



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

mercredi

woensdag

22-12-2004

22-12-2004

Soir

Avond

SOMMAIRE

INHOUD

Excusés	1	Berichten van verhindering	1
Ordre des travaux	1	Regeling van de werkzaamheden	1
<i>Orateurs:</i> Pieter De Crem , président du groupe CD&V, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Gerolf Annemans , président du groupe Vlaams Belang		<i>Sprekers:</i> Pieter De Crem , voorzitter van de CD&V-fractie, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Gerolf Annemans , voorzitter van de Vlaams Belang-fractie	
BUDGETS	3	BEGROTINGEN	3
Budget des voies et moyens pour l'année budgétaire 2005 (1370/1-3)	3	Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1370/1-3)	3
- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2005 (1371/1-43)	3	- Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1371/1-43)	3
- Budgets des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 2005. Exposé général (1369/1)	3	- Begrotingen van ontvangsten en uitgaven voor het begrotingsjaar 2005. Algemene toelichting (1369/1)	3
- Projet de loi contenant le troisième ajustement du Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2004 (1488/1-3)	3	- Wetsontwerp houdende derde aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2004 (1488/1-3)	3
<i>Reprise de la discussion générale</i>	3	<i>Hervatting van de algemene bespreking</i>	3
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn , Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Pieter De Crem , président du groupe CD&V, Philippe De Coene , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Damien Yzerbyt , Jan Mortelmans , Annick Saudoyer , Valérie De Bue , Ludo Van Campenhout , Marie Nagy , Luc Sevenhans , Camille Dieu , Frieda Van Themsche , Simonne Creyf , Marc Verwilghen , ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, Véronique Ghenne		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn , Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Pieter De Crem , voorzitter van de CD&V-fractie, Philippe De Coene , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Damien Yzerbyt , Jan Mortelmans , Annick Saudoyer , Valérie De Bue , Ludo Van Campenhout , Marie Nagy , Luc Sevenhans , Camille Dieu , Frieda Van Themsche , Simonne Creyf , Marc Verwilghen , minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, Véronique Ghenne	

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 22 DÉCEMBRE 2004

Soir

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 22 DECEMBER 2004

Avond

La séance est ouverte à 22h.08 par M. Herman De Croo, président.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance: M. Johan Vande Lanotte

Le **président**: 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

Raisons de santé: Patrick De Groot

Gouvernement fédéral

Karel De Gucht, ministre des Affaires étrangères: en mission à l'étranger

01 Ordre des travaux

01.01 Pieter De Crem (CD&V): Le ministre de la Défense doit partir demain à 18 heures. C'est pourquoi nous avons donné notre accord pour entamer le volet Défense dès après les questions orales. Il y aura ensuite l'Intérieur mais nous escomptons alors la présence du premier ministre.

Le **président**: Le seul problème est que le premier ministre reçoit M. Brahimi demain matin, après le Conseil des Ministres.

01.02 Pieter De Crem (CD&V): Nous n'avons pas vu le premier ministre au début de l'examen du budget. Il avait été convenu en Conférence des présidents de traiter le volet Défense après les questions avant de passer à l'Intérieur. Le premier ministre devait être présent à ce moment-là. Le Conseil des Ministres de demain pourrait bien s'éterniser car c'est le dernier avant les vacances.

De vergadering wordt geopend om 22.08 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering: de heer Johan Vande Lanotte

De **voorzitter**: 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

Gezondheidsredenen: Patrick De Groot

Federale regering

Karel De Gucht, minister van Buitenlandse Zaken: met zending buitenslands

01 Regeling van de werkzaamheden

01.01 Pieter De Crem (CD&V): De minister van Defensie moet morgen weg om 18 uur. Wij hebben daarom ons akkoord gegeven om meteen na het vragenuurtje met het onderdeel Landsverdediging te beginnen. Dan volgt Binnenlandse Zaken, maar we verwachten wel dat de eerste minister dan aanwezig is.

De **voorzitter**: Het enige probleem is dat de premier morgenmiddag na de Ministerraad de heer Brahimi ontvangt.

01.02 Pieter De Crem (CD&V): We hebben de premier niet gezien bij het begin van de begrotingsbespreking. De afspraak in de Conferentie der voorzitters was dat we na het vragenuurtje het deel Landsverdediging zouden behandelen en daarna Binnenlandse Zaken. Dan zou de eerste minister aanwezig zijn. De Ministerraad van morgen kan uren duren, want het

J'ai une autre proposition à faire : commençons demain à dix heures.

Le **président**: Vous avez vous-même demandé de ne pas le faire. Demain, nous commencerons un quart d'heure plus tôt et nous raccourcirons le temps consacré aux questions. C'est tout.

01.03 Pieter De Crem (CD&V): M. Ansoms assistera demain à sa dernière séance plénière. C'est la raison pour laquelle aucun membre de notre groupe ne sera présent à onze heures.

Le **président**: L'examen du volet Intérieur prendra plus d'une heure. Je ne le clôturerai pas avant que les questions aient été adressées au premier ministre.

Le premier ministre doit être là avant les questions. L'examen du volet Défense ne durera pas longtemps. Pourquoi ne pourrait-il pas être présent ?

Le **président**: Il reçoit M. Brahimi. La seule modification à l'ordre du jour est que les travaux commenceront par la Défense.

01.04 Pieter De Crem (CD&V): Est-il certain que le premier ministre sera présent pour l'examen du volet Intérieur ? Il en avait été convenu ainsi.

Le **président**: Je ferai en sorte que vous puissiez poser vos questions en sa présence.

01.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*En néerlandais*): Il y a trois ans, j'étais présent en permanence lors des discussions budgétaires. A l'époque, on exigeait ma présence, pas celle du premier ministre. Le CD&V réclame aujourd'hui la présence du premier ministre ou d'autres ministres, selon son bon vouloir. C'est inadmissible.

01.06 Pieter De Crem (CD&V): A l'époque, le chef de groupe du CD&V n'était pas le même.

01.07 Gerolf Annemans (Vlaams Belang): Cela ne nous enlève pas le droit de dénoncer l'absence du premier ministre aux discussions budgétaires depuis cinq ans. Les anciens premiers ministres Dehaene et Martens restaient jusqu'à l'épuisement physique. M. Verhofstadt, lui, ne donne pas signe de vie pendant deux jours, en dehors d'un message de Noël dans la presse.

is de la dernière pour de vacances. Ik heb een ander voorstel: we zouden morgen om tien uur kunnen beginnen.

De **voorzitter**: U hebt zelf gevraagd om dat niet te doen. Morgen beginnen we een kwartiertje vroeger en wordt het vragenuurtje ingekort. Dat is alles.

01.03 Pieter De Crem (CD&V): Het is morgen de laatste plenaire zitting van collega Ansoms. Daarom zal er morgen niemand van onze fractie aanwezig zijn om elf uur.

De **voorzitter**: De bespreking van het deel Binnenlandse Zaken zal langer dan een uur duren. Ik sluit het niet af voor de vragen aan de eerste minister zijn gesteld.

De eerste minister moet hier zijn voor het vragenuurtje, de bespreking van Landsverdediging zal niet lang duren. Waarom kan hij dan niet hier zijn?

De **voorzitter**: Hij moet de heer Brahimi ontvangen. Het enige dat wordt gewijzigd aan de agenda is dat eerst Defensie wordt aangevat.

01.04 Pieter De Crem (CD&V): Is de aanwezigheid van de premier verzekerd bij de behandeling van Binnenlandse Zaken? Dat was zo afgesproken.

De **voorzitter**: Ik zal ervoor zorgen dat uw vragen in zijn aanwezigheid kunnen worden gesteld

01.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Drie jaar geleden was ik onafgebroken aanwezig bij de begrotingsbesprekingen. Toen werd mijn aanwezigheid geëist, niet die van de premier. CD&V eist nu de aanwezigheid van de eerste minister en van andere collega's naargelang het haar uitkomt. Dat is ongehoord.

01.06 Pieter De Crem (CD&V): CD&V had toen een andere fractieleider.

01.07 Gerolf Annemans (Vlaams Belang): Dat ontnemt ons nog niet het recht om aan te klagen dat de begrotingen al vijf jaar zonder de eerste minister worden besproken. De voormalige premiers Martens en Dehaene bleven tot de fysieke uitputting. Eerste minister Verhofstadt laat al twee dagen niets van zich horen, tenzij een kerstboodschap in de pers.

Le **président**: J'ai promis en Conférence des présidents de veiller à ce que le premier ministre soit présent lors des votes.

01.08 Pieter De Crem (CD&V): Le gouvernement semble ignorer les accords intervenus en Conférence des présidents. J'ai demandé la présence du premier ministre parce qu'il y a des demandes d'interpellation urgentes. Il a été convenu de développer ces interpellations dans le cadre du volet Intérieur. Le président a proposé de les inscrire à l'ordre du jour du 24 décembre. Si la possibilité ne nous est pas donnée de développer nos interpellations demain pendant la discussion du volet Intérieur, nous nous réunirons le 24 décembre.

01.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*En néerlandais*): Le premier ministre sera présent lors de l'examen du volet Intérieur mais il semble que ce ne soit pas suffisant aux yeux de M. De Crem. Son attitude manque de correction.

