan van Belgacom" (nr. 3335)
 - de heer Jean-Jacques Viseur aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan bij Belgacom" (nr. 3339)
- Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, Marie-Thérèse Coenen, Jean-*

SOMMAIRE

- Interpellation de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la libéralisation du secteur postal" (n° 672) **1**
- Orateurs: Karine Lalieux, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Claudine Drion*
- Questions orales jointes de **3**
- M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la répartition des bénéfices de la Loterie nationale" (n° 3272)
 - M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3275)
- Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques*
- Question orale de Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le suicide d'un postier et le harcèlement à La Poste" (n° 3282) **5**
- Orateurs: Claudine Drion, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques*
- Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendaal" (n° 3287) **5**
- Orateurs: Lode Vanoost, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques*
- Questions orales jointes de **6**
- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les réductions de personnel chez Belgacom" (n° 3309)
 - Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'annonce des pertes d'emploi à Belgacom" (n° 3333)
 - M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration de Belgacom" (n° 3335)
 - M. Jean-Jacques Viseur au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration chez Belgacom" (n° 3339)
- Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CVP, Marie-Thérèse Coenen, Jean-*

Jacques Viseur, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Jacques Viseur, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Mondelinge vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de dienst filatelie" (nr. 3336)

Question orale de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le service de philatélie" (n° 3336)

Sprekers: **Karine Lalieux, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Orateurs: **Karine Lalieux, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de ondergrondse stations" (nr. 3265)

Questions orales jointes de
- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares souterraines" (n° 3265)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de brandveiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3285)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité en matière d'incendie dans les gares bruxelloises" (n° 3285)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3338)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares bruxelloises" (n° 3338)

Sprekers: **Jean Depreter, Lode Vanoost, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Jean Depreter, Lode Vanoost, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het station van Mol" (nr. 3270)

Question orale de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare de Mol" (n° 3270)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sensibilisering rond de dode hoek-problematiek" (nr. 3259)

Questions orales jointes de
- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sensibilisation de la problématique de l'angle mort" (n° 3259)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de dode hoek" (nr. 3286)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de l'angle mort" (n° 3286)

Sprekers: **Bart Somers, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Bart Somers, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3322)

Questions orales jointes de
- M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3322)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3324)

- M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3324)

Sprekers: **François Bellot, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **François Bellot, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 07 FEBRUARI 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 07 FEVRIER 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.01 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Interpellatie van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liberalisatie van de postsector" (nr. 672)

01.01 Karine Lalieux (PS): Aangezien de postrichtlijn 97 de sector tot verdergaande liberalisatie verplichtte, had de Europese Commissie een voorstel ingediend dat het Europees Parlement interpreteerde als een aanval tegen de openbare operatoren en de universele dienstverlening en daarom met een heel ruime meerderheid verwierp.

Tijdens de Europese Raad van 22 december raakten de lidstaten verdeeld en heeft België tot ieders verbazing het standpunt ondersteund van Nederland dat zich achter het voorstel van commissaris Bolkestein had geschaard om verder te gaan in de ingeslagen weg en zo snel mogelijk een groot deel van de postmarkt open te stellen voor concurrentie.

De verdediging van de universele dienstverlening is geen ideologische strijd. Ik sluit mij aan bij degenen die de methodologie veroordelen die de commissie hanteert in haar voorspellingen en beweringen en volgens welke de liberalisatie iedereen ten goede komt. Voorts moet het debat opnieuw op de universele dienstverlening worden toegespitst.

België sloot zich aan bij het voorstel de liberalisering te beperken tot 100 gram en 3 maal de prijs vanaf 2003, tot 50 gram en 2,5 maal de prijs vanaf 2005, en zegde een volledige liberalisering tegen 2008 zijn

La séance est ouverte à 14.01 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Interpellation de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la libéralisation du secteur postal" (n° 672)

01.01 Karine Lalieux (PS) : La directive postale 97 obligeant à procéder à de nouvelles étapes de libéralisation du secteur, la Commission européenne avait déposé une proposition que le Parlement européen avait rejetée à une très large majorité, l'interprétant comme une attaque contre les opérateurs publics et le service universel.

Au Conseil européen du 22 décembre, les États membres se sont divisés et, à la surprise générale, la Belgique a soutenu les thèses défendues par les Pays-Bas, qui s'étaient ralliés à la proposition du Commissaire Bolkestein de continuer à ouvrir très rapidement une large part du marché postal à la concurrence.

La défense du service universel n'est pas un combat idéologique. Je veux m'associer à ceux qui dénoncent la méthodologie de la commission dans ses projections et affirmations qui énoncent que la libéralisation est profitable à tous, et je souhaite que l'on recentre le débat sur le service universel.

Le ralliement de la Belgique à la proposition de limiter la libéralisation à cent grammes et trois fois le prix à partir de 2003, à cinquante grammes et deux fois et demie le prix à partir de 2005, ainsi que

steun toe. Weerspiegelt de Belgische houding terzake de onderscheiden gevoeligheden binnen de regering?

Als België zijn schouders onder het dossier zou zetten tijdens het EU-voorzitterschap, verbindt ons land er zich dan toe alles in het werk te stellen om de richtlijn bij de Raad te deblokkeren en zelfs een gemeenschappelijk standpunt te bewerkstelligen? Kan er in het Parlement zo snel mogelijk een debat gehouden worden over de universele dienstverlening in het algemeen?

01.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Ik bereid het door u gewenste debat voor. Dat zal dus wel degelijk plaatsvinden. Als de wet van 1991 moet worden gewijzigd, is het volgens mij op dit punt.

De geliberaliseerde markten zijn een stap vooruit, op voorwaarde weliswaar dat niet aan de universele dienstverlening wordt geraakt.

Het deed mij plezier in de kranten te lezen dat ik te liberaal ben... Aangezien De Post sterker is dan vroeger is ze nu ook beter gewapend om haar intrede te doen in een geliberaliseerde markt.

Wat is er beter: niets doen of een liberalisatie trachten door te voeren? Ik kies resoluut voor de tweede oplossing.

Ik heb mij in de Europese Raad geenszins achter het Nederlandse standpunt geschaard. Ik heb getracht de standpunten dicht bij elkaar te brengen en uiteindelijk heeft de heer Bolkestein toegegeven.

Het zal voor het Zweeds voorzitterschap niet eenvoudig zijn resultaten te boeken aangezien in Zweden de sector geheel geliberaliseerd is. Waarom zou België dat voor de gulden middenweg pleit tijdens het Belgisch voorzitterschap zijn standpunt niet ter tafel leggen?

Een geliberaliseerde markt biedt meer werkgelegenheid, ook al is die niet langer in een onderneming geconcentreerd.

Ik heb altijd naar de adviezen van De Post geluisterd.

Mijn standpunt is tegelijkertijd liberaal en sociaal.

01.03 **Karine Lalieux** (PS): Ik noteer dat vóór het Belgische voorzitterschap een debat over de universele dienstverlening zal plaatsvinden. Ik hoop dat dit gebeurt.

01.04 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Het zou in april kunnen plaatsvinden.

le soutien à une libéralisation totale pour 2008 reflètent-ils les différentes sensibilités du gouvernement?

Si la Belgique devait prendre en charge l'avancement du dossier lors de sa présidence de l'Union européenne, s'engagera-t-elle à obtenir des progrès significatifs dans ce déblocage de la directive au conseil, voire une position commune? Pourrions-nous entamer le plus rapidement possible, dans cette enceinte, un débat sur le service universel en général?

01.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*): Je prépare le débat que vous souhaitez. Celui-ci aura donc lieu. S'il faut modifier la loi de 1991, c'est, à mon sens, sur ce sujet qu'il faudra la modifier.

Les marchés libéralisés représentent une amélioration, à condition bien entendu que l'on ne touche pas au service universel.

J'ai été ravi de lire dans les journaux que j'étais trop libéral... La Poste d'aujourd'hui est plus forte qu'hier et donc mieux armée pour entrer dans un marché libéralisé.

Vaut-il mieux ne rien faire ou tenter une libéralisation? J'opte résolument pour la seconde solution.

Au Conseil européen, je n'ai nullement rejoint la position néerlandaise. J'ai essayé de rapprocher les positions et M. Bolkestein a fini par abandonner son point de vue.

La présidence suédoise aboutira difficilement à un résultat car, en Suède, on se trouve dans un système de libéralisation complète.

Comme nous avons pris une position intermédiaire, pourquoi ne pas mettre notre position en avant lors de la présidence belge?

Il y a davantage d'emplois dans un marché libéralisé, même si tout l'emploi ne sera pas concentré dans une entreprise.

J'ai toujours écouté les avis de La Poste.

Ma position est à la fois libérale et sociale.

01.03 **Karine Lalieux** (PS): J'enregistre qu'un débat sera organisé sur le service universel. J'espère qu'il aura lieu avant la présidence belge.

01.04 **Rik Daems**, ministre (*en français*): On pourrait le prévoir en avril.

