



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

woensdag

26-03-2003

18:57 uur

mercredi

26-03-2003

18:57 heures

INHOUD

Berichten van verhindering	1
ONTWERPEN EN VOORSTELLEN	1
Ontwerp van programmawet (2343/1-22)	1
- Wetsvoorstel betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen (240/1-2)	1
- Wetsvoorstel betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen (350/1-2)	1
- Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 16 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (428/1-2)	1
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen, goederen en diensten wat betreft het opnemen van sociale, ethische en ecologische criteria in het bestek (2332/1-2)	1
- Wetsvoorstel houdende wijziging van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten (2333/1-3)	1
<i>Hervatting van de algemene bespreking</i>	2
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Anne-Mie Descheemaeker</i>	

SOMMAIRE

Excusés	1
PROJETS ET PROPOSITIONS	1
Projet de loi-programme (2343/1-22)	1
- Proposition de loi relative à l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise (240/1)	1
- Proposition de loi relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise (350/1)	1
- Proposition de loi modifiant l'article 16 du Code des impôts sur les revenus 1992 (428/1-2)	1
- Proposition de loi modifiant la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, en ce qui concerne l'inclusion de critères sociaux, éthiques et écologiques dans le cahier des charges (2332/1-2)	1
- Proposition de loi modifiant la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services (2333/1-3)	1
<i>Reprise de la discussion générale</i>	2
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Anne-Mie Descheemaeker</i>	

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 26 MAART 2003

18:57 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 26 MARS 2003

18:57 heures

De vergadering wordt geopend om 18.57 uur door de heer Joos Wauters.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering:
De **voorzitter**:

De vergadering is geopend.

Een reeks mededelingen en besluiten moet ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Ambtsplicht: Koen Bultinck

Gezondheidsredenen: Guy Hove en Patrick Moriau

Verhinderd: Ludo Van Campenhout

Federale regering

Olivier Deleuze, staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling: OESO (Parijs)

Ontwerpen en voorstellen**01 Ontwerp van programmawet (2343/1-22)**

- Wetsvoorstel betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen (240/1-2)

- Wetsvoorstel betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen (350/1-2)

- Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 16 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (428/1-2)

- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen, goederen en diensten wat betreft het opnemen van sociale, ethische en ecologische criteria in het bestek (2332/1-2)

La séance est ouverte à 18.57 heures par M. Joos Wauters, président.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance:

Le **président**:

La séance est ouverte.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Devoirs de mandat: Koen Bultinck

Raisons de santé: Guy Hove et Patrick Moriau

Empêché: Ludo van Campenhout

Gouvernement fédéral

Olivier Deleuze, secrétaire d'Etat à l'Energie et au Développement durable: OCDE (Paris)

Projets et propositions**01 Projet de loi-programme (2343/1-22)**

- Proposition de loi relative à l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise (240/1)

- Proposition de loi relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise (350/1)

- Proposition de loi modifiant l'article 16 du Code des impôts sur les revenus 1992 (428/1-2)

- Proposition de loi modifiant la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, en ce qui concerne l'inclusion de critères sociaux, éthiques et écologiques dans le cahier des charges (2332/1-2)

- Wetsvoorstel houdende wijziging van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten (2333/1-3)

Hervatting van de algemene bespreking

De algemene bespreking is hervat.

01.01 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb tijdens mijn twintig jaar als parlamentslid de programmawetten zien evolueren tot vuilnisbakken en de laatste vier jaar tot afvalcontainers, maar wat er gebeurd is met de artikels 152 tot 161 overtreft werkelijk alles.

Deze artikels hernemen een wetsontwerp dat al in oktober 2002 werd ingediend door minister Durant. Het ontwerp werd meermaals geagendeerd in de commissie Infrastructuur, maar kon nooit worden behandeld omdat de commissie niet in aantal was. Dit was niet enkel te wijten aan een gebrek aan werklust, maar vooral aan de onwil van een aantal leden van de meerderheid om het voorstel goed te keuren.