01.10 Pieter De Crem (CD&V): Il a déjà fallu suspendre la séance parce que le gouvernement était en retard. Je propose que nous suspendions la séance demain jusqu'à l'arrivée du premier ministre.

Le **président**: La Chambre a fixé son ordre du jour. Si M. De Crem souhaite le modifier, il nous faudra voter.

Budgets

02 Budget des voies et moyens pour l'année budgétaire 2005 (1370/1-3)
 - **Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2005 (1371/1-43)**
 - **Budgets des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 2005. Exposé général (1369/1)**
 - **Projet de loi contenant le troisième ajustement du Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2004 (1488/1-3)**

Reprise de la discussion générale

La discussion générale est reprise.

Le **président**: M. Deseyn, vous êtes le premier orateur pour le volet Infrastructure.

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Je commencerai par évoquer les entreprises publiques. La modernisation et le futur partenariat constituent

De **voorzitter**: Ik heb in de Conferentie van de voorzitters beloofd erover te waken dat de premier aanwezig is bij de stemmingen.

01.08 Pieter De Crem (CD&V): De regering weet blijkbaar niets af van de afspraken die in de Conferentie van de voorzitters worden gemaakt. Ik heb de aanwezigheid van de eerste minister gevraagd omdat er dringende interpellatieverzoeken zijn. Er werd afgesproken die interpellaties te houden tijdens het hoofdstuk Binnenlandse Zaken. De voorzitter stelde voor die interpellaties op 24 december te houden. Indien we onze interpellaties niet kunnen houden morgen tijdens de bespreking van het onderdeel Binnenlandse Zaken, zullen we op 24 december vergaderen.

01.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De premier zal aanwezig zijn bij de behandeling van Binnenlandse Zaken, maar blijkbaar is dat voor de heer De Crem niet genoeg. Dat is niet correct.

01.10 Pieter De Crem (CD&V): We hebben al moeten schorsen omdat de regering niet tijdig aanwezig was. Ik stel voor dat we morgen na Defensie schorsen tot de premier aanwezig is.

De **voorzitter**: De Kamer heeft een agenda vastgesteld. Als de heer De Crem die wil wijzigen, dan zullen we daarover morgen stemmen.

Begrotingen

02 Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1370/1-3)
 - **Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2005 (1371/1-43)**
 - **Begrotingen van ontvangsten en uitgaven voor het begrotingsjaar 2005. Algemene toelichting (1369/1)**
 - **Wetsontwerp houdende derde aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2004 (1488/1-3)**

Hervatting van de algemene bespreking

De algemene bespreking is hervat.

Voorzitter: Mijnheer Deseyn, u bent de eerste spreker voor het onderdeel Infrastructuur.

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Ik wil het eerst hebben over de overheidsbedrijven. De modernisering en het toekomstig partnership zijn

pour La Poste une absolue nécessité. A l'étranger, on est déjà beaucoup plus loin dans ce domaine. Chez nous, on a attendu trop longtemps, de sorte que La Poste se trouve littéralement le dos au mur. Son avenir sera plus qu'incertain si Géoroute et les centres de tri s'avèrent être des échecs. Il y aura cinq centres de tri : deux en Flandre, deux en Wallonie et un à Bruxelles. Initialement, il avait été décidé de créer trois centres de tri en Flandre. Nous craignons qu'on se prête ici à des manigances communautaires dont des milliers de travailleurs feront les frais.

La rapidité de la distribution des envois postaux ne répond pas aux critères du contrat de gestion. Le courrier Prior *jour+1* ne représente que 88,6 pour cent au lieu des 93 pour cent prévus en 2004. Je ne veux pas minimiser les efforts consentis par La Poste mais qu'en est-il aujourd'hui de la distinction entre Prior et non-Prior ? La note de politique ne dit rien à ce propos et le contrat de gestion doit être respecté.

Président: M. Jean-Marc Delizée, premier vice-président.

Les délais de distribution prévus sont réduits au minimum. La décision relative aux sites qui accueilleront les centres de tri est contestée, car elle ne correspond pas aux volumes postaux traités. Il s'agit d'une ingérence déplacée des pouvoirs publics, les pressions à cet égard étant surtout exercées par le PS. L'on n'a pas tenu compte des chiffres fournis par le management.

Cette situation entraîne de lourdes conséquences en matière d'emploi. Nous ne voulons pas nous lancer dans la voie du modèle néerlandais de la femme au foyer, qui porterait atteinte au service universel.

En ce qui concerne la nécessité de disposer de cinq centres de tri, le ministre répond qu'il s'est enquis de la question auprès de La Poste et que l'entreprise a confirmé cette nécessité. En réalité, la coalition violette se mêle des affaires de l'entreprise et sape certains processus de management. Je me réfère à cet égard aux déclarations de Karel Vinck.

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : Si nous ne pouvons nous mêler de ces dossiers, abstenez-vous de poser chaque semaine des questions à leur sujet. Les parlementaires doivent interroger le ministre à propos de matières qui ressortissent à sa compétence et non à propos de matières qui n'y ressortissent pas. Faites donc preuve de cohérence.

voor De Post een absolute noodzaak. In het buitenland staat men daarmee al veel verder. Wij hebben hiermee te lang gewacht, waardoor De Post als het ware met de rug tegen de muur staat. De Post heeft nog weinig toekomst als Georoute en de sorteercentra mislukken. Er komen vijf sorteercentra: twee in Vlaanderen en Wallonië, één in Brussel. Oorspronkelijk waren drie sorteercentra in Vlaanderen gepland. Wij vrezen dat hier communautaire spelletjes worden gespeeld op de kap van duizenden werknemers.

De snelheid van de aflevering van de poststukken is niet conform het beheerscontract. De priorpost *dag+1* haalt 88,6 procent in plaats van de vooropgestelde 93 procent in 2004. Ik wil de inspanningen van De Post niet minimaliseren, maar wat moet er nu gebeuren met het onderscheid tussen prior en non-prior? Daarover staat niets in de beleidsnota en het beheerscontract moet worden nageleefd.

Voorzitter: de heer Jean-Marc Delizée, eerste ondervoorzitter.

De vooropgestelde afleveringstijden zijn eigenlijk minima. De beslissing over de vestiging van sorteercentra is omstreden, omdat ze niet overeenkomt met de verhandelde postvolumes. Het gaat om een misplaatste overheidsbemoeienis, er was vooral druk vanuit de PS. Men hield geen rekening met de cijfers van het management.

Dit heeft zware gevolgen voor de tewerkstelling. Wij willen niet de weg opgaan van het Nederlandse huisvrouwenmodel, omdat de universele dienstverlening hieronder zou leiden.

Inzake de noodzaak van de vijf sorteercentra antwoordt de minister dat hij navraag heeft gedaan bij De Post en dat het bedrijf heeft gezegd dat ze nodig zijn. De waarheid is dat paars zich mengt in het bedrijf en bepaalde managementprocessen ondermijnt. Ik verwijs hierbij naar de verklaringen van Karel Vinck.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Als we er ons niet mee moeten bemoeien, hou dan op met iedere week vragen te stellen. Parlementsleden moeten vragen stellen over datgene waarvoor men verantwoordelijk is en niet over zaken waarvoor men niet verantwoordelijk is. Men moet logisch blijven met zichzelf.

02.03 Pieter De Crem (CD&V): Le fait que M. Vinck se plaint de l'un des actionnaires et que M. Descheemaeker trouve à redire aux tarifs constitue un signe.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Que M. Deseyn m'interroge est une bonne chose, mais il ne peut pas en même temps affirmer que M. Vinck a raison et qu'il peut déterminer les tarifs et demander au ministre de se justifier au sujet des tarifs.

02.05 Pieter De Crem (CD&V): La seule question que M. Deseyn ne puisse pas poser au ministre est de savoir quelles sont ses intentions.

02.06 Roel Deseyn (CD&V): Le ministre est le représentant de l'actionnaire majoritaire de La Poste. Les observations que j'ai formulées en commission n'avaient pas trait aux interventions dans l'organisation de La Poste, mais au personnel et aux CCT qui ne sont pas mises en oeuvre. Le ministre porte une lourde responsabilité à cet égard. Seul le PS était favorable à l'augmentation du nombre de centres de tri. Cela constitue une immixtion illégitime dans la gestion des opérations de l'entreprise, ce que confirme La Poste. Le management tente de gérer cette décision avec créativité. Il dispose d'une grande liberté, mais le ministre doit veiller à la qualité du service et à la finalité sociale de La Poste. Tant que l'État sera l'actionnaire majoritaire, le ministre portera une lourde responsabilité.

La modernisation des bureaux de poste doit être réalisée d'urgence. Il s'agit là du service fourni au grand public et d'interventions concrètes qui ne doivent pas toujours avoir un impact budgétaire important. Nous ne disposons pas de beaucoup d'argent, mais il est certain que le report de certaines réparations a déjà occasionné des victimes.

Le ministre a déjà annoncé que nous parlerons à l'avenir de boutiques postales au lieu de bureaux de poste. Il était question de points de service dans le dernier contrat de gestion. Des mesures s'avèrent indispensables en ce qui concerne le réseau de bureaux parce que la majorité de ceux-ci est déficitaire. La question se pose de savoir s'il faut fermer les bureaux déficitaires ou s'il faut veiller à déployer le personnel d'une manière efficace et rentable. D'autres facilités, comme l'internet, pourraient être offertes dans les bureaux de poste.