01.05 Karine Lalieux (PS): Het verheugt me dat u voorstelt de sector in meer gespreide fasen te liberaliseren dan door Nederland en de Commissie wordt voorgesteld. Voor het overige ben ik het niet eens met uw zienswijze aangaande de liberalisering omdat de gevolgen voor de kwaliteit van de werkgelegenheid allesbehalve gunstig zijn. Zweden is volgens mij geen goed voorbeeld.

In Nederland wordt de dienst door huismoeders per fiets verzorgd!

Het debat over de bijzondere diensten zal hard zijn.

01.06 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): U bent liberaal, maar u maakt deel uit van een regering. Ik onderstreep dat de huidige openbare dienst competitief is, dat hij een universele dienstverlening mogelijk maakt die openstaat voor iedereen en een vrijheid inzake werkgelegenheid toestaat.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de winstverdeling bij de Nationale Loterij" (nr. 3272)
 - de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3275)

02.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Uit een rondvraag van de werkgroep tegen gokverslaving bij meer dan 5.000 jongeren blijkt dat vier op de tien scholieren hun geluk beproeven bij bepaalde producten van de Nationale Loterij. Deze zou dit jaar elektronische loten en krasbiljetten willen aanbieden in cafés. De jeugd is echter zeer kwetsbaar.

Volgens de dienst Strafrechtelijk Beleid telt ons land 100.000 problematische spelers, waaronder zo'n 20.000 zware gokverslaafden.

Welke maatregelen neemt de minister om het verbod op de verkoop van loten aan minderjarigen te verstrengen?

Meent de minister dat elektronische goktoestellen een sociaal aanvaardbaar alternatief zijn voor jackpots?

De Nationale Loterij zou een universitair onderzoek naar gokverslaving sponsoren. Bij welke universiteit? Wanneer zullen de resultaten gekend zijn? Wat indien ze negatief zijn voor de Nationale

01.05 Karine Lalieux (PS): Les étapes que vous proposez pour la libéralisation du secteur sont plus étalées que celles proposées par les Pays-Bas et la Commission. Je m'en réjouis. Pour le reste, je ne partage pas votre vision de la libéralisation car au niveau de ses conséquences sur la qualité de l'emploi il n'y a pas lieu d'être satisfait.

Selon moi, la Suède n'est pas un bon exemple.

Aux Pays-Bas ce sont des mères de famille qui assurent le service à vélo !

Le débat sera serré à propos des services spéciaux.

01.06 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Vous êtes libéral, mais vous faites partie d'un gouvernement. Je souligne que le service public actuel est compétitif, permet un service universel qui rend service à tout le monde et autorise une liberté d'emploi.

L'incident est clos.

02 Questions orales jointes de
 - M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la répartition des bénéfices de la Loterie nationale" (n° 3272)
 - M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3275)

02.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Il ressort d'un sondage réalisé auprès de plus de 5000 jeunes, à l'initiative du groupe de travail contre l'accoutumance aux jeux de hasard, que quatre jeunes sur dix tentent leur chance en recourant à certains produits de la Loterie Nationale. Cette dernière envisage de proposer cette année des loteries électroniques et des billets à gratter dans les cafés. Or, la jeunesse est très vulnérable.

Selon le service de la politique pénale, notre pays compte 100000 joueurs à problèmes, dont 20000 souffrent d'une accoutumance grave aux jeux de hasard.

Quelles mesures le ministre envisage-t-il pour renforcer l'interdiction de vendre des produits de loterie aux mineurs ?

Le ministre estime-t-il que les jeux de hasard électroniques constituent une alternative acceptable aux jackpots ?

La loterie Nationale sponsoriserait une étude universitaire sur l'accoutumance aux jeux de hasard. Auprès de quelle université ? Quand les résultats en seront-ils connus ? Qu'advient-il

Loterij?

s'ils s'avèrent négatifs pour la Loterie Nationale ?

02.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Het project voor de horeca betreft geen elektronische goktoestellen, doen wel elektronische loterijautomaten die worden beheerd vanuit de centrale computer van de Nationale Loterij. Dit initiatief is een meer aanvaardbaar alternatief voor de *slots*, de bingo's en andere elektronische spelen. Er zullen geen manipulaties van de toestellen meer mogelijk zijn en de winsten zullen gekend zijn. De speeldrift wordt best gekanaliseerd door een overheidsorganisme. De Nationale Loterij moet geen nieuwe spelers aantrekken, maar moet een groter deel van de bestaande spelersgroep bereiken.

De spelreglementen van alle loterijtypes van de Nationale Loterij voorzien in een deelnameverbod voor minderjarigen. De verkopers zijn hiervan op de hoogte, maar hebben soms moeite in te schatten of de jongere al dan niet achttien jaar is. Ik meen dat dit probleem niet overroepen mag worden.

Ik wil, net als de minister van Justitie, dat goktoestellen uit de cafés worden geweerd. Wanneer de slots verdwijnen, zullen we geen andere loterijspelen in de plaats zetten.

De Nationale Loterij heeft een studie ten bedrage van zes miljoen frank besteld over het kansspel, over de verslavingsverschijnselen en over hun mogelijke gevolgen. Eind 2001 zullen we over de resultaten daarvan kunnen beschikken. Deze studie wordt uitgevoerd door het Interuniversitair Instituut voor Vorming en Ontwikkeling te Brussel en het *Centre d'Action, Recherche, Evaluations dans le monde des Assuétudes* te Bergen.

De opdracht van de Loterij mag niet worden beperkt tot het kanaliseren van de gokverslaving, maar moet ook gericht zijn op de bestrijding van de gokverslaving, ook al werkt dit op termijn contraproductief voor de Loterij.

02.03 **Jozef Van Eetvelt** (CVP): De minister wil de gokverslaving beperken, zeker bij de kwetsbare jongeren. De resultaten van de studie zullen aan bod komen in deze commissie. Ik stel ten slotte vast dat de Nationale Loterij de elektronische goktoestellen niet beschouwt als een aanvaardbaar alternatief voor de jackpots, zoals de media verkeerdelijk meedeelden.

02.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): De Nationale Loterij is op zoek gegaan naar een alternatief voor de mechanische toestellen.

02.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Le projet destiné au secteur horeca ne concerne pas les jeux de hasard électroniques mais les loteries électroniques automatiques gérées depuis l'ordinateur central de la Loterie nationale. Cette initiative est une solution de rechange plus acceptable que les machines à sous, les jeux de bingo et autres jeux électroniques. Les appareils ne pourront plus être manipulés et les gains seront connus. Le fait qu'un organisme public canalise la passion du jeu est une bonne chose. La Loterie nationale ne doit pas attirer de nouveaux joueurs mais doit atteindre un nombre plus important de personnes appartenant au groupe de joueurs actuel.

Les règlements de tous les types de loteries de la Loterie nationale interdisent la participation de mineurs. Les vendeurs sont au courant de cette interdiction mais ont du mal à déterminer si un jeune a ou non atteint l'âge de 18 ans. Je pense qu'il ne faut pas exagérer la portée de ce problème.

Tout comme le ministre de la Justice, je souhaite que les jeux de hasard soient bannis des cafés. Lorsque les machines à sous auront disparu, nous ne les remplacerons pas par d'autres jeux.

La Loterie nationale a commandé, pour un montant de six millions de francs, une étude sur les jeux de hasard et sur les phénomènes de dépendance ainsi que sur leurs conséquences éventuelles. Les résultats en seront connus fin 2001. L'étude a été confiée au « Interuniversitair Instituut voor Vorming en Ontwikkeling » de Bruxelles et au Centre d'action, de recherche et d'évaluation dans le monde des assuétudes, de Mons.

La mission de la Loterie nationale ne doit pas se limiter à canaliser l'assuétude au jeu mais elle doit aussi comprendre la lutte contre cette assuétude, même si cela doit, à terme, aller à l'encontre de ses intérêts.

02.03 **Jozef Van Eetvelt** (CVP): Le ministre entend limiter l'assuétude au jeu, en particulier chez les jeunes qui constituent la catégorie la plus vulnérable. Les résultats de l'étude seront examinés dans cette commission. Enfin, je constate que la Loterie nationale ne considère pas les appareils de jeu électroniques comme une alternative acceptable aux jackpots, comme les médias l'ont erronément prétendu.

02.04 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): La Loterie nationale est à la recherche d'une alternative aux appareils mécaniques. Les *slots*

Aangezien de *slots* uit de cafés verdwijnen, zullen ze niet worden vervangen.

étant désormais interdits dans les cafés, ils ne seront pas remplacés.

03 Mondelinge vraag van mevrouw Claudine Drion aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de zelfmoord van een postbode en pesterijen bij De Post" (nr. 3282)

03 Question orale de Mme Claudine Drion au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le suicide d'un postier et le harcèlement à La Poste" (n° 3282)

03.01 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV): Op 17 oktober pleegde postbode David Van Gysel zelfmoord. In het postkantoor van Wezembeek waar hij werkte, was hij het slachtoffer van pesterijen; dat leidde tot een depressie. De Post heeft aangekondigd dat een intern onderzoek naar eventuele andere gevallen van pesterijen aan de gang is en dat een anti-mobbingcel wordt opgericht.