Vandaar dat de SP.A ostentatief afwezig bleef als het ontwerp ter sprake kwam. Mevrouw Durant werd zenuwachtig, wilde niet zonder dit schaamlapje naar de verkiezingen en manoeuvreerde haar ontwerp in de programmawet. De meerderheid moest het dan wel goedkeuren.

De tien artikels in de programmawet hebben geen invloed op de overheidsfinanciën en verwezenlijken geen belangrijke sociale doelstellingen. Ze illustreren dat minister Durant vier jaar lang niet gedaan heeft wat ze had moeten doen: een beter ontwerp indienen over de bedrijfsvervoerplannen, zoals beloofd was. Er is nu iets heel klein gekomen, zonder belangrijk effect.

De eerste groene minister voor mobiliteit had als vice-premier een trendbreuk tot stand kunnen brengen, maar ze heeft gefaald. De NMBS staat op de rand van de afgrond, het ambitieuze investeringsplan is in het eerste jaar al teruggeschoefd met een derde en er wordt gesnoeid in het personeel. Vandaar dat de regering hoopt dat het strategisch plan van de heer Vinck uitblijft tot na 18 mei. Op het vlak van de fiscaliteit heeft minister Durant enkele pogingen ondernomen, maar de blauwe partners wilden niet. De fiscale aftrekbaarheid voor het vervoer per fiets

- Proposition de loi modifiant la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services (2333/1-3)

Reprise de la discussion générale

La discussion générale est reprise.

01.01 Jos Ansoms (CD&V): Au cours de mes 20 années de carrière parlementaire, j'ai vu les lois-programme se transformer en poubelles et les quatre dernières même en véritables conteneurs à déchets, mais ce à quoi nous assistons avec les articles 152 à 161 dépasse véritablement l'entendement.

Ces articles reprennent en fait un projet de loi déposé en octobre 2002 déjà par Mme Durant. Le projet a été à plusieurs reprises inscrit à l'ordre du jour de la commission de l'Infrastructure mais n'a jamais pu être examiné étant donné que la commission n'était pas en nombre. Il ne s'agissait pas uniquement d'un problème de manque d'ardeur au travail : en fait, un certain nombre de membres de la majorité n'avaient nullement envie d'approuver le texte.

C'est pourquoi le SP.A est resté délibérément absent lorsque le sujet a été évoqué. Mme Durant s'est énervée, refusant de se présenter devant l'électeur sans cette mesurette. Elle a fait en sorte d'insérer son projet dans la loi-programme. Il ne restait plus à la majorité qu'à l'approuver.

Les dix articles de la loi-programme sont sans effet sur les finances publiques et ne concrétisent aucun objectif social. Ils montrent que la ministre Durant n'a pas fait en quatre ans ce qu'elle aurait dû faire, c'est-à-dire déposer un meilleur projet concernant les plans de transport d'entreprise, comme elle s'y était engagée. La mesure qui est prise est minime et n'aura guère d'impact.

La première ministre écologiste de la Mobilité aurait pu imposer une rupture de tendance mais elle a échoué. La SNCB est au bord de l'abîme, l'ambitieux projet d'investissements a été amputé d'un tiers dès la première année et le personnel est réduit. C'est pourquoi le gouvernement espère que le plan stratégique de M. Vinck ne sera pas présenté avant le 18 mai. En matière de fiscalité, la ministre Durant a fait quelques tentatives mais elle n'a pas été suivie par le partenaire libéral. Quant à la déductibilité fiscale des déplacements à vélo, c'était un os à ronger pour la ministre.

was een zoethoudertje voor de minister.