Le remplacement des bureaux de poste

02.03 Pieter De Crem (CD&V): Als de heer Vinck zich beklaagt over een van de aandeelhouders en als de heer Descheemaeker iets zegt over tarieven, dan is dat een teken.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik vind het goed dat de heer Deseyn mij ondervraagt, maar hij kan niet zeggen dat de heer Vinck gelijk heeft en de tarieven mag bepalen en tegelijk de minister verantwoording vragen over de tarieven.

02.05 Pieter De Crem (CD&V): De heer Deseyn kan de minister niet ondervragen over zijn intenties, maar alleen daarover niet.

02.06 Roel Deseyn (CD&V): De minister is de vertegenwoordiger van de grootste aandeelhouder van De Post. Mijn tussenkomsten in de commissie gingen niet over ingrepen in de operationaliteit van De Post, maar hadden betrekking op het personeel en CAO's die niet worden uitgevoerd. De minister heeft hier een zware verantwoordelijkheid. Enkel de PS was voor meer sorteercentra. Dit was een onterechte inmenging in het operationeel management van het bedrijf. De Post bevestigt dit. Het management probeert creatief met deze beslissing om te gaan. Het management beschikt over een grote vrijheid, maar de minister moet de dienstverlening en het maatschappelijk nut van De Post bewaken. Zolang de Staat meerderheidsaandeelhouder is, heeft de minister een zware verantwoordelijkheid.

De modernisering van de postkantoren is een dringende noodzaak. Het gaat hier om de dienstverlening aan het grote publiek. Het gaat hier om concrete ingrepen die niet altijd een grote budgettaire weerslag moeten hebben. Er is niet veel geld, maar het is wel zo dat uitgestelde herstellingen reeds een menselijke tol hebben geëist.

De minister heeft al laten weten dat we in de toekomst van postwinkels in plaats van postkantoren zullen spreken. In het laatste beheerscontract sprak men over *service points*. Ingrepen in het kantoornet zijn noodzakelijk want het merendeel van de kantoren is verlieslatend. De vraag is of we verlieslatende kantoren moeten sluiten of zorgen dat het personeel ervan efficiënt en rendabel kan worden ingezet. Men zou in postkantoren ook andere faciliteiten kunnen aanbieden, zoals internet.

De vervanging van traditionele postkantoren kan negatief zijn voor tewerkstelling, maar een

traditionnels peut avoir un effet négatif sur l'emploi, mais une reprise peut également engendrer des problèmes à long terme dans les zones rurales. Il faut assurer des garanties minimales de dispersion locale car certaines communes risquent de ne pas être couvertes. La couverture qui figure dans le contrat de gestion est compromise. Nous devons chercher des solutions durables. Nous n'envisageons pas un service de bus comme solution structurelle au problème de la fermeture des bureaux.

02.07 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Le discours de M. Deseyn m'étonne. La distribution du courrier dans sa commune est inexistante et il ne souhaite apparemment pas que cette situation change. Je propose un service postal réduit, de quelques heures par semaine. M. Deseyn se réfère à la situation aux Pays-Bas, mais il compare des pommes et des poires. L'exécution de mon idée coûterait du reste beaucoup moins cher que la rénovation partielle de bureaux. Je demande simplement à La Poste d'examiner la proposition. Notre demande d'organiser un service postal dans les bureaux communaux est restée sans suite. J'avance dès lors une autre idée.

02.08 Roel Deseyn (CD&V): Je n'ai jamais dit que l'idée d'un bus postal devait être rejetée, mais bien que des solutions structurelles devaient d'abord être envisagées. Des accords doivent d'ailleurs être conclus avec la société De Lijn. Les petits villages ont également droit aux services de La Poste, et ceux-ci ne peuvent être limités à un demi-jour par semaine. Le bus n'est pas le début de la solution, mais son résultat final.

02.09 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Toute solution peut comprendre plusieurs mesures. La fermeture actuelle de petits bureaux ne m'agréé pas en tant que consommateur. Les fermetures ne sont d'ailleurs pas toujours inspirées par des motifs stratégiques mais le sont aussi par des considérations pratiques. Dès lors que des bureaux doivent de toute façon fermer leurs portes, un service de remplacement doit être envisagé. Je plaide par ailleurs pour un service quotidien. Peut-être M. Deseyn et moi-même devrions-nous coopérer davantage.

02.10 Roel Deseyn (CD&V): La mise en commun de certaines idées est une bonne chose mais l'opposition souhaite un plan global. La discussion relative au réseau de bureaux de poste doit être menée avant l'augmentation de capital et la mise en place du nouveau partenariat. Les réformes structurelles au sein de La Poste, prévues pour

overname kan op langere termijn ook problemen opleveren op het platteland. Er moeten minimale garanties zijn voor lokale spreiding, want sommige gemeenten dreigen niet gedekt te zijn. De dekking die in het beheerscontract staat, komt in het gedrang. We moeten zoeken naar duurzame oplossingen. Een busdienst zien we niet zitten als structurele oplossing voor gesloten kantoren.

02.07 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Het discours van de heer Deseyn verbaast me. De postbedeling in zijn gemeente is nihil, en dat wil hij blijkbaar zo houden. Ik stel voor om een paar keer per week dienstverlening aan te bieden. Door naar Nederland te verwijzen, vergelijkt de heer Deseyn appels met citroenen. De uitvoering van mijn idee zou trouwens veel minder kosten dan de gedeeltelijke renovatie van kantoren. Ik vraag De Post enkel om een onderzoek. Van onze vraag om postdiensten aan te bieden in gemeentekantoren, kwam niets in huis. Nu werp ik een ander idee op.

02.08 Roel Deseyn (CD&V): Ik beweerde niet dat een postdienst met de bus verwerpelijk is, wel dat eerst structurele middelen moeten worden overwogen. Er is overigens nood aan afspraken met De Lijn. Kleine dorpen hebben ook recht op de dienstverlening van De Post, en die mag zich niet beperken tot een halve dag per week. Een bus kan het sluitstuk zijn, niet het begin van de oplossing.

02.09 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Een oplossing kan uit meer dan een maatregel bestaan. Dat er momenteel kantoortjes worden gesloten, stemt me als consument allerminst gelukkig. Achter de sluitingen gaat overigens niet steeds een strategie schuil, maar praktische overwegingen. Als er dan toch kantoren de deuren sluiten, moet alternatieve dienstverlening worden overwogen. Ik pleit overigens wel degelijk voor dagelijkse bediening. Misschien moeten de heer Deseyn en ik wat meer gaan samenwerken.

02.10 Roel Deseyn (CD&V): Het is goed enkele ideeën te bundelen. De oppositie pleit echter voor een totaalplan. De discussie over het kantorennet moet gevoerd worden vóór de kapitaalsverhoging en het nieuwe partnership. De structurele wijzigingen bij De Post, gepland tegen 2005, moeten nu al politiek worden voorbereid. Potentiële

2005, doivent être préparées politiquement dès à présent. Les partenaires potentiels doivent savoir comment le politique envisage le service universel.

En ce qui concerne le plan global, il faudrait tenir compte d'une étude de mobilité. J'espère pouvoir débattre à ce sujet avec les hommes et femmes politiques et La Poste.

Au cours de ces dix à quinze dernières années, La Poste n'aurait guère investi dans la branche financière, ni dans la formation de ses travailleurs. Les procédures en vigueur sont archaïques et onéreuses. Le ministre a reconnu lui-même qu'un problème de fraude risquait de se poser. Pourquoi la note de politique générale n'évoque-t-elle pas le département financier de La Poste ?

La Poste est financièrement fragilisée. Elle a enregistré une perte de plus de 64 millions en 2003. Le ministre confirme du reste cette mauvaise situation financière. Si de nouvelles injections de capital par les pouvoirs publics ne sont pas exclues, elles sont quasiment impossibles. Dans le contexte européen, l'injection de 2003 pourrait bien être la dernière.

Le ministre attend des éditeurs qu'ils consentent des efforts pour que les quotidiens puissent être distribués le matin. Il s'agit en effet d'un produit matinal par excellence.

Depuis l'instauration de Georoute, certains abonnés reçoivent seulement leur journal l'après-midi. L'accord entre La Poste et les éditeurs de journaux étant respecté au sens strict de la loi, ce sont donc les éditeurs qui devront faire des concessions. A-t-on déjà évoqué le problème avec ces derniers ?

Le traitement des plaintes laisse également à désirer. Cinquante pour cent des entreprises et septante-cinq pour cent des particuliers se plaignent de la piètre qualité du service.

Chez Belgacom aussi, des problèmes se posent en matière de confiance des consommateurs. Des plaintes ont trait aux tarifs et au service. Beaucoup s'indignent de la brièveté du délai de paiement, surtout. Et sept euros pour une petite négligence, c'est tout de même beaucoup. L'État octroie des subventions pour le projet I-Line, qui doit proposer l'internet à petit prix aux écoles et aux hôpitaux. Pourquoi n'a-t-on pas associé d'autres opérateurs que Belgacom à cette offre ?

L'État a vendu une partie de ses actions de BIAC à

partners moeten weten wat de politiek wil inzake universele dienstverlening.

Wat het totaalplan betreft, zou rekening moeten worden gehouden met een mobiliteitsstudie. Ik hoop daarover in debat te kunnen gaan met politici en met De Post.