03.01 Claudine Drion (ECOLO-AGALEV) : Le 17 octobre, le postier David Van Gysel s'est suicidé. Au bureau de poste de Wezembeek, où il travaillait, il avait été victime de harcèlement moral, ce qui l'avait conduit à une dépression. La Poste a annoncé qu'une enquête interne sur d'éventuels autres cas de harcèlement était en cours, et qu'une cellule *anti-mobbing* allait être mise en place.

Bent u op de hoogte van dat onderzoek ? Op welke wijze wordt het gevoerd ? Wat zijn de besluiten ? Wat bent u van plan te ondernemen opdat de Belgische Staat als aandeelhouder van De Post de rechten van de werknemers op het stuk van verdediging tegen pesterijen zou doen eerbiedigen?

Avez-vous connaissance de cette enquête ? Comment est-elle réalisée ? Quelles en sont les conclusions ? Que comptez-vous faire pour que l'État belge, actionnaire de La Poste, fasse respecter les droits des travailleurs contre le harcèlement moral ?

03.02 Minister Rik Daems (*Frans*): Het betreft ernstige feiten, maar De Post is niet de enige plaats waar zelfmoord wordt gepleegd. Uit een intern onderzoek is gebleken dat er nood is aan een specifieke procedure wanneer er sprake is van pesterijen.

03.02 Rik Daems , ministre (*en français*) : Ce sont des faits graves mais La Poste n'est pas le seul endroit où il y a des suicides. Une enquête interne a démontré la nécessité d'une procédure spécifique en cas de harcèlement.

Beslist werd een beleid van nultolerantie te voeren. In geval van pesterijen, kan men zich wenden tot een anoniem aanspreekpunt dat om de veertien dagen verslag uitbrengt. De heer Rombouts is zich bewust van het probleem en is erg door de gebeurtenissen aangeslagen. Alles moet in het werk worden gesteld om pesterijen bij De Post en elders onmogelijk te maken.

On a décidé de mettre en place une politique de tolérance zéro. En cas de harcèlement, on peut s'adresser à un point de contact anonyme qui remet un rapport tous les quinze jours. M. Rombouts est conscient du problème et très affecté par ce qui s'est passé. Essayons d'aller plus loin et de faire en sorte qu'il y ait le moins de harcèlement possible, à La Poste comme ailleurs.

Vroeger bestond er geen mogelijkheid om tegen pesterijen te reageren. Vandaag beschikken wij over methodes die min of meer efficiënt kunnen zijn.

Par le passé, il n'y avait aucun moyen de réagir contre le harcèlement. Aujourd'hui, nous avons des méthodes qui peuvent s'avérer plus ou moins efficaces.

De Post werd bijzonder getroffen door wat de jonge David is overkomen.

La Poste a été fortement touchée par ce qui est arrivé au jeune David.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het kasteel van Groenendaal" (nr. 3287)

04 Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendael" (n° 3287)

04.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Wat is de stand van zaken in het dossier van de overdracht aan het Vlaams Gewest van het kasteel van Groenendaal?

04.02 Minister Rik Daems (*Nederlands*): Ik heb de Regie der Gebouwen gevraagd het proces-verbaal van overdracht aan het Aankoopcomité op te maken. Het ligt al enige tijd klaar om te ondertekenen. Om een openbare verkoop te vermijden moet het Vlaams Gewest eerst een onteigeningsbesluit opmaken. Daaraan wordt gewerkt.

Vlaams minister Dua heeft mij op 11 oktober 2000 gevraagd de nodige plannen en documenten aan haar administratie over te maken. Ze werden op 18 november overgemaakt aan de afdeling Bos en Groen. Ik ga ervan uit dat het onteigeningsbesluit er komt, maar zal nog eens informeren bij minister Dua en de Vlaamse minister-president.

04.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik stelde de vraag mondeling, omdat ik de druk op de ketel wil houden.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de personeelsafvloeiing bij Belgacom" (nr. 3309)
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aankondiging van het verlies van jobs bij Belgacom" (nr. 3333)
 - de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan van Belgacom" (nr. 3335)
 - de heer Jean-Jacques Viseur aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het herstructureringsplan bij Belgacom" (nr. 3339)

05.01 Yves Leterme (CVP): Uit RTBF-berichten blijkt dat de afslanking bij Belgacom zwaarder uitvalt dan ik dacht toen ik mijn vraag indiende. De minister begint stilaan minister van bedrijven in moeilijkheden te worden!

04.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Où en est le dossier du transfert à la Région flamande du château de Groenendaal ?

04.02 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*): J'ai demandé à la Régie des Bâtiments d'établir le procès-verbal de transfert au Comité d'Achats. Il est déjà prêt à être signé depuis quelque temps. Pour éviter une vente publique, la Région flamande doit d'abord prendre un arrêté d'expropriation. Elle s'y emploie actuellement.

La ministre flamande, Mme Dua, m'a demandé le 11 octobre 2000, d'adresser à son administration les plans et documents nécessaires. Ils ont été transmis le 11 novembre à la division « Bos en Groen » (forêts et espaces verts). Je considère que cet arrêté d'expropriation sera pris, mais je vais me renseigner auprès de ma collègue régionale, Mme Dua, ainsi qu'auprès du ministre-président, M. Dewael.

04.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je remercie le ministre pour sa réponse. J'ai lui ai posé ma question oralement pour maintenir la pression.

L'incident est clos.

05 Questions orales jointes de
 - M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les réductions de personnel chez Belgacom" (n° 3309)
 - Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'annonce des pertes d'emploi à Belgacom" (n° 3333)
 - M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration de Belgacom" (n° 3335)
 - M. Jean-Jacques Viseur au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan de restructuration chez Belgacom" (n° 3339)

05.01 Yves Leterme (CVP): D'après certaines informations diffusées par la RTBF, le dégraissage chez Belgacom serait plus lourd de conséquences que je ne l'avais cru lorsque j'ai déposé ma demande de question. Peu à peu, le ministre Daems se mue en ministre des entreprises en difficultés !

Naar aanleiding van een nota van de minister, die

Lorsque le ministre a déposé une note, à laquelle le

nogal koel schijnt ontvangen te zijn door de Ministerraad, treed ik het standpunt bij dat het niet opgaat de verliezen te socialiseren en de winsten te privatiseren.

Wat is het verband tussen de BEST-operatie, die voor een afslanking met 4.000 personeelsleden zorgt, en de besprekingen met *Deutsche Telekom* ?

Voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen van mijn collega's.

05.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Volgens de RTBF zal het aantal banen bij Belgacom nog moeten dalen. De staat zou als meerderheidsaandeelhouder van Belgacom het respect van zijn methodes inzake beheer en van de overeenkomsten moeten waarborgen.

Hoe verklaart u dat een onderneming die meer dan 17,5 miljard winst maakte in 1999 nu verplicht is 4000 personeelsleden te ontslaan?

Hebben de bestuurders die de overheidsaandeelhouder vertegenwoordigen tijdens de directievergaderingen het woord genomen ?

Hoe kan het systematisch schrappen van banen in de autonome overheidsbedrijven worden verzoend met de regeringspleidooien voor tewerkstellingsmaatregelen en meer bepaald met het pleidooi van mevrouw Onkelinx ten gunste van de vijftigplussers.

05.03 Jean-Jacques Viseur (PSC): Een econoom zij ooit dat een overheidsbedrijf een onderneming is waarvan de winsten geprivatiseerd worden en de verliezen door de overheid worden gedragen.

Hoe kan de Belgische Staat als aandeelhouder een dermate schizofreen beleid voorstaan? Enerzijds verklaart de regering dat zij de activiteitsgraad onder de vijftigjarigen wil verhogen. Anderzijds wil Belgacom zich van de vijftigplussers ontdoen. Waar zit in dit alles de coherentie?

De raad van bestuur heeft dus een rist maatregelen genomen. Welke inlichtingen kregen de overheidsvertegenwoordigers?

Is Ambtenarenzaken enkel een "vuilnisbak"?

Welk beleid werd gevoerd om de vijftigjarigen in de gelegenheid te stellen zich aan de nieuwe technologieën aan te passen?

Zal de regering tegen dit plan reageren?

conseil des ministres semble n'avoir pas réservé un accueil bien chaleureux, j'ai souscrit à l'idée qu'il était inadmissible de nationaliser les pertes et de privatiser les bénéfices.

Quel rapport existe-t-il entre l'opération BEST, qui se traduit pas un dégraissage touchant 4.000 travailleurs, et les tractations avec Deutsche Telekom ?

Pour le surplus, je me joins aux interrogations de mes collègues.

05.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Belgacom devra, selon la RTBF, réduire encore le nombre de ses emplois. L'État, actionnaire majoritaire de Belgacom, devait garantir ses méthodes de gestion et le respect des conventions.

Comment expliquez-vous que cette société, qui a fait plus de 17,5 milliards de bénéfices en 1999, se trouve aujourd'hui obligée de se défaire de quatre mille agents ?

Les administrateurs qui représentent l'État-actionnaire sont-ils intervenus lors des réunions de la direction ?

Comment concilier cette politique de réduction de l'emploi dans les entreprises autonomes publiques avec les plaidoyers gouvernementaux en faveur de la relance de l'emploi, en particulier le plaidoyer de Mme Onkelinx en faveur des quinquagénaires ?