Voor de rest is er op het gebied van woon-werkverkeer niets veranderd. In 1999 was er een grote meerderheid voor een ontwerp over de bedrijfsvervoerplannen. Bij de samenstelling van de nieuwe regering botste dat ontwerp echter op het veto van Verhofstadt. De kersverse groene minister kondigde een veel beter, verregaander ontwerp aan. Het is er nooit gekomen. De minister nodigt de werkgevers uit om hun statistieken door te sturen naar een databank. Er is geen stok achter de deur. De databank zal om de drie jaar worden geactualiseerd en ze zal de gegevens bevatten die ze krijgt van alle werkgevers uit de particuliere en de openbare sector met minstens honderd werknemers. Dat is alles.

Ik ben ervan overtuigd dat de minister zich vooral heeft laten leiden door de anti-houding van de werkgevers, die overigens niet nieuw is. Ook de top van de vakbonden remt af. Echte bedrijfsvervoerplannen kunnen een aanzienlijke positieve invloed hebben op het woon-werkverkeer en op de ochtend- en avondspits, zonder dat zij de belastingbetaler veel geld kosten. Men heeft de kans laten liggen. De werkgever heeft er nochtans ook alle belang bij dat de mobiliteitscrisis onder controle komt. De bereikbaarheidsproblematiek speelt een grote rol bij investeringen en delokalisering. Daarom begrijp ik de werkgevers niet goed.

Men moet ook een verplichting invoeren. Anders zal de tijd en het geld dat de ene werkgever wel en de andere niet besteedt aan het opstellen van de gegevens de concurrentie vervalsen.

Men moet ook niet alleen aan de grote steden denken. Ook daarbuiten zijn er mobiliteitsproblemen. Ook voor mensen zonder auto bestaat er een bereikbaarheidsprobleem. Men merkt dit aan het hoge percentage mensen zonder auto bij de werklozen.

We spreken ook over een ecologisch probleem. De luchtverontreiniging wordt vooral veroorzaakt door het autoverkeer.

In het verleden namen werkgevers en werknemers wel verantwoordelijkheid op voor het woon-werkverkeer.

Pour le reste, rien n'a changé dans le domaine des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En 1999, une grande majorité était favorable à un projet relatif aux plans d'entreprise. Au moment de la constitution du nouveau gouvernement, ce projet s'est toutefois heurté à un veto de M. Verhofstadt. La ministre verte fraîchement émolue annonçait un projet plus efficace et plus audacieux. Ce projet n'a toutefois jamais vu le jour. La ministre invite à présent les employeurs à transmettre leurs statistiques à une banque de données, précisant qu'il ne s'agit nullement d'un moyen de pression. La banque de données sera actualisée tous les trois ans et contiendra des données provenant de l'ensemble des employeurs des secteurs privé et public comptant cent travailleurs au moins. Et l'initiative s'arrête là.

Je suis convaincu que la ministre s'est surtout laissée guider par l'attitude hostile des employeurs, qui n'est par ailleurs pas nouvelle. Les hauts responsables des syndicats ne se montrent pas davantage enthousiastes. L'élaboration de véritables plans d'entreprise pourrait avoir une influence très positive sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et sur les heures de pointes en début et en fin de journée, et ce, sans coûter cher au contribuable. On a laissé passer l'occasion de mettre en place une mesure efficace. Les employeurs ont pourtant tout intérêt à ce que les problèmes de mobilité soient maîtrisés. L'accessibilité joue un rôle important en matière d'investissements et de délocalisation. J'éprouve dès lors des difficultés à comprendre l'attitude des employeurs.

La transmission des données doit être rendue obligatoire, afin d'éviter que le temps et l'argent consacrés par les uns, et non par les autres, à la présentation des données engendrent une distorsion de concurrence.

Les problèmes de mobilité ne concernent pas uniquement les grandes villes. Les personnes sans voiture connaissent également des problèmes d'accessibilité, comme en témoigne le pourcentage élevé de chômeurs ne possédant pas de véhicule.

Le dossier de la mobilité revêt aussi une dimension écologique, le trafic automobile étant le principal responsable de la pollution atmosphérique.

Par le passé, les employeurs et les travailleurs prenaient leurs responsabilités en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de

travail.