De voorbije tien à vijftien jaar zou amper zijn geïnvesteerd in de financiële tak van De Post, ook niet in opleiding van werknemers. De gebruikte procedures zijn duur en verouderd. De minister gaf zelf toe dat er een fraudeprobleem dreigt te ontstaan. Waarom staat er niets over de financiële post in de beleidsnota?

De financiële draagkracht van De Post is aangetast. In 2003 was er een verlies van meer dan 64 miljoen. De minister bevestigt de zwakke financiële positie overigens. Nieuwe kapitaalinjecties door de overheid zijn niet uitgesloten, maar haast onmogelijk. De injectie van 2003 zou vanuit Europees oogpunt wel eens de laatste kunnen zijn geweest.

Inzake de distributie van dagbladen verwacht de minister dat de uitgevers inspanningen doen om de krant 's morgens in de bus te krijgen. Het gaat immers om het ochtendproduct bij uitstek.

Sinds de invoering van Georoute krijgen sommige abonnees de krant pas na de middag. Volgens de letter van de wet wordt de overeenkomst tussen De Post en de uitgevers nageleefd, het zullen dus deze laatsten zijn die een tegemoetkoming moeten doen. Zijn er al gesprekken geweest met de uitgevers over dit probleem?

Ook de behandeling van de klachten loopt niet zoals het moet. Vijftig procent van de bedrijven en vijfenzeventig procent van de particulieren klaagt over een slechte service.

Ook met Belgacom zijn er problemen inzake consumentenvertrouwen. Er zijn klachten over de tarieven en de service. Vooral de korte betalingstermijn stuit velen tegen de borst. Zeven euro boete is ook behoorlijk veel voor een kleine nalatigheid. Het I-Lineproject, dat goedkoop internet moet aanbieden aan scholen en ziekenhuizen, wordt door de overheid gesubsidieerd. Waarom worden andere operatoren dan Belgacom niet bij de bieding betrokken?

De overheid heeft een deel van haar aandelen in BIAC verkocht Macquarie. De 352 miljoen euro

Macquarie. Les 352 millions d'euros de recettes ont heureusement servi à épouger la dette. Cette vente a été présentée au personnel sous un jour favorable: ils allaient recevoir un bonus, mais j'ai appris que celui-ci s'élèverait à zéro euro. Il n'y aurait de plantureux bonus que pour la direction, et donc pour M. Van den Bossche.

02.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Vos explications sont totalement incorrectes. Il existe uniquement un accord à propos d'un bonus pour le personnel, et non pour la direction. A aucun moment, M. Van den Bossche n'a demandé un bonus. Plus encore : il a plaidé en faveur d'un bonus fiscalement avantageux pour le personnel. Vos attaques personnelles sont vraiment en dessous de tout.

02.12 Roel Deseyn (CD&V): Il serait sans doute intéressant de savoir si la CCT pour 2005-2007 sera respectée.

Je me propose de fournir au ministre Landuyt quelques explications à propos du tuning. Je précise qu'il s'agit uniquement du tuning optique, et non de pratiques relevant de la piraterie de la route. Alors que le précédent ministre de la Mobilité était très attentif aux problèmes rencontrés par les tuners, le ministre Landuyt se montre un peu méprisant à cet égard, sans doute parce que le secteur ne bénéficie pas d'une bonne image de marque. Le tuning est une activité de loisirs à part entière, qui produit par ailleurs des effets économiques favorables, et mérite dès lors d'être dotée d'un cadre cohérent.

02.13 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je porte autant d'intérêt à ce problème que mon prédécesseur. Nous nous attachons actuellement à affiner la législation.

02.14 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Serait-il interdit à des ministres de rire sous cape?

02.15 Roel Deseyn (CD&V): Officiellement, le tuning de voitures n'est pas autorisé, il est juste toléré. Les centres de contrôle technique imposent tous d'autres critères et la police ne sait avec précision quelles sont les pratiques autorisées, ce qui constitue une source d'insécurité juridique. Le ministre doit jouer un rôle de coordinateur et clarifier la situation, tout en restant attentif à la sécurité routière.

Toutes les stations de contrôle technique ne sont pas à même de contrôler les voitures transformées

opbrengst ging gelukkig naar de schuldafbouw. Aan het personeel werd de verkoop als positief voorgesteld: zij zouden een winstbonus krijgen, maar ik heb vernomen dat die bonus nul euro zal bedragen. Enkel voor de directie, en dus voor de heer Van den Bossche, zou er een mooie bonus zijn.

02.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Van die uitleg klopt helemaal niets. Er is enkel een afspraak over een bonus voor het personeel, niet voor de directie. De heer Van den Bossche heeft op geen enkel ogenblik om een bonus gevraagd. Meer zelfs, hij heeft een fiscaal voordelige bonus voor het personeel bepleit. Ik vind het minnetjes dat u zo op de man speelt.

02.12 Roel Deseyn (CD&V): Het is wellicht interessant om te weten of de CAO voor 2005-2007 zal worden nageleefd.

Aan minister Landuyt wil ik een en ander uitleggen over tuning. Ik verduidelijk dat het hier enkel gaat over de *optische* tuning, niet over de wegpiraterij. De vorige minister van Mobiliteit had veel aandacht voor de problemen van de tuners, minister Landuyt doet er daarentegen een beetje smalend over, wellicht omdat de sector geen al te gunstig imago heeft. Tunen is een zinvolle tijdsbesteding, die daarenboven gunstige economische effecten heeft, en heeft dus recht op een coherent kader.

02.13 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik heb evenveel aandacht voor het probleem als mijn voorganger. Wij werken aan een verfijning van de wetgeving.

02.14 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Mogen ministers geen binnenpretjes hebben?

02.15 Roel Deseyn (CD&V): Officieel is het tunen van auto's niet toegestaan, het wordt slechts gedoogd. De keuringcentra hanteren allemaal andere criteria en ook de politie weet niet wat precies is toegelaten. Dit leidt tot rechtsonzekerheid. De minister moet een coördinerende rol spelen en duidelijkheid creëren, mede met het oog op de verkeersveiligheid.

Niet alle keuringsstations zijn in staat om de getunede wagens te keuren. Daarbij is er een

par tuning. Cette situation s'explique par un problème de communication qui a fait que certaines mesures ont été mal comprises. Les tuneurs se sentent visés personnellement alors qu'aux yeux de la police, leur activité ne constitue pas une priorité. Ce sentiment de frustration se nourrit de certaines promesses du ministre Anciaux qui n'ont jamais été suivies d'un arrêté royal. Aussi, j'espère que le groupe de travail compétent fondera sa réflexion sur la sécurité routière et dressera une liste des problèmes et de solutions possibles en concertation avec les constructeurs, la police, les services du contrôle technique et, évidemment, le secteur lui-même. Quiconque veut minimiser cette question doit savoir que le tuning compte des milliers d'adeptes.

J'espère que la nouvelle loi sur les télécommunications ne sera pas une boîte vide. En attendant, l'accord de coopération conclu préalablement avec les Régions et les Communautés s'avère constituer un point délicat, cependant que rien ne peut se faire sans un tel accord. La date butoir de fin 2005 pourra-t-elle être respectée ? Quels sont les obstacles ?

Quelques remarques, aussi, sur la promotion de la large bande et le laboratoire virtuel. Dans le cadre d'un projet-pilote, mille citoyens seront sélectionnés pour avoir accès aux services à large bande. Comment ce groupe sera-t-il choisi et quel est le calendrier ? Il faut de la créativité dans ce domaine.

La boîte destinée à recevoir les messages non désirés a été confiée en sous-traitance à un opérateur, mais il s'agit d'une partie concernée. Il aurait été préférable de choisir un organisme neutre.

En matière de criminalité informatique et de pénétration des ordinateurs personnels, le cabinet du ministre Verwilghen n'a toujours pas réagi à l'étude de la Internet Society Belgium (ISOC) qui fait autorité dans ce domaine. En ce qui concerne la criminalité sur internet, M. De Coene demande « plus de bleu sur la toile », ce qui équivaudrait au fond à une protection antivirus gratuite pour tous mais, pour cela, il existe déjà des projets *open source* ; l'Etat ne doit donc pas développer son propre logiciel.

S'agissant de Certipost et de la signature numérique, l'Etat a au fond consenti un monopole. En outre, le site web utilisé à cette fin est loin d'être un modèle de convivialité ou de facilité d'utilisation.

problème inzake communicatie van bepaalde maatregelen. De tuners zelf voelen zich dus gezocht, terwijl wat ze doen voor de politie geen prioriteit is. Die frustratie wordt mede gevoed door de veelbelovende aankondigingen van minister Anciaux die nooit door een KB gevolgd werden. Ik hoop dan ook dat de betrokken werkgroep in de eerste plaats zal uitgaan van de verkeersveiligheid en naar buiten zal komen met een lijst van knelpunten en oplossingen, dit in samenspraak met de constructeurs, de politie, de keuringsdiensten en natuurlijk de sector zelf. Wie deze kwestie wil minimaliseren, wijs ik erop dat het hier om duizenden liefhebbers gaat.

Ik hoop dat de nieuwe Telecomwet geen lege doos zal blijken te zijn. Ondertussen blijft het voorafgaand samenwerkingsakkoord met de Gewesten en Gemeenschappen een heikel punt terwijl er niets kan gebeuren zonder een voorafgaand samenwerkingsakkoord. Is de streefdatum van einde 2005 haalbaar? Wat zijn de obstakels?