05.03 Jean-Jacques Viseur (PSC): Un économiste a dit un jour qu'une entreprise publique est une entreprise dont les bénéfices sont privatisés et les pertes étatisées.

Comment l'État belge peut-il, en tant qu'actionnaire, adopter une politique à ce point schizophrène? D'un côté, le gouvernement affirme sa volonté de relever le taux d'emploi des « quinquas ». De l'autre, Belgacom veut se débarrasser d'eux. Où est la cohérence dans tout cela ?

Le conseil d'administration a donc pris une série de décisions. Quelles informations les représentants de l'État ont-ils reçus ?

La fonction publique n'est-elle qu'une poubelle ?

Quelle a été la politique d'adaptation des « quinquas » aux technologies nouvelles ?

Le gouvernement réagira-t-il face à ce projet ?

Wordt het schip nog bestuurd? Wie zal die autonome overheidsbedrijven diets maken dat zij bij het uitstippelen van hun beleid rekening moeten houden met de aanwijzingen van hun meerderheidsaandeelhouder, de overheid?

05.04 Minister **Rik Daems** (*Frans*): De onderneming heeft nog geen enkele beslissing genomen, maar bereidt haar toekomst voor. Er werd geen nota voorgelegd aan de regering die als meerderheidsaandeelhouder nochtans moet waken over het reilen en zeilen binnen de onderneming. Mijn taak bestaat erin met mijn collega's de mogelijke pistes te bespreken.

Het is in elk geval eigenaardig dat op een zondagavond in een televisiejournaal sommige pistes als reeds goedgekeurd werden voorgesteld, wat onvermijdelijk tot reacties leidde.

De regering is niet schizofreen. Ze gaat methodisch te werk. Voorts kwamen de nu overwogen pistes al in 1998 ter sprake. Ik ben bijgevolg van oordeel dat de aanmerkingen van de heer Viseur vrij goedkoop zijn.

(*Nederlands*) Voor een aantal situaties is het *momentum* voorbij en moet ik een nieuw *momentum* creëren.

De allusie dat deze afslanking past in een ander kader is onterecht. Wij scannen de markt. Het is voorbarig om namen te noemen.

De vorige hervorming (PTS) heeft Belgacom sterk gemaakt. Als een bedrijf zich voorbereidt op problemen die er zullen komen door de liberalisering van de markt is dat een bewijs van goed management. Als ik dat, op werkgroepenniveau, toets binnen de regering, is dat ook een bewijs van goed management.

We zullen de zaken bekijken en met de vakbonden bespreken.

(*Frans*) Zoals Gaston Eyskens destijds, wil ik er ten slotte nog aan herinneren dat men na elke verkiezing opnieuw maagd wordt. (*Glimlachjes*)

05.05 **Yves Leterme** (CVP): De geruchten over een afslanking van Belgacom doen reeds verschillende weken de ronde. In dat kader heb ik zaterdag mijn mondelinge vraag opgesteld.

Y a-t-il encore un pilote dans l'avion ? Qui dira à ces entreprises autonomes publiques qu'elles doivent développer des politiques en concordance avec les indications que leur donne leur actionnaire principal, l'État ?

05.04 **Rik Daems**, ministre (*en français*) : L'entreprise n'a pris aucune décision mais prépare son avenir. Aucune note n'a été soumise au gouvernement qui, en tant qu'actionnaire majoritaire, doit quand même surveiller ce qui se passe dans l'entreprise. Mon rôle est de discuter, avec mes collègues, des pistes qui pourraient être suivies.

Il est, en tout cas, bizarre qu'un dimanche soir, dans un journal télévisé, on ait présenté certaines pistes comme étant des décisions prises. Les réactions ont inévitablement suivi.

Le gouvernement n'est pas schizophrène. Il travaille d'une manière organisée. Et les pistes qui sont envisagées aujourd'hui étaient déjà évoquées en 1998. Je trouve donc que les critiques de M. Viseur sont un peu faciles.

(*En néerlandais*) Pour un certain nombre de situations, le moment d'agir est passé et je dois donc créer un nouveau contexte propice pour intervenir.

Contrairement à ce qui a été dit, cette opération de dégraissage ne s'inscrit pas dans un autre cadre. Nous analysons le marché. Il serait prématuré de citer des noms.

La réforme précédente (PTS) a fait de Belgacom une entreprise solide. Quand une entreprise se prépare afin à faire face aux difficultés qui résulteront de la libéralisation du marché, c'est la preuve que cette entreprise est bien gérée. Si je vérifie la validité de ce principe au niveau des groupes de travail au sein du gouvernement, cette preuve d'une bonne gestion est confirmée.

Nous examinerons ces dossiers et en discuterons avec les syndicats.

(*En français*) Pour conclure je voudrais rappeler, comme le disait Gaston Eyskens en son temps, qu'après chaque élection, on récupère sa virginité. (*Sourires*)

05.05 **Yves Leterme** (CVP): Les rumeurs au sujet d'un dégraissage chez Belgacom circulent déjà depuis plusieurs semaines. C'est dans ce contexte que j'ai rédigé ma question orale samedi.

Bij het aantreden van deze regering was de beurswaarde van Belgacom veel groter. Er zijn door de minister kostbare maanden verloren in het UMTS-dossier.

Nog een laatste vraag: werd er overleg gepleegd inzake de omschakeling van de personeelssterkte met *Deutsche Telekom* of een andere potentiële partner hetzij door de minister zelf, hetzij door Belgacom?

05.06 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Het gaat om operaties van aandeelhouders. Ik kan zeer duidelijk negatief antwoorden op uw vraag.

05.07 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Ook al berusten ze alleen op geruchten, toch zijn de voorstellen moeilijk te aanvaarden. Ze bestaan wel degelijk. De Amerikaanse partner is enkel en alleen uit op een productiviteitsverhoging. Bovendien zouden de inspanningen alleen de tewerkstelling betreffen.

Even in herinnering brengen dat Belgacom overheidsopdrachten moet vervullen en dat het tevredenheidspercentage van zijn cliënteel erg laag ligt.

Ik pleit voor een debat ten gronde over de samenwerking tussen openbare en particuliere sector binnen overheidsbedrijven als Belgacom.

05.08 **Jean-Jacques Viseur** (PSC): Ik ben geenszins gerustgesteld. Aangezien de overheid de hoofdaandeelhouder is, wekt het verbazing dat het voorontwerp van het plan niet in de kiem is gesmoord. De ondernemingen zijn tegenwoordig genoodzaakt hun werknemers permanent bij te scholen.

Als wij de beslissingen ondergaan, gedragen wij ons als een passieve aandeelhouder. De in de regeringsverklaring vooropgestelde activiteitsgraad wordt echter onafgebroken doorkruist door het schrappen van banen in de autonome overheidsbedrijven. Die tegenstelling tussen verklaringen en feiten getuigt van een grote schizofrenie.

Het incident is gesloten.

06 **Mondelinge vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de dienst filatelie" (nr. 3336)**

06.01 **Karine Lalieux** (PS): In juni heb ik u

Lorsque votre gouvernement a été installé, la valeur boursière de Belgacom était beaucoup plus élevée. Vous avez perdu plusieurs mois précieux dans le dossier UMTS, Monsieur le ministre.

Mais je voudrais vous poser une dernière question : une concertation a-t-elle eu lieu au sujet de la restructuration du cadre du personnel entre, soit le ministre lui-même, soit Belgacom, et Deutsche Telekom ou un autre partenaire potentiel ?

05.06 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'opérations d'actionnaires. Ma réponse à votre question est donc très clairement négative.

05.07 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Même si elles ne sont que des rumeurs, les propositions sont difficiles à avaler. Elles existent bel et bien. Ce qui intéresse le partenaire américain, c'est une augmentation de la productivité et rien d'autre ! De plus, les efforts ne porteraient que sur l'emploi.

Rappelons que Belgacom doit assurer des missions publiques et que le taux de satisfaction de sa clientèle est assez bas.

Je plaide pour que soit organisé un débat de fond sur la collaboration entre le public et le privé au sein des entreprises publiques telles que Belgacom.

05.08 **Jean-Jacques Viseur** (PSC): Je ne suis guère rassuré. L'actionnaire principal étant l'État, il est étonnant que ce préplan n'aie pas été tué dans l'œuf. Dans les entreprises actuelles, il y a bien nécessité de requalification continue des travailleurs.

Subir les décisions, c'est se comporter en actionnaire passif. Or, l'augmentation du taux d'activité prévue par la déclaration gouvernementale est sans cesse contrecarrée par les diminutions d'emploi observées dans les entreprises publiques autonomes.

Quelle schizophrénie entre les discours et les faits !

L'incident est clos.

06 **Question orale de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le service de philatélie" (n° 3336)**

06.01 **Karine Lalieux** (PS) : En juin, je vous ai

ondervraagd over de verhuizing van de dienst Postzegels en Filatelie van Brussel naar Mechelen waarbij ik de nadruk legde op de verandering van taalrol van het personeel van deze dienst. De geruchten over een vervlaamsing van De Post nemen toe. Die vervlaamsing gebeurt niet alleen via deze dienst, maar ook via het onevenwicht op het niveau van de leidinggevende functies: 75 % van de ambtenaren van niveau 15 en 16 behoren tot de Nederlandse taalrol. Binnen haar centrale diensten zou De Post er nochtans voor moeten zorgen dat beide landstalen worden geëerbiedigd.