Deze artikelen zijn zo mager dat we ze beter niet kunnen goedkeuren. De gegevens in de databank zullen gaan over ongeveer 40 percent van het woon-werkverkeer, omdat vooral de KMO's voor werkgelegenheid zorgen, zeker in Vlaanderen. Dit wetsontwerp is een overbodig onding. De groenen hebben zich door hun onervarenheid laten rollen. Het is een pervers signaal aan de werkgevers dat ze weer drie jaar op beide oren kunnen slapen. Wij hebben een amendement ingediend bij elk artikel. Als dat wordt goedgekeurd, dan is het oude ontwerp opnieuw goedgekeurd. Dan staan we waar we vier jaar geleden stonden, maar dat was dan toch al ergens.

Ik vraag iedereen die de wet in 1999 heeft goedgekeurd morgen voor mijn tien amendementen te stemmen. Pas dan zullen wij een echte wet op de verplichte bedrijfsvervoerplannen hebben met reële invloeden op het woon-werkverkeer.

01.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Het ontwerp over de bedrijfsvervoerplannen heeft een lange voorgeschiedenis. Mijnheer Ansoms, u bent een deskundige op het gebied van de mobiliteit maar heeft de CD&V uw expertise voldoende aangewend om de zaken te doen opschieten? Ik wil u hulde brengen voor de opbouwende houding die u steeds aangenomen heeft.

In deze zittingsperiode is de mobiliteit een politieke inzet geworden.

De arbeidsduurvermindering is weliswaar voelbaar maar door de langere verplaatsingstijd tussen werk en woonplaats is de kwaliteit van het leven niet verbeterd. Het gaat ook om een economische inzet vermits deze verplaatsingen tijd in beslag nemen, geld kosten en een verlies aan vrije tijd veroorzaken.

De groeiende tendens in de voorbije dertig jaar was dat de bedrijven zich steeds meer in grote centra zoals Brussel gingen vestigen.

Het voorliggend wetsontwerp kan een oplossing bieden omdat hierdoor de automobilisten misschien minder geneigd zullen zijn om hun wagen voor hen alleen te gebruiken. Het is ook de bekroning van

Les articles à l'examen sont si peu étoffés que nous préférons ne pas voter en leur faveur. La banque de données contiendra des informations reflétant quelque 40 pour cent seulement des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, dans la mesure où les PME représentent une part importante de l'emploi, en particulier en Flandre. Ce projet de loi ne présente aucun intérêt. En raison de leur inexpérience, les verts se sont laissés rouler dans la farine. Ce texte constitue, par ailleurs, un signal pervers à l'adresse des employeurs qui peuvent dormir sur leurs deux oreilles dans les trois années à venir. Nous avons déposé un amendement à chaque article. Si ce texte devait être adopté, l'ancien projet le serait aussi et nous nous retrouverions quatre ans en arrière, c'est-à-dire nulle part.

Je demande à tous ceux qui ont adopté la loi en 1999 de faire de même demain à propos de mes dix amendements. Ce n'est qu'à partir de ce moment-là que nous disposerons d'une véritable loi qui rendra les plans de transports d'entreprise obligatoires et qui influera ainsi réellement sur le trafic généré par les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

01.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Le projet relatif aux déplacements des entreprises a une longue histoire. Monsieur Ansoms, vous êtes un expert en mobilité, mais le CD&V vous a-t-il utilisé suffisamment pour faire avancer les choses ? Je vous rends hommage pour l'attitude constructive que vous avez toujours adoptée.

Durant cette législature, la mobilité est devenue un enjeu politique.

Si la réduction du temps de travail est tangible, la qualité de la vie ne s'est pas améliorée à cause de l'allongement du temps de déplacement entre le lieu de travail et le domicile. Il s'agit aussi d'enjeux économiques, car ces déplacements prennent du temps, coûtent de l'argent et font perdre des moments de loisirs.

On peut observer durant les trente dernières années une concentration des entreprises dans des grands centres comme Bruxelles selon une tendance croissante.

Ce projet de loi peut constituer une solution, en permettant de sortir de l'« autosolisme ».