Verder heb ik nog een aantal bemerkingen bij het stimuleren van de breedband en het virtueel laboratorium. In een proefproject zullen duizend geselecteerde burgers namelijk de beschikking krijgen over breedbanddiensten. Hoe zal deze groep geselecteerd worden en wat is de timing? Creatieve ideeën zijn hier nodig.

De spambox is uitbesteed aan een marktspeeler, maar die zijn betrokken partij; er was beter een neutraal orgaan gekozen.

Inzake computercriminaliteit en PC-penetratie heeft het kabinet van minister Verwilghen nog steeds niet gereageerd op de studie van de gezaghebbende Internet Society Belgium (ISOC). Inzake de internetcriminaliteit vraagt de heer De Coene 'meer blauw op het net', eigenlijk een gratis virusbescherming voor iedereen, maar daar bestaan al open-sourceprojecten voor. De overheid hoeft dus geen eigen software te ontwikkelen.

Inzake Certipost en de digitale handtekening heeft de overheid eigenlijk een monopolie gegeven. Daarenboven hanteert men een website die zeker geen voorbeeld is van klantvriendelijkheid of gebruiksgemak.

J'aimerais faire au gouvernement quelques suggestions pour accroître la sécurité en matière d'utilisation des ordinateurs et de l'internet. La formation des utilisateurs est essentielle, car 90 pour cent des problèmes de sécurité ne se poseraient pas si nous utilisions judicieusement les logiciels. Il faut accélérer la création d'une Agence nationale pour la sécurité de l'information. Il faut multiplier par deux le cadre de la Federal Computer Crime Unit. Les parents et les enfants doivent être sensibilisés. Les fournisseurs d'accès à l'internet (ISP) doivent être soumis à l'obligation de mettre leurs abonnés en garde contre les dangers et les codes de bonne conduite doivent prévoir des sanctions en cas d'infraction. Le gouvernement doit aussi respecter les conventions internationales, notamment l'obligation, formulée à l'article 7 de la Convention sur la cybercriminalité, de créer un point de contact national 'criminalité informatique' accessible sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Nous n'apporterons pas notre soutien à ces notes de politique générale en raison des lacunes que présentent les propositions du gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du CD&V et du Vlaams Belang)*

02.16 Damien Yzerbyt (cdH) : Le gouvernement a abondamment communiqué à propos de la réorganisation des chemins de fer. Il m'apparaît indispensable que le Parlement soit mieux informé du projet, notamment par rapport aux transferts financiers entre les entités nouvellement créées. Nous regrettons également que la réforme de la SNCB n'ait pas été mise à profit pour renforcer la présence des représentants des syndicats dans les organes de gestion des entreprises du groupe SNCB.

Deuxièmement, la reprise de la dette historique de la SNCB se double d'une confiscation d'une partie significative du patrimoine immobilier de la SNCB : 42 biens immobiliers au moins seront mis en vente. Il s'agit d'un véritable système de confiscation du patrimoine de la SNCB en faveur de l'État fédéral. Le holding SNCB conservera une dette résiduelle de 2.7 milliards d'euros, et cette cession d'actifs représente un risque pour les développements futurs des chemins de fer et pour la rentabilité de l'opérateur passager. Quelque 65% en valeur des biens dont la vente est envisagée sont localisés en Région bruxelloise.

Qu'est-ce qui explique une telle injustice dans la localisation des biens dont la réalisation est projetée ? Qui paiera pour l'assainissement de ces

Ik wil de regering een aantal suggesties aan de hand doen voor een veiliger PC- en internetgebruik. Opleiding van de gebruikers is essentieel, want 90 procent van alle veiligheidsproblemen zou niet bestaan als we de software oordeelkundig zouden gebruiken. De oprichting van een Nationaal Agentschap voor de Informatieveiligheid moet bespoedigd worden. Het kader van de Federal Computer Crime Unit moet verdubbeld worden. Ouders en kinderen moeten gesensibiliseerd worden. De ISP's moeten verplicht worden om hun abonnees te waarschuwen voor gevaren. In de gedragscodes moeten sancties opgenomen worden in geval van niet-naleving. De overheid moet ook de internationale verdragen naleven, zoals de verplichting in artikel 7 van het Cybercrime-verdrag om een nationaal meldpunt computercriminaliteit op te richten dat zeven dagen op zeven de klok rond bereikbaar is.

Omwille van de leemtes in de voorstellen van de regering zullen wij deze beleidsbrieven niet steunen. *(Applaus CD&V en Vlaams Belang)*

02.16 Damien Yzerbyt (cdH): De regering heeft veel berichten de wereld ingestuurd met betrekking tot de reorganisatie van de spoorwegen. Het lijkt me noodzakelijk dat het Parlement terzake beter wordt ingelicht, meer bepaald inzake de financiële transfers tussen de nieuwe entiteiten die zopas werden opgericht. Wij betreuren tevens dat de hervorming van de NMBS niet werd benut om de aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de vakbonden in de beheersorganen van de ondernemingen van de NMBS-groep te versterken.

Ten tweede, de overname van de historische schuld van de NMBS gaat gepaard met een beslag op een groot deel van het onroerend vermogen van de NMBS : 42 gebouwen zullen te koop worden aangeboden. Men kan hier echt gewagen van een confiscatie van het bedrijfsvermogen van de NMBS ten voordele van de federale Staat. De holding NMBS zal een restschuld van 2,7 miljard euro behouden en deze overdracht van activa is een risico voor de toekomstige ontwikkeling van de spoorwegen en voor de rentabiliteit van de operator reizigers. Zowat 65 procent van de waarde van wat verkocht zal worden, is in het Brussels Gewest gelegen.

Hoe kan deze onrechtvaardigheid met betrekking tot de plaats van wat zal worden verkocht, worden verklaard? Wie zal betalen voor de sanering van

terrains largement pollués ? Les terrains seront-ils adjugés en bloc ou feront-ils l'objet d'une vente par lots de plus petite taille ? Des charges urbanistiques strictes seront-elles intégrées dans le cahier des charges ? Les Régions seront-elles consultées sur les différents points ? Nous demandons qu'un programme d'urbanisation clair des zones concernées soit dressé par la Région de Bruxelles-Capitale et intégré au cahier des charges de vente de chacun de ces terrains.

Troisièmement, la fermeture annoncée de pas moins de 41 gares en Wallonie inquiète nos concitoyens. Nous nous réjouissons des résultats encourageants de la SNCB en termes de nombre de voyageurs et de volume transportés, mais nous nous inquiétons de ce qu'aucun contrat de gestion des nouvelles entreprises ferroviaires n'ait été conclu, et que la rationalisation ait mis à mal des objectifs de qualité, d'efficacité et de proximité. Le gouvernement doit définir de manière claire et chiffrée les objectifs de l'opérateur-passagers en termes de dessertes, de fréquences, d'arrêts et d'accessibilité.

Enfin en 2001, un plan d'investissement pour dix ans avait été approuvé en vue de faire face aux besoins du rail belge. Ce plan a été revu à la baisse en 2004, et cette réduction est encore renforcée dans le budget 2005. Le mécanisme de partenariat public privé, doublé du préfinancement des investissements par les Régions, ne semble pas constituer une solution aux défis d'extension de capacité. Lorsque le secteur privé a recours à l'emprunt en lieu et place du secteur public, le coût final de l'opération est toujours plus important.

En outre, le mécanisme de préfinancement par les Régions est particulièrement insidieux puisqu'on oblige les Régions à consacrer des moyens budgétaires à la mise en route de projets d'extension de capacité ferroviaire alors que, formellement, elles n'ont aucune compétence en la matière. Ceci laisse augurer une régionalisation du rail à laquelle nous sommes opposés. Nous demandons au gouvernement de donner au secteur ferroviaire une dotation aux investissements à la hauteur des objectifs qu'il lui fixe.

Nous insistons pour que la direction de La Poste soit associée au processus d'appel d'offres et au choix du partenaire industriel qui détiendrait une

deze sterk vervuilde sites? Zullen deze gronden in één keer te koop worden aangeboden of zal perceelsgewijs worden verkocht? Zullen in het bestek strenge stedenbouwkundige bepalingen worden opgenomen? Zullen de Gewesten over de onderscheiden punten worden geraadpleegd? Wij vragen dat een duidelijk stedenbouwkundig programma van de betrokken zones door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt opgemaakt en wordt opgenomen in het bestek van de verkoop van elk van de sites.

Ten derde, de aangekondigde sluiting van niet minder dan 41 stations in Wallonië verontrust onze medeburgers. Wij verheugen ons over de bemoedigende resultaten van de NMBS wat het aantal reizigers en het vervoerd volume betreft. Het verontrust ons evenwel dat geen enkel beheerscontract van de nieuwe spoorondernemingen werd gesloten en dat de rationalisatie de kwaliteit, de efficiency en de nabijheid ondermijnt. De regering moet op een duidelijke en becijferde wijze de doelstellingen van de operator reizigers met betrekking tot de stopplaatsen, de bediening, de frequentie en de toegankelijkheid vaststellen.