In welke mate leeft De Post de gecoördineerde wetten betreffende het taalgebruik in bestuurszaken na ? Welke verplichtingen heeft zij ter zake ? Welk statuut heeft de dochteronderneming Vicindo ? Hoe kan het centraal karakter van de dienst Filatelie in een ogenschijnlijk privaatrechtelijke entiteit worden gewaarborgd ?

06.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): De dochterondernemingen van openbare diensten waar er een publieke participatie van meer dan 50 % is, zijn onderworpen aan de wetten over het taalkundig evenwicht. De dienst Vicindo is een privaatrechtelijke naamloze vennootschap waarvan De Post de enige aandeelhouder is, en is dus niet onderworpen aan de wettelijke voorwaarden. De dienst Filatelie is inderdaad verhuisd naar Mechelen omdat de drukkerij zich daar bevindt. De oprichting van een call center in Luik en van een andere dienst in Charleroi wordt echter overwogen. Alles hangt af van de plaats waar de werkgelegenheid beschikbaar is. Men moet dus niet zoeken naar redenen die te maken hebben met taalaanhorigheid, maar naar economische redenen.

Wat de vermeende vervlaamsing betreft, heb ik de heer Rombouts gevraagd mij cijfers mee te delen. Ik heb vastgesteld dat het uitvoerend comité uit 6 Franstaligen en 5 Nederlandstaligen bestaat ! De selectie gebeurt op grond van bekwaamheid. Dat is zo op alle niveaus. In niveau 1 bijvoorbeeld betreffen 59 indienstnemen Nederlandstaligen en 54 indienstnemen Franstaligen. In niveau 2 zijn er 283 Nederlandstaligen en 242 Franstaligen. In niveau 3 behoren 39 personeelsleden tot de Nederlandse en 54 personeelsleden tot de Franse taalrol. In niveau 4 is de verhouding 2360 Nederlandstaligen tegenover 1567 Franstaligen. Daar er in Vlaanderen meer brieven worden verdeeld dan in Wallonië, is het logisch dat er in Vlaanderen meer personeel is. Ik wens dus dat dit debat definitief wordt gesloten omdat uitsluitend economische factoren de keuzen bepalen.

interrogé sur le déménagement du service timbres-poste et philatélie de Bruxelles vers Malines, en soulignant le changement de régime linguistique du personnel de ce service. Aujourd'hui, plusieurs voix se font l'écho d'une "flamandisation" de La Poste, qui s'opère non seulement à travers ce service mais aussi par le déséquilibre de ses cadres dirigeants : 75% des agents de niveaux 15 et 16 relèvent du régime linguistique néerlandophone. La Poste devrait pourtant garantir dans ses services centraux l'égal respect des deux langues nationales.

Dans quelle mesure La Poste respecte-t-elle les lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative ? Quelles sont ses obligations en la matière ? Quel est le statut de la filiale Vicindo ? Comment garantir le maintien du caractère central de la philatélie dans une entité apparemment de droit privé ?

06.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*) : Les filiales de services publics qui comptent une participation publique supérieure à 50% sont soumises aux lois relatives à l'équilibre linguistique. Or, le service Vicindo est une société anonyme de droit privé dont La Poste est le seul actionnaire. Les conditions légales ne s'appliquent donc pas à lui. Le service de philatélie a, en effet, déménagé à Malines, parce que c'est là que se trouve l'imprimerie. Mais on envisage la création d'un *call center* à Liège et d'un autre service à Charleroi. Tout dépend de l'endroit où se trouve l'emploi disponible. Il ne faut donc pas chercher des raisons linguistiques mais des raisons économiques.

En ce qui concerne la prétendue "flamandisation", j'ai demandé à M. Rombouts de me communiquer les données et j'ai constaté que le comité exécutif était constitué de six francophones et cinq néerlandophones ! Le critère de sélection est celui de la compétence. On le voit à tous les niveaux. Par exemple, si l'on prend les recrutements au niveau 1, il y a cinquante-neuf néerlandophones et cinquante-quatre francophones. Au niveau 2, il y a deux cents quatre-vingt trois néerlandophones et deux cents quarante-deux francophones. Au niveau 3, il y a trente-neuf néerlandophones et cinquante-quatre francophones. Au niveau 4, il y a deux mille trois cents soixante néerlandophones et mille cinq cents soixante-sept francophones. Il y a plus de lettres à distribuer en Flandre qu'en Wallonie; il est donc logique qu'il y ait plus d'agents en Flandre. Je souhaite donc que ce débat se termine définitivement car les choix se font sur des bases économiques uniquement.

06.03 Karine Lalieux (PS): De dienst Filatelie werd omgevormd tot een privaatrechtelijke nv. Mijn vraag was dus wel vrij relevant.

Wij beschikken niet over dezelfde cijfers, maar we hebben ook niet alle gegevens. Graag kreeg ik dan ook een officieel document van De Post.

06.04 Minister Rik Daems (Frans) : Uiteraard moet De Post rekening houden met die gevoeligheden. Ik zal u hoe dan ook de documenten die de heer Rombouts mij heeft toegezonden, bezorgen.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de ondergrondse stations" (nr. 3265)
 - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de brandveiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3285)
 - de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid in de Brusselse stations" (nr. 3338)

07.01 Jean Depreter (PS): Het gebeurt zelden dat er brand uitbreekt in de tunnels of dat er anderszins rampen gebeuren. Als zulks echter zou gebeuren, zou het voor uiterst gevaarlijke situaties zorgen omdat het buitengewoon moeilijk is om de plaats van het ongeval te ontruimen. Test-Aankoop heeft de situatie in Brussel-Zuid en Brussel-Centraal onder de loep genomen, en komt tot hoogst verontrustende conclusies.

De uitgangen zijn slecht aangeduid, en de trappen zijn te smal om in geval van nood een snelle evacuatie mogelijk te maken.

De NMBS weerlegt de conclusies van Test-Aankoop, al zijn die mijns inziens geenszins overdreven. Zou het om te beginnen al niet opportuun zijn het rookverbod te doen naleven, en meer pictogrammen aan te brengen om de nooduitgangen aan te geven? Kunnen overbodige obstakels die de evacuatie belemmeren niet worden weggehaald? Kan de opleiding "Wat te doen bij brand?" voor het NMBS-personeel niet worden geïntensiveerd?

07.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Uit de analyse van *Test Aankoop* blijkt dat de stations Brussel-Centraal en Brussel-Noord niet brandveilig

06.03 Karine Lalieux (PS) : Le service philatélie a été transformé en SA de droit privé. Ma question était donc assez pertinente.

Nous ne disposons pas des mêmes chiffres, mais nous ne possédons pas toutes les données non plus. J'aimerais donc recevoir un document officiel de la Poste.

06.04 Rik Daems , ministre (en français) : Il est clair que la Poste doit tenir compte de ces sensibilités. Je vous transmettrai en tout cas les documents que M. Rombouts m'a communiqués.

L'incident est clos.

07 Questions orales jointes de
 - M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares souterraines" (n° 3265)
 - M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité en matière d'incendie dans les gares bruxelloises" (n° 3285)
 - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité dans les gares bruxelloises" (n° 3338)

07.01 Jean Depreter (PS) : Les incendies et autres catastrophes majeures dans les tunnels sont rares, mais très dangereux car il est difficile d'évacuer les lieux. Test-Achats a examiné la situation à Bruxelles-Midi et à Bruxelles-Central. Les conclusions de cette étude sont des plus inquiétantes.

Les sorties qui mènent à l'air libre sont mal signalées et les escaliers trop étroits pour permettre une évacuation urgente.

La SNCB réfute les conclusions de Test-Achats. Pourtant, à mon avis, elles n'ont rien d'exagéré. Ne serait-il pas opportun de faire respecter l'interdiction de fumer et de multiplier les pictogrammes indiquant les sorties de secours? Ne peut-on éliminer les obstacles inutiles obstruant les voies d'évacuation et renforcer la formation « incendie » du personnel de la SNCB?

07.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): L'analyse de Test-Achats fait apparaître que les gares de Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi ne

zijn. Hoe verklaart de minister het gebrek aan brandveiligheid in het vernieuwde gebouw van Brussel-Zuid? Het gaat hierbij nochtans om een onlangs gerenoveerd gebouw.

Zal bij de vernieuwing van Brussel-Centraal en Brussel-Noord rekening worden gehouden met de vereisten inzake brandveiligheid?

07.03 Bart Somers (VLD): De NMBS-woordvoerder spreekt over de erbarmelijke toestand van onze wetgeving. Schiet onze wetgeving tekort? Hoe kan ze worden verbeterd?

07.04 Minister Isabelle Durant (Frans): De heer Depreter wijs ik erop dat de B Security-beambten de overtreders moeten sensibiliseren, maar zij hebben niet langer de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie; zij kunnen dus niet langer proces-verbaal opstellen.