Il constitue un aboutissement couronnant un travail mené en amont avec un grand nombre d'intervenants institutionnels et de terrain. Il est

het voorbereidend werk van een groot aantal actoren, zowel instellingen als mensen van de praktijk. Het is ook het resultaat van overleg.

Wetenschapslui geven toe dat er in de ondernemingen een mentaliteitswijziging plaatsvindt en dat mensen die in de bedrijfswereld werkzaam zijn, zich bewust worden dat dit dossier moet worden aangepakt.

Het echte debat heeft betrekking op de vraag of men de ondernemingen kan verplichten vervoerplannen op te zetten, of dat ze er toe moeten worden aangezet dat vrijwillig te doen. In Vlaanderen werden experimenten op vrijwillige basis uitgevoerd.

Persoonlijk pleit ik ervoor dat bedrijven die plannen vrijwillig opzetten.

Er moet worden nagedacht over de wijze waarop we onze bekommernis inzake mobiliteit beter kunnen overbrengen.

Deze wet komt te gelegener tijd om de dynamiek te versterken die al bij actoren als de vakbonden wordt vastgesteld.

Het is ook waar dat de bedrijven beducht zijn voor meer verplichtingen.

Binnenkort wordt een toepassingsbesluit gepubliceerd dat nu door de Raad van State wordt onderzocht. Samen met een gebruiksaanwijzing die wordt voorbereid, vormt het de volgende stap die de bedrijven de waarborg zal geven dat ze zich wel degelijk op dit wetsontwerp kunnen baseren om de gewenste vervoerplannen op te zetten.

Graag kreeg ik ook nadere toelichting over de consequenties van de fiscale aftrekbaarheid van de kosten van de bedrijven. Op welke wijze zal een en ander worden geëvalueerd? Welke instrumenten worden de FOD Mobiliteit ter beschikking gesteld om de informatie door te geven? Ik pleit voor een zo eenvoudig en een zo doeltreffend mogelijke werkwijze.

Ik vraag mij af wat er op het gebied van opleiding en informatieverstrekking georganiseerd wordt voor diegenen die de gegevens zullen inwinnen en oplossingen zullen moeten zoeken om de vooropgestelde mentaliteitswijziging inzake woon-werkverkeer te bewerkstelligen. Zouden we onze gedachten ook niet eens over het vraagstuk van het goederenvervoer moeten laten gaan? Wordt er samengewerkt met het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid?

aussi le résultat d'une concertation.

Les scientifiques reconnaissent que, dans les entreprises, les mentalités changent et qu'il y a une prise de conscience que le dossier doit être pris en charge.

Le vrai débat porte sur le fait d'obliger les entreprises à faire des plans de mobilité ou de susciter qu'elles le fassent sur base volontaire par différents moyens. Il existe des expériences menées sur base volontaire en Flandre.

Je plaide personnellement pour le volontariat.

Il faut réfléchir afin de mieux faire partager nos préoccupations de mobilité.

La loi vient à point pour renforcer la dynamique que l'on peut déjà observer chez des acteurs comme les syndicats.

Il est vrai aussi que les entreprises craignent des obligations.

Un arrêté royal d'application devrait bientôt être publié, mais il est actuellement examiné par le Conseil d'Etat. Il constitue, avec un manuel d'utilisation en projet, les prochaines étapes qui permettront aux entreprises d'avoir l'assurance que c'est bien sur ce projet de loi qu'elles pourront se baser afin d'établir les plans de déplacement souhaités.

En ce qui concerne la déduction fiscale des frais encourus par les entreprises, j'aimerais des précisions sur l'impact de cette mesure. Quels sont les modes d'évaluation choisis? Quels sont les outils mis à disposition du service fédéral de la Mobilité pour transmettre l'information? Je plaide pour que la méthodologie soit la plus simple et la plus efficace possible.