Ten slotte werd in 2001 een investeringsplan voor tien jaar goedgekeurd om aan de behoeften van de Belgische spoorwegen te voldoen. Dat plan werd in 2004 teruggedroefd en die inkrimping is nog meer uitgesproken in de begroting 2005. Het mechanisme van het privé-publiek partnerschap, gekoppeld aan de prefinanciering van de investeringen door de Gewesten, lijkt niet de beste manier om de uitdagingen die verband houden met de uitbreiding van de capaciteit aan te gaan. Wanneer de privé-sector een lening aangaat in de plaats van de overheid, ligt de uiteindelijke kostprijs van de operatie altijd veel hoger.

Bovendien is het mechanisme van de prefinanciering door de Gewesten bijzonder verraderlijk omdat men de Gewesten ertoe verplicht begrotingsmiddelen uit te trekken voor het opstarten van projecten voor de uitbreiding van de spoorwegcapaciteit, terwijl zij formeel gezien ter zake geen enkele bevoegdheid hebben. Dat doet vermoeden dat wij afstevenen op een regionalisering van het spoorwegvervoer en wij zijn daar sterk tegen gekant. Wij vragen de regering dat zij de sector van het spoorwegvervoer een investeringsdotatie toekent waarmee die sector de hem opgelegde doelstellingen kan waarmaken.

Wij dringen erop aan dat de directie van De Post betrokken zou worden bij het uitschrijven van de offerte-aanvraag en de keuze van de industriële

quotité minoritaire dans l'entreprise. Nous rappelons que la dotation de l'État est largement insuffisante pour couvrir les missions de service public qui lui sont confiées.

L'opération de reprise du fonds de pension de BIAC et de Belgocontrol, portés en compte dans le budget 2005, donne l'illusion d'un équilibre budgétaire.

En matière de sécurité, nous nous réjouissons de la baisse du nombre d'accidents. En vue d'améliorer la législation actuelle, nous rappelons quelques mesures qui nous tiennent à cœur : réévaluer la catégorisation des infractions, baisser le montant des super-amendes, réduire le coût des cours de conduite, sécuriser la circulation des deux roues.

J'adresserai une note écrite à M. Verwilghen concernant l'IBPT afin que son personnel soit renforcé en 2005. Un projet de loi à ce sujet serait soumis en urgence au Parlement début 2005. Nous demandons des précisions quant aux moyens budgétaires supplémentaires affectés à l'élargissement du cadre en 2005.

02.17 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Seule la régionalisation de la sécurité routière pourrait asseoir ce dossier sur de bonnes bases. Nous avons déduit de déclarations de l'ancien ministre de la Mobilité, M. Anciaux, et de son successeur, M. Landuyt, que toutes les compétences en la matière allaient être transférées aux Régions. Il ressort toutefois de la note politique qu'il en est à peine question. La plupart des compétences en matière de sécurité routière restent fédérales alors que la Flandre est déjà compétente pour les travaux publics et les investissements en matière d'infrastructure. La situation demeure donc ambiguë. La mise en place d'une politique volontariste en matière de sécurité routière reste donc provisoirement impossible.

On s'appuie sur les statistiques relatives aux accidents avec lésions corporelles pour affirmer que la nouvelle loi sur la police de la circulation routière porte ses fruits. Entre-temps, la Cour d'arbitrage a toutefois déjà suspendu l'article 25 de cette loi, annulé les articles 2, 3 et 4 et suspendu récemment un ordre de paiement. Une évaluation de cette loi s'impose donc d'urgence.

Il a été question en commission des statistiques relatives aux accidents et du « baromètre de la sécurité routière » que le ministre souhaite publier

partner die een minderheidsaandeel in het bedrijf zou verwerven. Wij herinneren eraan dat de overheidsdotatie ruimschoots onvoldoende is om De Post in staat te stellen de haar opgelegde taken van openbare dienstverlening waar te maken.

De in de begroting 2005 geboekte operatie van overname van het pensioenfonds van BIAC en Belgocontrol wekt de illusie dat de begroting in evenwicht is.

We zijn blij dat het aantal verkeersongelukken is gedaald. Een aantal maatregelen lijkt ons belangrijk om de bestaande wetgeving te verbeteren. De categorisering van de overtredingen moet worden geëvalueerd, de superboetes moeten omlaag, de rijopleidingen moeten goedkoper worden en er moeten veiligheidsmaatregelen ten voordele van de tweewielers worden genomen.

Ik zal een schrijven richten tot de heer Verwilghen waarin ik hem zal vragen het personeel van het BIPT in 2005 uit te breiden. Er zou begin 2005 een wetsontwerp over deze aangelegenheid bij hoogdringendheid in het Parlement ingediend worden. We vragen nadere informatie over de bijkomende budgettaire middelen die in 2005 worden vrijgemaakt voor de personeelsuitbreiding.

02.17 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De basis voor een goed verkeersveiligheidsbeleid is de volledige regionalisering ervan. Uit verklaringen van voormalig minister van Mobiliteit Anciaux en zijn opvolger Landuyt hadden wij kunnen afleiden dat alle bevoegdheden ter zake zouden worden overgeheveld naar de Gewesten. Uit de beleidsnota blijkt echter dat hiervan nauwelijks sprake is. De meeste bevoegdheden qua verkeersveiligheid blijven federaal, terwijl Vlaanderen wel al bevoegd is voor openbare werken en investeringen in de infrastructuur. Dit blijft een dubbelzinnige situatie. Een krachtig verkeersveiligheidsbeleid blijft voorlopig dan ook onmogelijk.

Er wordt aan de hand van de letselongevallenstatistieken beweerd dat de nieuwe verkeerswet werkt, maar ondertussen heeft het Arbitragehof wel al artikel 25 van die wet geschorst, artikelen 2, 3 en 4 vernietigd en onlangs ook het bevel tot betalen geschorst. Een evaluatie van die verkeerswet is dus dringend nodig.

In de commissie werd gediscussieerd over de ongevallenstatistieken en de 'verkeersveiligheidsbarometer' waarmee de

mensuellement. Nous préconisons un renforcement des moyens destinés à l'analyse des accidents de la circulation impliquant des poids lourds. Une analyse et une étude structurées et permanentes sont nécessaires en l'occurrence.

De nombreuses idées ont été exprimées en ce qui concerne les formations à la conduite automobile, mais le tout manque de clarté.

Le nombre d'accidents de moto avec morts et blessés augmente. A cet égard, je plaide en faveur d'un abaissement à 6 pour cent de la TVA sur les tenues de sécurité pour conducteurs de moto, bien que cette matière constitue une compétence européenne. Des budgets européens pourraient être utilisés à cet effet.

Les effectifs de la police de la route sont insuffisants. Bien que la circulation ait augmenté de 400 pour cent au cours des vingt dernières années, le cadre du personnel est demeuré inchangé. Il me revient qu'il n'est pas rare que le personnel soit forcé de gonfler les statistiques pour atteindre les objectifs beaucoup trop ambitieux fixés par les supérieurs hiérarchiques. Par ailleurs, il arrive fréquemment que des services de secours unilingues arrivent au mauvais endroit. L'équipement informatique, les véhicules et les uniformes sont vieux et usés. Nous nous réjouissons d'apprendre qu'une soixantaine d'agents de police viendront renforcer définitivement l'unité et que certains achats seront accélérés.

A la SNCB, on ne peut absolument pas parler de paquets de compétences homogènes : la Flandre est compétente pour les transports publics urbains et régionaux mais elle n'a toujours rien à dire en ce qui concerne les chemins de fer. Il va de soi que cela n'est pas bénéfique du point de vue de la coordination et de l'utilisation des transports publics. En outre, la clé de répartition 60/40 est néfaste pour la Flandre. Le Vlaams Belang continue donc de revendiquer la séparation entre la SNCB et ses composantes.

Trois services pour veiller à la sécurité des voyageurs et du personnel, c'est trop ! On met en place des structures pour contenter un peu tout le monde. Mais la sécurité s'en trouve-t-elle accrue ? Je prône quant à moi un service unique fonctionnant adéquatement aux côtés de la police ferroviaire.

L'horaire de vacances anticipé de la SNCB suscite actuellement beaucoup de réactions. C'était une décision regrettable et, le comble, c'est que la SNCB a fait comme si de rien n'était. Or des

ministre mensuellement wil uitpakken. Wij pleiten voor meer middelen voor de analyse van de verkeersongevallen met vrachtwagens. Gestructureerd, permanent onderzoek en analyse zijn hier noodzakelijk.

Wat de rijopleidingen betreft zijn er wel vele ideeën, maar het geheel blijft onduidelijk.

Het aantal motorongevallen met doden en gewonden stijgt. Ik pleit in dit verband voor een verlaging van de BTW op veiligheidskledij voor motorrijders tot 6 procent, hoewel dit een Europese bevoegdheid is. Men zou hiervoor Europese budgetten kunnen gebruiken.

De wegpolitie beschikt over te weinig manschappen. Hoewel het verkeer de voorbij twintig jaar is verviervoudigd, bleef het personeelskader gelijk. Zo moet het personeel naar verluidt dikwijls statistieken vervalsen om de veel te hoge doelstellingen van hun oversten te bereiken. Dikwijls komen eentalige hulpdiensten op de verkeerde plaats terecht. Computers, voertuigen en uniformen zijn verouderd en versleten. Een zestigtal politieagenten zal nu definitief aan de eenheid worden toegevoegd en bepaalde aankopen zullen versneld gebeuren. Dat is dan goed nieuws.