De door Test-Aankoop opgezette enquête slaat op de metrostations Brussel-Zuid en Brussel-Centraal. De voetgangerstunnel van Brussel-Centraal ressorteert onder de stad Brussel.

Inzake de informatie aan de reizigers, worden de pictogrammen momenteel herzien. In Brussel-Zuid werden zij al aangepast. In de overige stations zal die herziening eind maart 2001 rond zijn. De inrichting van de nooduitgangen en hun pictografische aanduiding werden opnieuw bekeken.

Voor elk station is er een rampenplan. Desgevallend kan de wetgeving in overleg met minister Duquesne worden gewijzigd. Als men geconfronteerd wordt met grote menigtes rijzen er altijd specifieke problemen waarmee rekening moet worden gehouden bij evacuatie.

Tevens worden opleidingen georganiseerd met betrekking tot de manier waarop men in geval van een ramp dient te reageren.

(Nederlands) De NMBS heeft onderzocht of er bijkomende nooduitgangen kunnen aangebracht worden langs de kant van de uitgang Madeleine in Brussel-Centraal. De NMBS hoopt binnenkort hiervoor een bouwtoelating te krijgen.

Voor Brussel-Noord werd onlangs een studie aangevat met het oog op een uitgebreide renovatieoperatie. Die zal alleszins rekening houden met de meest recente veiligheidsnormen.

présentent pas de garanties suffisantes en matière de sécurité contre l'incendie. Comment la ministre explique-t-elle cette carence à Bruxelles-Midi compte tenu de la rénovation récente de cette gare?

Tiendra-t-on compte des exigences en matière de sécurité contre l'incendie lors de la rénovation de Bruxelles-Central et de Bruxelles-Nord?

07.03 Bart Somers (VLD): Le porte-parole de la SNCB évoque l'état lamentable de notre législation. Est-ce effectivement en matière de législation que le bât blesse? Si tel est le cas, comment pourrait-on y remédier?

07.04 Isabelle Durant, ministre (en français): A M. Depreter, je signale que les agents B Security doivent sensibiliser les usagers pris en défaut mais ils ne bénéficient plus de la mission d'officiers de police judiciaire; ils ne peuvent donc plus dresser de procès-verbal.

Quant à l'enquête de Test-Achats, elle concerne les stations de métro de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Central, le couloir de cette dernière dépendant de la ville de Bruxelles.

En matière d'information des voyageurs, la signalétique est en cours de révision. Elle est déjà renouvelée à Bruxelles-Midi. Elle sera achevée fin mars 2001 dans les autres gares. L'aménagement des sorties de secours et de leur signalisation a été repensée.

Il existe des plans « catastrophes » pour chaque gare. La législation peut être modifiée, si cela présente un intérêt, en collaboration avec M. Duquesne. Les situations de foule posent toujours des problèmes particuliers dont il faut tenir compte en cas d'évacuation.

Des formations en matière de réaction en cas d'incendie sont également organisées.

(En néerlandais) La SNCB a examiné la possibilité d'aménager des sorties de secours supplémentaires du côté de la sortie "Madeleine" de la gare de Bruxelles-Central. La SNCB espère obtenir sous peu le permis de bâtir nécessaire à cet effet.

En ce qui concerne la gare de Bruxelles-Nord, une étude relative à une vaste opération de rénovation est actuellement en cours. Il est évident qu'il sera tenu compte, dans ce cadre, des normes de

sécurité les plus récentes.

(Frans) Het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft terzake normen uitgevaardigd en die moeten worden nageleefd. Voor de nieuwe stations zijn zij veel strenger.

07.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het gaat hier om drie belangrijke stations waarvan 140.000 reizigers gebruik maken. Een brand kan heel gemakkelijk ontstaan, daarvan bestaan voldoende voorbeelden. Voorkomen is beter dan genezen.

Het incident is gesloten.

08 Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het station van Mol" (nr. 3270)

08.01 Servais Verherstraeten (CVP): Reeds twee keer stelde de minister inzake de plannen en het bestek van het station van Mol een einddatum in het vooruitzicht. Evenveel keer werd de termijn overschreden. Wat is de reden voor het verstrijken van de laatste timing, namelijk eind 2001?

Zijn de plannen klaar? Wordt een bouwvergunning afgeleverd? Wanneer zal de aanbesteding gebeuren? Wordt er geopteerd voor een dubbele rijrichting op het stationsplein? Wordt het oude station gesloopt of gerenoveerd?

Welke zal de nieuwe timing zijn? Hoe zal de minister erop toezien dat deze niet andermaal wordt overschreden? Heeft de vertraging invloed op de voor deze werken vrijgemaakte kredieten?

08.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik betreur het dat ik slecht nieuws moet brengen, maar de NMBS opteert voor het slopen van het bestaande station en de invulling van de ruimte door een overdekte galerij met fietsstallingen, wachtaccommodatie en eventueel commerciële ruimten.

Ze hoopt het aanbestedingsdossier klaar te hebben tegen maart 2001. De plannen zijn voorgelegd aan de Vlaamse bouwmeester. De aanbesteding zal gebeuren in oktober 2001. De middelen zijn beschikbaar in het investeringsbudget 2002. Op 15 januari 2001 werd, in overleg met het gemeentebestuur, definitief gekozen voor het behoud van een dubbele rijrichting.

(En français) Des normes du ministère de l'Intérieur existent, normes qui doivent être respectées. Elles sont beaucoup plus exigeantes pour les nouvelles gares.

07.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Il s'agit de trois gares importantes fréquentées par 140.000 voyageurs. Les risques d'incendie sont bien réels. Il en existe suffisamment d'exemples. Mieux vaut prévenir que guérir.

L'incident est clos.

08 Question orale de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare de Mol" (n° 3270)

08.01 Servais Verherstraeten (CVP): A deux reprises déjà, la ministre a cité une date butoir en ce qui concerne les plans et le cahier des charges relatifs à la gare de Mol. A deux reprises déjà, les délais ont été dépassés. Pourquoi la dernière échéance citée – fin 2001 – ne pourra-t-elle être respectée?

Les plans sont-ils prêts? Un permis de bâtir a-t-il été délivré? Quand l'adjudication aura-t-elle lieu? Optera-t-on en faveur d'une circulation dans les deux sens sur la place de la gare? L'ancienne gare sera-t-elle démolie ou rénovée?

Quel sera le prochain calendrier? Comment la ministre veillera-t-elle à ce qu'il soit, cette fois, respecté? Les retards affecteront-ils les crédits prévus pour les travaux?

08.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Je suis navrée de devoir vous donner de mauvaises nouvelles: la SNCB a opté en faveur de la démolition de la gare existante et de l'aménagement, à l'emplacement ainsi libéré, d'une galerie couverte regroupant emplacements pour vélos, infrastructure d'attente et, éventuellement, espaces commerciaux.

Elle espère que le dossier d'adjudication sera clôturé d'ici le mois de mars 2001. Les plans ont été soumis au maître de l'ouvrage flamand. L'adjudication elle-même sera organisée en octobre 2001. Les moyens nécessaires sont prévus au budget d'investissement 2002. Quant à la circulation dans les deux sens, une décision définitive relative à son maintien a été prise le 15 janvier 2001, en concertation avec les autorités communales.

De plannen van het nieuwe stationsplein worden helemaal aangepast aan de nieuwe visie. De aanbesteding zal kunnen gebeuren in oktober 2001. De werken zelf kunnen dan uitgevoerd worden op de NMBS-begroting van volgend jaar.

Op de uitvoering van het lopende investeringsplan zal door mijn departement in de toekomst nog nauwkeuriger toegekeken worden. In het derde beheerscontract zal een clausule worden opgenomen die de NMBS telkens tot meer uitleg dwingt over eventuele aanpassingen aan de timing van bepaalde werken. Niet alle uitstel is onterecht, maar in bepaalde gevallen bestaat er heel wat onduidelijkheid over het waarom van het uitstel van bepaalde werken. In de toekomst zal hierover meer duidelijkheid moeten bestaan.

08.03 Servais Verherstraeten (CVP): Ik wil niet schieten op de boodschapper. Het uitstel wordt nu verantwoord met dezelfde argumenten als de minister vorig jaar meedeelde. Blijkbaar stuurt de NMBS de minister met een kluitje in het riet. De minister zou de NMBS op de vingers moeten tikken.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sensibilisering rond de dode hoek-problematiek" (nr. 3259)
 - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de dode hoek" (nr. 3286)

09.01 Bart Somers (VLD): De problematiek van de dode hoek bij vrachtwagens kwam reeds meermaals aan bod. Sommigen zijn voorstander van een Europese maatregel, anderen pleiten voor subsidiemaatregelen voor het installeren van speciale spiegels. Op korte termijn blijft er natuurlijk een probleem.

Is het niet nodig om de fietsers meer bewust te maken van het gevaar van de dode hoek, ook via het onderwijs? Is er geen informatiecampaagne nodig, gericht op de vrachtwagenchauffeurs?