Je me demande ce qui est mis en place en termes de formation et d'information pour ceux qui récolteront ces données et devront trouver des solutions pour répondre à l'objectif de changer la philosophie du déplacement domicile-travail. Je me demande également si une réflexion ne pourrait pas être menée sur le plan du transport de marchandises. Une collaboration est-elle organisée avec le ministère de l'Emploi et du travail?

01.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Toegankelijkheid is slechts één, zij het belangrijk, element van de mobiliteitsproblematiek. Ik wil er op wijzen dat slechts vijf procent van de verplaatsingen woon-werkverkeer zijn. Het fileprobleem kan dus niet alleen met verplichte bedrijfsvervoerplannen worden opgelost.

Er zijn verscheidene fiscale maatregelen genomen. Investerings van bedrijven voor werknemersvervoer zijn tot 120 procent aftrekbaar gemaakt en abonnementen zullen niet meer gelden als voordeel in natura.

We verschillen van mening inzake de te hanteren methode. We hebben gekozen voor een partnerschap met grote bedrijven om op de grote verkeersstromen zicht te krijgen. De gegevens waarover we nu beschikken zijn heel slecht. De databank is een manier om die situatie te verbeteren. De databank is klaar en werd voorbereid door Fedict en Agora.

(*Frans*) Wat de vragen van mevrouw Coenen over de informatie betreft, hebben de vakbondsorganisaties interesse getoond voor de enquêtemogelijkheden waarover zij in de ondernemingsraden beschikken om een oproep te doen bij de vakbondsleden en vervolgens creatieve oplossingen uit te werken om een mentaliteitswijziging inzake woon-werkverkeer te bewerkstelligen. Ik denk dat creativiteit in dit verband essentieel is. Sedert de Copernicus-hervorming bestaat er bij de FOD Mobiliteit en Vervoer een cel voor de gegevensverwerking en het uitdenken van creatieve oplossingen. Er is geen bezwaar om met het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid samen te werken. Dit ontwerp vertrekt vanuit een ander uitgangspunt, namelijk het partnerschap. Het is zeker voor verbetering vatbaar, maar ik denk dat dit de enige werkbare formule is inzake mobiliteit. De tekst voorziet niet in straffen, maar een wetgeving moet worden toegepast.

Het raadplegen van de diverse betrokken partijen vergde zeven à acht maanden. Deze tekst komt dus niet uit de hemel vallen. Ik hoop dat het ontwerp in de toekomst zal worden geëvalueerd en dat het zelfs zal worden verbeterd. De maatregelen moeten worden aangepast aan de zeer uiteenlopende omstandigheden in de bedrijven.

Het koninklijk besluit is bijna klaar. De vragen zullen worden gesteld via formulieren die langs elektronische weg zullen worden bezorgd en er zal

01.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'accessibilité n'est qu'un élément, certes important, du problème de la mobilité. Je souhaiterais souligner que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne représentent que 5% du total. Le problème des embouteillages ne pourra donc pas être résolu uniquement à l'aide de plans de transports d'entreprise obligatoires.

Différentes mesures fiscales ont été prises. Les investissements consentis par les entreprises dans le domaine du transport de travailleurs sont désormais déductibles à 120% et les abonnements ne seront plus considérés comme des avantages en nature.

Nos opinions divergent en ce qui concerne la méthode à utiliser. Nous avons opté pour un partenariat avec les grandes entreprises afin d'obtenir un aperçu des flux de trafic. Les données dont nous disposons actuellement sont de très mauvaise qualité. La base de données est censée améliorer la situation. Elle est prête et a été élaborée par Fedict et Agora.

(*En français*) En ce qui concerne les questions de Mme Coenen au sujet de l'information : les organisations syndicales sont intéressées à utiliser les éléments d'enquête au sein du conseil d'entreprise afin de mobiliser l'ensemble des travailleurs syndiqués et d'organiser ensuite des solutions créatives en vue de modifier les comportements de déplacement. Je pense que la créativité est primordiale en la matière. Il existe au sein du SPF Mobilité et transports, depuis la réforme Copernic, une cellule affectée au traitement des données et à l'élaboration de solutions créatives. Il n'y a pas d'objection à travailler avec le ministère de l'Emploi et du Travail. Ce projet adopte une approche différente, basée sur le partenariat. Certainement, il est perfectible mais je crois que cette formule est la seule praticable en matière de mobilité. En ce qui concerne les sanctions, rien n'est prévu dans le texte mais une législation trouve à s'appliquer.