Bij de NMBS is er allesbehalve sprake van homogene bevoegdheidspakketten: Vlaanderen is bevoegd voor openbaar stads- en streekvervoer, maar heeft nog altijd niets zeggen over de spoorwegen. Dit komt vanzelfsprekend de coördinatie en het gebruik van openbaar vervoer niet ten goede. Bovendien is de 60/40-verdeelsleutel voor Vlaanderen nefast. Het Vlaams Belang blijft de splitsing van de NMBS en haar componenten eisen.

Drie diensten voor de veiligheid van de reizigers en het personeel zijn van het goede te veel. Er worden structuren opgezet om iedereen een beetje tevreden te stellen. Het is maar de vraag of dit de veiligheid ten goede komt. Ik pleit voor maximaal één dienst die adequaat werkt naast de spoorwegpolitie.

Er is momenteel heel wat te doen over de vervroegde vakantiedienstregeling van de NMBS. Dit was een jammerlijke beslissing, waarbij de NMBS bovendien nog deed alsof er geen vuiltje

problèmes d'ordre pratique se posent sur plusieurs lignes. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang*)

02.18 Annick Saudoyer (PS): Même si les premiers chiffres pour 2004 sont encourageants, au niveau européen, notre politique de sécurité routière est une des moins efficaces.

Le budget présente des moyens de disposer de statistiques fiables permettant d'évaluer et d'adapter si besoin est des mesures prises: un baromètre mensuel de la sécurité routière et un compte rendu statistique trimestriel. J'engage le ministre à poursuivre ses efforts dans la voie d'une sécurité routière mieux appréhendée et mieux cadrée par un renforcement des contrôles.

Je me réjouis de la revue à la hausse des frais de fonctionnement du Centre de traitement de l'information, indispensable pour lutter contre des fraudes inadmissibles comme le défaut de permis de conduire ou d'assurance. J'invite le ministre à poursuivre tout au long de l'année une promotion de la sécurité routière à laquelle sont particulièrement propices l'hiver et la période de fin d'année.

Nos routes sont engorgées par 6 millions de véhicules, alors que la fermeture de gares contribue à diminuer l'attrait de la SNCB. Le groupe PS se réjouit du débat que vous avez lancé au sujet de la promotion de moyens de transports autres que la voiture. J'ai moi-même fait quelques propositions dans ce sens.

Afin d'accroître la sécurité routière, j'ai également proposé des mesures simples comme le port d'un gilet réfléchissant par le conducteur à l'arrêt en difficulté.

Une voie intermédiaire existe entre les contrôles en tous genres et la confiance aveugle dans les conducteurs: soutenir le concitoyen dans ses efforts et l'amener à prendre conscience de sa responsabilité. A cet égard, la promotion de la sécurité routière joue un rôle primordial (*Applaudissement sur les bancs de la majorité*).

02.19 Valérie De Bue (MR): Contrairement aux statistiques réjouissantes dont dispose notre ministre de la mobilité, un rapport récent classe la Belgique parmi les moins bons élèves en matière

aan de lucht was. Nochtans doen er zich op verschillende lijnen praktische problemen voor. (*Applaus van het Vlaams Belang*)

02.18 Annick Saudoyer (PS): Al zijn de eerste cijfers voor 2004 bemoedigend, op Europees niveau zijn wij inzake verkeersveiligheid een van de slechtste leerlingen.

In de begroting worden middelen uitgetrokken om tot betrouwbare statistieken te komen die een evaluatie en zonodig een aanpassing van de middelen mogelijk maken: een maandelijkse barometer van de verkeersveiligheid en een driemaandelijks statistisch verslag. Ik raad de minister aan zijn inspanningen met betrekking tot een striktere en beter omkaderde verkeersveiligheid dankzij strengere controles, voort te zetten.

Ik verheug mij over de stijging van de werkingskosten van het Centrum voor Informatieverwerking dat onontbeerlijk is in de strijd tegen onaanvaardbare fraude zoals het niet in het bezit zijn van een rijbewijs of een verzekering. Ik verzoek de minister het hele jaar door de verkeersveiligheid te promoten met als uitschieters de winter en het jaareinde.

Onze wegen slibben dicht omdat we met zijn allen over 6 miljoen voertuigen beschikken terwijl de NMBS door de sluiting van stations nog minder aantrekkelijk wordt. De PS-fractie juicht de discussie toe die u op gang heeft getrokken over de vervoersmiddelen die een alternatief kunnen bieden voor de auto. Ik heb zelf een aantal voorstellen in die zin gedaan.

Om de verkeersveiligheid te verhogen heb ik tevens enkele eenvoudige maatregelen voorgesteld, waaronder het dragen van een reflecterende vest in geval van pech.

Er bestaat een middenweg tussen een overaanbod van controles en een blind vertrouwen in de bestuurders: we moeten de burgers steunen bij hun inspanningen om het verkeer veiliger te maken en ze wijzen op hun verantwoordelijkheid. Daarbij spelen promotiecampagnes rond de verkeersveiligheid een belangrijke rol (*Applaus bij de meerderheid*).

02.19 Valérie De Bue (MR): In tegenstelling tot de geruststellende statistieken waarover onze minister van Mobiliteit beschikt, blijkt uit een recent verslag dat België op het vlak van de verkeersveiligheid

de sécurité routière. Ainsi, seulement 60% des conducteurs belges portent la ceinture de sécurité, contre 90% en Scandinavie et en France.

En 2002, le gouvernement voulait réprimer de façon plus stricte les comportements dangereux avec souplesse et efficacité, pour s'approcher de l'objectif européen consistant à réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2010.

La réduction actuelle du nombre d'accidents et de victimes de la route est davantage due à l'augmentation des contrôles qu'à la loi du 7 février 2003, dont plusieurs dispositions ont été annulées par la Cour d'arbitrage. Il est temps d'évaluer cette loi et de la modifier.

Le MR vient de déposer une proposition de résolution qui respecte les principes suivants: pas de sanction pénale qui ne soit prévue par la loi, respect des droits de la défense et égalité de tous devant la loi. Le système devra permettre la simplification administrative, garantir le droit de la défense et le recouvrement effectif de la sanction imposée.

Le ministre de la Mobilité a affirmé vouloir lier aux revenus les amendes de roulage. S'agit-il d'une opinion personnelle ou de l'avis du gouvernement? Pour le MR, il est clair que la seule législation en vigueur est l'article 163 du Code d'instruction criminelle modifié par l'article 43 de la loi du 7 février 2003, qui autorise le juge à tenir compte de la situation sociale du justiciable pour le sanctionner d'une amende inférieure au minimum légal. Pour une même infraction, on ne peut prononcer des sanctions plus ou moins élevées, ce serait discriminatoire.

L'égalité constitutionnelle des Belges devant la loi s'oppose aux propos du ministre. De plus, un système de ce type pourrait favoriser la dissimulation de revenus voire l'organisation de l'insolvabilité pour permettre de mal se conduire sur la route.

En matière de sécurité routière, des sanctions alternatives telles que des travaux d'intérêt général, un stage dans le service d'urgence d'un hôpital ou des formations spécifiques pourraient améliorer réellement le comportement des conducteurs.

één van de slechtste leerlingen van de klas is. Zo zou slechts 60 procent van de Belgische autobestuurders de veiligheidsgordel dragen, waar dat in Scandinavië en Frankrijk 90 procent is.

In 2002 wilde de regering, via een soepele en efficiënte procedure, strenger optreden tegen gevaarlijk rijgedrag, dit in het licht van de Europese doelstelling om tegen 2010 het aantal verkeersslachtoffers met de helft te verminderen.

De huidige daling van het aantal verkeersongelukken en -slachtoffers is eerder aan de toenemende controles dan aan de wet van 7 februari 2003 te wijten. Het Arbitragehof vernietigde intussen een aantal bepalingen van die wet, die aan evaluatie en bijschaving toe is.

De MR heeft zopas een voorstel van resolutie ingediend, met de volgende krachtlijnen: alle strafrechtelijke sancties moeten bij wet worden opgelegd, de rechten van de verdediging moeten worden nageleefd en de gelijkheid van iedereen voor de wet moet worden gewaarborgd. De nieuwe regeling moet de administratieve vereenvoudiging in de hand werken, de naleving van de rechten van de verdediging veiligstellen en ervoor zorgen dat de opgelegde boetes daadwerkelijk worden geïnd.

De minister van Mobiliteit verklaarde dat hij de verkeersboetes voortaan van het inkomen wil laten afhangen. Is dat zijn persoonlijke overtuiging of vertolkt hij het standpunt van de regering? Voor de MR is het duidelijk dat alleen artikel 163 van het Wetboek van strafvordering, gewijzigd bij artikel 43 van de wet van 7 februari 2003, op deze materie van toepassing is. Dit artikel geeft de rechter de toestemming met de maatschappelijke toestand van de rechtsonderhorige rekening te houden en hem een boete op te leggen die onder het wettelijke minimum ligt. Het zou echter discriminerend zijn voor eenzelfde overtreding hogere of lagere boetes op te leggen.

De voornemens van de minister gaan in tegen de grondwettelijke gelijkheid van de Belgische burgers ten aanzien van de wet. Een dergelijk systeem zou er bovendien toe kunnen leiden dat autobestuurders hun inkomen verhullen of zich zelfs onvermogen verklaren, zodat zij de wegen ongestraft onveilig kunnen maken.