09.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De sector van de bedrijfswagens begint zich bewust te worden van de problematiek van de dode hoek. Onder meer dobli-spiegels worden voorgesteld. Hierdoor kan het aantal ongevallen worden

Les plans de la nouvelle place de la gare sont adaptés aux nouvelles conceptions en la matière. L'adjudication pourra avoir lieu en octobre 2001. Les travaux proprement dits pourront alors être inscrits au budget de la SNCB de l'année prochaine. A l'avenir, mon département surveillera de près la mise en oeuvre du plan d'investissement en cours. Le troisième contrat de gestion comportera une clause obligeant la SNCB à fournir des explications précises en cas de modification du calendrier de certains travaux. Il est évident que des reports peuvent se justifier mais, dans certains cas, on ignore totalement les raisons du report des travaux. A l'avenir, les choses devront être plus claires à ce niveau.

08.03 Servais Verherstraeten (CVP): Je ne voudrais pas tirer sur le pianiste. Le report est à présent justifié à l'aide des mêmes arguments que ceux communiqués par la ministre l'année dernière. La SNCB ne joue pas franc jeu avec la ministre. Celle-ci devrait lui faire des remontrances en ce domaine.

L'incident est clos.

09 Questions orales jointes de
 - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sensibilisation de la problématique de l'angle mort" (n° 3259)
 - M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de l'angle mort" (n° 3286)

09.01 Bart Somers (VLD): A propos du problème de l'angle mort des camions, déjà évoqué à plusieurs reprises, certains plaident en faveur d'une solution européenne, d'autres étant partisans de l'octroi de subsides pour l'installation d'un rétroviseur spécial. Quelle que soit la formule retenue à terme, le problème subsiste dans l'immédiat.

Les cyclistes ne devraient-ils pas être davantage sensibilisés aux dangers que représente l'angle mort, également à l'école? Une campagne d'information ne devrait-elle pas être organisée à l'attention des chauffeurs de poids lourds?

09.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le secteur des véhicules professionnels commence à prendre conscience de l'importance du problème de l'angle mort. Si l'installation de rétroviseurs "dobli" préconisée par certains permettrait de réduire le

verminderd, maar niet volledig uitgeschakeld, en wel om drie redenen. Te veel bestuurders zijn zich niet bewust van het risico, veel hangt af van de alertheid en reactie van de bestuurders en te veel fietsers en kinderen blijken zich totaal niet bewust te zijn van het gevaar. Er is nog een andere technische oplossing: het opvullen van de lege ruimte onder de hoge opleggers met balken of gesloten vakken.

Vindt de minister dat de aankoop van gesloten opleggers moet worden aangemoedigd?

09.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) : Dit is een belangrijk probleem.

Naast de structurele maatregelen wordt er onverwijld werk gemaakt van de sensibilisering van alle betrokkenen: fietsers en bromfietsers, vrachtwagenchauffeurs en transportondernemingen. Het BIVV werd belast met de coördinatie van een sensibilisering- en informatiecampaignede. De problematiek kwam aan bod in de BIVV-stand op het salon voor bedrijfsvoertuigen. In het maart-nummer van *Via Secura* verschijnt een artikel over het onderwerp. De cel educatie van het BIVV maakt een campagne klaar bestemd voor fietsers en bromfietsers. Ook in de opleiding van de monitors van de Vélo-école komt de problematiek aan bod, alsook in allerlei educatieve projecten van het BIVV. Zo was er een proefproject in Oudenburg. Daarnaast lopen ook elders campagnes van de transportfederatie, de federale politie en de fietsersbond.

In de studieprogramma's van de scholen komt de problematiek van de dode hoek niet aan bod. In de pedagogische pakketten van het BIVV is dat wél het geval, alsook in buitenschools verband. Ik zal contact opnemen met de onderwijsministers van de drie gemeenschappen om de aandacht te vestigen op deze aangelegenheid.

Mijn diensten werken aan een nieuw KB over de erkenning van rijscholen. De lesvoertuigen zullen met dode-hoekspiegels of een ander systeem moeten zijn uitgerust. Ik zal voorstellen uitwerken om de invloed van de rijopleiding bij te sturen. De problematiek van de dode hoek zal daarin worden opgenomen.

In juli 2000 werd een inventaris gemaakt van alle problemen van de sector, daartoe behoren ook de veiligheidsproblemen. Wij zullen verder werken met de sector.

nombre des accidents, elle n'éliminerait pas définitivement le problème, et ce, pour trois raisons : trop de conducteurs sont encore ignorants des risques existants, la vigilance et la rapidité des réflexes des conducteurs constituent un élément déterminant et trop de cyclistes, en particulier parmi les plus jeunes, semblent totalement inconscients des dangers auxquels ils s'exposent. L'installation d'une protection latérale obturant l'espace vide sous les semi-remorques pourrait constituer une solution technique de rechange.

La ministre est-elle d'avis que l'achat de semi-remorques équipés d'une protection latérale doit être encouragé?

09.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit d'un problème important.

En dehors de mesures structurelles, on s'occupe activement de sensibiliser tous les intéressés : cyclistes et cyclomotoristes, chauffeurs de camion et entreprises de transport. L'IBSR a été chargé de la coordination d'une campagne de sensibilisation et d'information. La question a été abordée au stand de l'IBSR au salon des véhicules utilitaires. Un article sur le sujet paraîtra dans le numéro de *Via Secura* du mois de mars. La cellule "éducation" de l'IBSR prépare une campagne à l'intention des cyclistes et des cyclomotoristes.

La problématique est également abordée dans le cadre de la formation des moniteurs de la 'vélo-école' et de divers projets éducatifs de l'IBSR. A titre d'exemple, un projet expérimental a été développé à Oudenburg. La fédération des transports, la police fédérale et la fédération cycliste organisent également des campagnes.

La question de l'angle mort ne figure pas dans les programmes d'étude des écoles. En revanche, les programmes pédagogiques de l'IBSR ainsi que les formations parascolaires en traitent. Je prendrai contact avec les ministres de l'Enseignement des trois Communautés pour attirer leur attention sur cette question.

Mes services préparent un nouvel arrêté royal relatif à la reconnaissance des écoles de conduite. Les véhicules devront être équipés de rétroviseurs permettant d'éliminer l'angle mort ou d'un autre système. Je formulerai des propositions pour adapter le contenu de l'écolage à la conduite. La question de l'angle mort y sera abordée.

En juillet 2000, il a été procédé à l'inventaire de l'ensemble des problèmes du secteur, parmi lesquels les problèmes de sécurité. Nous continuerons à oeuvrer avec le secteur.

Het Belgisch EU-voorzitterschap biedt mogelijkheden, maar ook het Zweedse voorzitterschap hecht groot belang aan de verkeersveiligheid.

De gesloten zijafscherming van opleggers biedt complementaire garanties. Ze voorkomen dat fietsers onder de wielen terechtkomen en de gevolgen van laterale aanrijdingen met personenvoertuigen worden erdoor gereduceerd. Nieuwe opleggers moeten nu al uitgerust zijn met afsluitingsbalken.

De nieuwe vrachtwagens zullen binnen enkele jaren allemaal een gesloten zijafscherming kennen. Deze komt ook de aërodynamica ten goede. Om deze zijafscherming verplichtend op te leggen dient de Richtlijn 89.297 te worden aangepast. Die wijziging heeft echter vertraging opgelopen.

09.04 Bart Somers (VLD): Dit is een schoolvoorbeeld van hoe ministers het Parlement moeten antwoorden.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3322)
 - de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS" (nr. 3324)

10.01 François Bellot (PRL FDF MCC): Het investeringsplan 1991-2000 van de NMBS is net afgelopen. Over welke middelen beschikt de voogdijminister om er zeker van te zijn dat de verdeelsleutel 60/40 voor de door de overheid gesubsidieerde werken zal worden gerespecteerd? Welke dienst staat in voor de controle? Welke zijn de resultaten van deze controles voor 1991-2000? Als de verdeelsleutel 60/40 niet werd gerespecteerd, zal de NMBS dan dienovereenkomstig correcties doorvoeren tijdens de periode 2001-2010?

Zal de regering over een volledige balans van het plan dat op 31 december 2000 afliep beschikken wanneer zij zich over het beheerscontract van de NMBS, het investeringsprogramma en de voorstellen inzake structuur zal moeten uitspreken?

10.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De verdeling van de investeringen tussen de gewesten

La présidence belge de l'UE ouvre des possibilités mais la présidence suédoise aussi accorde une grande importance à la sécurité routière.

La protection latérale fermée des semi-remorques offre des garanties complémentaires. Ce type de protection évite aux cyclistes de tomber sous les roues et contribue à réduire les conséquences d'une collision latérale avec des voitures particulières. Cette protection est désormais obligatoire sur les nouveaux semi-remorques.

Dans quelques années, tous les nouveaux camions seront équipés de ces protections latérales qui favorisent en même temps l'aérodynamisme. Pour rendre ces protections latérales obligatoires, il y a lieu d'adapter la directive 89.297. Cette modification a toutefois subi un certain retard.

09.04 Bart Somers (VLD): Voilà bien un exemple type de la manière dont il convient que les ministres répondent au Parlement.

L'incident est clos.