Sept à huit mois ont été nécessaires pour mener les diverses consultations. Cela ne tombe pas du ciel. J'espère qu'à l'avenir, le projet sera évalué et même amélioré. La diversité des situations est telle que les mesures doivent être adaptées aux différentes situations que connaissent les entreprises.

L'arrêté royal est quasi prêt. Les questions seront posées par le biais de formulaires transmis par voie

gebruik worden gemaakt van de gegevens van de Kruispuntbank.

01.04 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb niet gezegd dat verplichte bedrijfsvervoerplannen de files zouden oplossen, maar wel dat ze zouden helpen om de problematiek van de files onder controle te krijgen. Er moet veel meer gebeuren, zoals investeringen in het spoor.

De minister wil op vrijwillige basis werken, maar ik ben ervan overtuigd dat het tijd is voor een moedige, ingrijpende beslissing. Sociaal overleg is zeer belangrijk, maar wij moeten - net als indertijd met de loonnorm - als verkozenen de verantwoordelijkheid durven opnemen en ingrijpen.

Van een minister van een partij met regeldrift had ik trouwens zo'n liberale houding niet verwacht.

De **voorzitter**: Men heeft wel niet de moed gehad om de loonnorm ook op te leggen aan andere inkomenscategorieën dan arbeiders en bedienden.

01.05 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Onze fractie heeft naar aanleiding van het advies van de Commissie ter bescherming van het privé-leven twee amendementen ingediend, op artikel 123 en 124 van de programmawet, die de overheid en dienstleverancier toestaan de gegevens te controleren. De amendementen zijn door alle democratische partijen ondertekend. Zij moeten instaan voor de bescherming van het privé-leven. Wij zullen morgen vragen ze terug te sturen naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

De **voorzitter**: We zullen morgen om 14.15 over de terugzending naar de commissie beslissen.

De vergadering is gesloten.

De vergadering wordt gesloten om 19.51 uur. Volgende vergadering donderdag 27 maart om 14.15 uur.

électronique et en collectant les données de la banque carrefour.

01.04 Jos Ansoms (CD&V): Je n'ai pas dit que les plans de transports d'entreprise obligatoires allaient résoudre le problème des files mais qu'ils contribueraient à le maîtriser. Il faut prendre bien plus de mesures, comme investir dans le rail.

Le ministre veut travailler sur une base volontaire mais je suis convaincu que le moment est venu de prendre une décision courageuse et énergique. La concertation sociale est très importante mais, en tant qu'élus, nous devons - tout comme par le passé en ce qui concerne la norme salariale - saisir la responsabilité et intervenir.

Je ne me serais d'ailleurs pas attendu à une attitude aussi libérale de la part d'un ministre d'un parti tellement soucieux des règles.

Le **président**: Mais on n'a pas eu le courage d'aussi imposer une norme salariale à d'autres catégories salariales que celles des ouvriers et employés.

01.05 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): A la suite de l'avis de la Commission pour la protection de la vie privée, notre groupe a présenté deux amendements. Ils portent sur les articles 123 et 124 de la loi-programme, qui autorisent les pouvoirs publics et les fournisseurs de services à contrôler les données. Les amendements ont été signés par tous les partis démocratiques. Ils visent à garantir la protection de la vie privée. Nous demanderons demain de les renvoyer en Commission de l'Intérieur.

Le **président**: Nous nous prononcerons demain à 14.15 heures sur le renvoi en commission.

La séance est levée.

La séance est levée à 19.51 heures. Prochaine séance demain jeudi 27 mars 2003 à 14.15 heures.