10 Questions orales jointes de
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3322)
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB" (n° 3324)

10.01 François Bellot (PRL FDF MCC) : Le plan d'investissement 1991-2000 de la SNCB vient de se clôturer. Quels sont les moyens dont dispose le ministre de tutelle pour s'assurer du respect de la clef de répartition 60/40 lors de la répartition des travaux subsidiés par l'État? Quel est le service qui effectue le contrôle? Quels sont les résultats de ces contrôles pour 1991-2000? Si la clé 60/40 n'a pas été respectée, la SNCB va-t-elle apporter les corrections en conséquence durant la période 2001-2010?

Au moment où le gouvernement va devoir se prononcer sur le contrat de gestion de la SNCB, le programme d'investissement et les propositions de structure, disposera-t-il d'un bilan complet du plan qui s'est terminé le 31 décembre 2000?

10.02 Isabelle Durant , ministre (en français) : La répartition régionale en matière d'investissement est

wordt vastgesteld op twee niveaus en wordt ter goedkeuring aan de raad van bestuur en vervolgens aan de toeziende overheden voorgelegd.

Wordt de verdeelsleutel gerespecteerd? Als deze voor een bepaald jaar niet kan worden gerespecteerd wordt dit over een periode van één of twee jaar gecompenseerd?

Betreffende de verwezenlijking van het plan, verplicht het beheerscontract de NMBS om aan de overheid informatie te verstrekken.

Artikel 26 van het tweede beheerscontract bepaalt dat de investeringsprogramma's aan de overheid worden voorgelegd. Het Bestuur van het vervoer te land voert op grond daarvan budgetcontroles uit.

De NMBS moet ook een uitvoeringsplan opstellen dat eveneens deze norm moet respecteren en de overheid ziet hierop toe.

De investeringsprogramma's worden immers niet altijd nageleefd, eventueel zonder dat de NMBS hiervoor verantwoordelijk is. De NMBS moet dit verhelpen door steeds met de verdeelsleutel 40/60 rekening te houden.

Voor het station van Mol zou het nuttig zijn dat men kan toezien op de opvolging van de geplande projecten.

Voor het toekomstig investeringsplan, zal ik toezien op een betere controle dan de strikte budgetcontrole. De moeilijkheid vloeit voort uit het feit dat men met een snelle controle niet kan nagaan of de 60/40 – sleutel gerespecteerd werd. Voor het nieuwe tienjarenplan, moet men een zo nauwkeurige balans van het vorige plan proberen te bekomen opdat de verdeelsleutel budgettair en inzake evenwicht in de werken gerespecteerd zou zijn.

10.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Ik neem nota van het feit dat er geen onafhankelijk controleorgaan voor de NMBS bestaat en dat de door de overheid uitgevoerde controle uitsluitend budgettair is.

Ik kom terug op mijn tweede vraag.

De interministeriële conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) heeft op 30 maart 1999 verklaard voorstander te zijn van de aanleg van een GEN binnen een straal van zo'n 30 km rond Brussel-Stad. De ministers die de tekst ondertekenden zegden eveneens gewonnen te zijn voor het op vier sporen brengen van de lijnen Brussel-Nijvel en Watermaal-Ottignies, de aanleg van de Schuman-Josaphat tunnel en de verbindingen Leuven-Zaventem en Antwerpen-Zaventem. De conferentie oordeelde dat die werken absoluut noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking

établie à deux niveaux et est soumise à l'approbation du Conseil d'administration et, ensuite, aux autorités de tutelle.

La clé est-elle respectée? Si le respect de la clé n'est pas possible pour une année, une compensation est effectuée sur une période d'un ou deux ans.

Quant à la réalisation du plan, le contrat de gestion oblige la SNCB à fournir des informations à l'État. L'article 26 du second contrat de gestion stipule que les programmes d'investissement sont soumis à l'État. L'administration des transports terrestres effectue, sur cette base, des contrôles budgétaires. La SNCB est également tenue d'établir un plan d'exécution qui doit, lui aussi, respecter cette norme, ce qui est contrôlé par l'État.

Les programmes d'investissement ne sont en effet par toujours respectés, éventuellement sans que la responsabilité de la SNCB soit en cause. Elle est tenue d'y remédier en tenant toujours compte de la clef 40/60.

Quant à la gare de Mol, il sera utile de permettre le contrôle du suivi des projets envisagés.

En ce qui concerne le futur plan d'investissement, je m'attacherai à un meilleur contrôle que le strict contrôle budgétaire. La difficulté vient du fait qu'on ne peut contrôler rapidement le respect de la clef 60/40. En ce qui concerne le nouveau plan décennal, il faut essayer d'obtenir un bilan le plus précis possible du plan précédent afin que la clef soit respectée d'un point de vue budgétaire et d'un point de vue d'équilibre des travaux.

10.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Je prends note qu'il n'existe pas d'organisme de contrôle indépendant de la SNCB et que le contrôle effectué par l'État est exclusivement budgétaire.

J'en viens à ma seconde question.

La conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure s'est déclarée, le 30 mars 1999, en faveur de la réalisation d'un RER dans un rayon d'environ 30 kms autour de Bruxelles ville. Les ministres signataires se sont également prononcés pour la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Nivelles et Watermaal-Ottignies, pour la réalisation du tunnel Schumann-Josaphat, des liaisons Louvain-Zaventem et Anvers-Zaventem. La conférence a considéré que ces travaux étaient indispensables à la mise en œuvre du RER, sans préjudice des modalités de

van het GEN, ongeacht de financieringswijze.

Niet alle door de conferentie voorgestelde investeringen zouden echter in het tienjarenplan betreffende de NMBS-investeringen worden vermeld. Heeft de conferentie die wederzijdse verbintenis van Gewesten en federale overheid effectief gerapporteerd? Voor welk project dat verband houdt met die investeringen, zou al een stedenbouwkundige vergunning zijn aangevraagd?

10.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De verwezenlijking van het GEN houdt de aanleg in van een derde en een vierde spoor tussen Linkebeek en Nijvel en van een spoorlijn langs de E411, de bouw van de Schuman-Josaphat tunnel, evenals de totstandkoming van de verbindingen Leuven-Nossegem-Zaventem en Antwerpen-Zaventem. Het programma integreert dus wel degelijk de door de ICVI in 1999 vooropgestelde infrastructuuruitbreidingen.

Het op vier sporen brengen van de toekomstige spoorlijn langs de autosnelweg E411 roept enig voorbehoud op wat het nut, de kostprijs, de gevolgen voor het milieu en de uitvoeringstermijnen betreft.

De aanleg van een spoorlijn langs de E19 leert ons dat het nuttig is die vragen te stellen.

De regeringen onderhandelen momenteel dus onderling en met de NMBS. Het debat is nog niet gesloten.

Er werden stedenbouwkundige vergunningen verleend voor de Schuman-Josaphat tunnel, het baanvak onder de Wetstraat en de verbinding Leuven-Zaventem.

De andere vergunningsaanvragen zijn nog niet afgehandeld.

10.05 **François Bellot** (PRL FDF MCC): Het gedeeltelijk ter discussie stellen van die akkoorden zal opnieuw tot opschudding leiden.

10.06 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Momenteel wordt zoals geweten over het tienjarenplan gedebatteerd. Daarbij zal ook over dit aspect van het plan moeten worden gediscussieerd.

De samenwerking inzake het GEN zal ook snelle beslissingen vereisen. Ik wil in geen geval de behandeling van die twee verbonden dossiers vertragen.

financement.

Or, le plan décennal d'investissement de la SNCB n'intégrerait pas tous les investissements proposés par la conférence. Celle-ci a-t-elle bien rapporté cet engagement mutuel des régions et de l'État fédéral ? Quel projet relatif à ces investissements aurait déjà fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme ?

10.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La réalisation du RER comprend la construction d'une troisième et quatrième voie entre Linkebeek et Nivelles, la construction d'une ligne le long de la E411, la réalisation du tunnel Shumann-Josaphat, la réalisation de la liaison Louvain-Nossegem-Zaventem et celle de la liaison Anvers-Zaventem.

Le programme intègre donc bien les extensions d'infrastructure retenues par la CICI en 1999.

La mise à quatre voies le long de l'autoroute E411 appelle quelques réserves en termes d'utilité, de coût, de retombées sur l'environnement et de délais d'exécution.

La même opération, menée le long de l'E19, montre qu'il est utile de se poser des questions.

Nous sommes donc en cours de négociations intra-gouvernementales et avec la SNCB. Le débat n'est pas clos.

Quant aux permis d'urbanisme, un permis a été accordé pour le tunnel Schuman-Josaphat et pour le tronçon sous la rue de la Loi.

Pour la liaison Louvain-Zaventem, un permis a également été octroyé.

Les autres demandes de permis sont toujours en cours.

10.05 **François Bellot** (PRL FDF MCC) : La remise en cause partielle de ces accords va entraîner de nouveaux remous.

10.06 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : On sait que le débat est en cours sur le plan décennal. Cet aspect du plan devra être discuté.

La coopération au sujet du RER appellera également des décisions rapides. Je ne veux en aucun cas retarder le traitement de ces deux dossiers, qui sont liés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.00 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.00 heures.