Inzake de verkeersveiligheid zouden alternatieve straffen zoals werken van algemeen nut, een stage in een spoeddienst in een ziekenhuis of specifieke opleidingen, het rijgedrag van de bestuurders nog kunnen verbeteren.

La formation des nouveaux conducteurs doit être axée sur la qualité et être accessible au plus grand nombre. L'accès au permis de conduire doit être considéré comme un moyen d'intégration des jeunes dans le monde du travail.

Monsieur le Ministre, vous avez annoncé un débat sur la sécurité routière en 2005. Nous serons attentifs à la réforme proposée et à la concertation avec les acteurs de terrain.

02.20 Ludo Van Campenhout (VLD): La structure de la SNCB a enfin été réformée en 2004 sous l'impulsion de la Commission européenne. Il existe désormais un gestionnaire d'infrastructure et une société de transport qui seront tous deux dotés d'organes de gestion propres.

Les dettes d'un montant de 7,4 milliards seront transférées au Fonds pour l'infrastructure ferroviaire au début de l'année 2005, ce qui permettra à la SNCB d'économiser annuellement 300 millions d'euros de charges d'intérêts. Le VLD a toujours préconisé la libéralisation européenne du marché et à la mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure indépendant. Dans cette hypothèse, une reprise de la dette s'avèrerait toutefois indispensable. La représentation des Régions dans les organes de gestion du gestionnaire d'infrastructure constitue un premier pas vers une meilleure répartition des compétences.

La note de politique générale du ministre comporte de nombreux aspects positifs. Ainsi, le nombre de voyageurs augmente considérablement. En outre, les clients sont plus satisfaits que par le passé. Le nombre de voyageurs par kilomètre pour le trafic intérieur a également augmenté sensiblement. La Belgique fait partie du peloton de tête européen à cet égard. L'objectif de faire croître d'un quart le transport intérieur de voyageurs sera atteint dès 2006, un an plus tôt que prévu donc.

La SNCB va enfin pouvoir se limiter à ses missions fondamentales et il faut s'en féliciter. A l'époque de M. Schouppe, la situation était inversée. L'ambition, à l'époque, était de développer une société logistique d'envergure internationale alors que le transport des voyageurs sur le réseau belge était considéré comme secondaire. Mais la société ABX a coûté des milliards au contribuable et aurait pu entraîner la SNCB dans sa chute. En outre, cet échec a paradoxalement stimulé le transport routier. Aujourd'hui, ABX est heureusement assainie et une société indépendante est née; ABX passe en définitive entièrement aux mains du secteur privé.

De opleiding van de nieuwe bestuurders moet gericht zijn op kwaliteit en moet ook gemakkelijker toegankelijk zijn. De toegang tot het rijbewijs dient als een middel te worden gezien om de jongeren in het arbeidsproces te integreren.

Mijnheer de Minister, u hebt in 2005 een debat over de verkeersveiligheid aangekondigd. Wij zullen nauwlettend toezien op de aangekondigde hervorming en op het overleg met de actoren in het veld.

02.20 Ludo Van Campenhout (VLD): In 2004 werd de structuur van de NMBS onder impuls van de Europese Commissie eindelijk hervormd. Voortaan is er een infrastructuurbeheerder en een vervoermaatschappij. Beide poten zullen eigen bestuursorganen hebben.

Begin 2005 zullen de schulden ten bedrage van 7,4 miljard worden overgedragen aan het Fonds voor de Spoorweginfrastructuur. De NMBS wordt daarmee bevrijd van 300 miljoen euro interestlasten per jaar. De VLD is altijd voorstander geweest van de Europese vrijmaking van de markt en van een onafhankelijke infrastructuurbeheerder. Een schuldovername is dan wel noodzakelijk. Dat de Gewesten vertegenwoordigd zijn in de bestuursorganen van de infrastructuurbeheerder, is een eerste stap naar een betere bevoegdheidsverdeling.

De beleidsbrief van de minister bevat veel positieve zaken. Zo neemt het reizigersaantal fors toe. De klanten zijn bovendien meer tevreden dan vroeger. Ook het aantal reizigers per kilometer bij het binnenlands verkeer is gevoelig gestegen. België behoort hier bij de Europese koplopers. De doelstelling om het binnenlands reizigersvervoer met een vierde te doen toenemen, wordt al in 2006 bereikt. Dat is een jaar vroeger dan gepland.

Het is goed dat de NMBS zich eindelijk zal kunnen beperken tot haar kerntaken. In het tijdperk-Schouppe was het tegenovergestelde het geval. Toen wou men een internationaal logistiek bedrijf ontwikkelen en was binnenlands reizigersvervoer slechts bijzaak. ABX heeft de belastingbetaler echter miljarden gekost en dreigde de NMBS mee te sleuren in de afgrond. Bovendien werd paradoxaal genoeg het wegvervoer erdoor gestimuleerd. Gelukkig werd ABX ondertussen gesaneerd en komt er een afzonderlijke vennootschap, waardoor het bedrijf uiteindelijk in private handen komt.

Nous saluons la volonté du gouvernement de maintenir sa dotation en faveur du transport intermodal de marchandises, qui rend celui-ci compétitif par rapport au transport routier. Ces subsides ne doivent toutefois pas perturber la concurrence entre les ports mais nous n'avons pas d'inquiétudes à cet égard. Il reste à convaincre la Commission européenne.

Le fait que la SNCB abandonne aussi ses activités immobilières me réjouit. Dans le cadre du transfert de la dette, les terrains sont cédés aux autorités fédérales. Les Régions et les communes doivent veiller à ce que ces terrains soient adéquatement valorisés. Le ministre nous a déjà rassurés à cet égard. A Anvers, nous aurons en tout cas recours au droit de préemption des communes.

Selon la direction de la SNCB, le plan d'entreprise ne peut réussir que si les mesures d'économie vont de pair avec une augmentation des recettes. Le gouvernement ne considère pas les tarifs ferroviaires bon marché comme la cause de la situation financière de la SNCB. Toutefois, il faut à notre estime veiller scrupuleusement au volet des recettes lorsque l'on pratique la politique de la gratuité et que l'on offre des places de parking gratuites aux abonnés. Je ne sais pas s'il faut plaider pour la gratuité de ces emplacements mais le ministre a bien compris que la mobilité routière et la mobilité ferroviaire peuvent se compléter.

En ce qui concerne le dossier du Rhin de fer, nous attendons l'arrêt de la Cour d'arbitrage. Le risque de voir les Néerlandais établir un lien entre ce dossier et ceux du TGV et de l'approfondissement de l'Escaut occidental représente toutefois un nouveau danger. Nous avons pourtant toujours respecté nos obligations dans le dossier du Rhin de fer et un tel couplage serait dès lors particulièrement déloyal.

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi de circulation, le nombre d'accidents avec lésions corporelles a diminué, entre janvier et août 2004, de 7,8 pour cent par rapport à l'an dernier. Il faut encore faire prendre conscience aux gens de ces excellents résultats. La loi de circulation doit bien sûr être soumise à une évaluation approfondie et corrigée si nécessaire. Le 'baromètre de la circulation' annoncé par le ministre nous permettra de suivre chaque mois les progrès réalisés sur le plan de la circulation routière. C'est une bonne chose, mais gardons-nous de tirer des conclusions hâtives.

We zijn blij dat de overheid het intermodaal goederentransport verder wil subsidiëren en zo competitief kan maken met het wegvervoer. Die subsidies mogen de concurrentie tussen de havens niet verstoren, maar we zijn er eigenlijk gerust op. Nu de Europese Commissie nog overtuigen.

Het verheugt me dat de NMBS ook haar activiteiten inzake vastgoed afstoot. In het kader van de schuldoverdracht worden de gronden overgedragen aan de federale overheid. De Gewesten en de gemeenten moeten erop toezien dat de valorisatie op een verantwoorde wijze gebeurt. De minister stelde ons ter zake al gerust. Wij zullen in Antwerpen alvast ingaan op het voorkeepsrecht van de gemeenten.

De directie van de NMBS zegt dat het ondernemingsplan slechts kan slagen als er naast besparingen ook meer inkomsten komen. De regering denkt dat goedkope treinen de financiële situatie van de spoorwegen niet ondermijnen. Toch moet er volgens ons angstvallig worden gewaakt over de inkomsten bij de uitvoering van de gratis-politiek evenals bij de gratis parkeerplaatsen voor abonnees. Ik weet niet of die laatste gratis moeten zijn, maar de minister heeft terecht begrepen dat mobiliteit via de weg en via het spoor elkaar kunnen aanvullen.

Wat het dossier van de IJzeren Rijn betreft, is het wachten op het Arbitragehof. Een nieuw gevaar is wel dat de Nederlanders het dossier zouden koppelen aan dat van de HSL of aan dat van de verdieping van de Westerschelde. Wij zijn echter altijd al onze verplichtingen in het dossier van de IJzeren Rijn nagekomen, een koppeling zou dus erg deloyaal zijn.

Sinds de nieuwe verkeerswet is het aantal letselongevallen tussen januari en augustus 2004 gedaald met 7,8 procent in vergelijking met het vorige jaar. Nu moeten de burgers nog worden bewust gemaakt van deze puike resultaten. Uiteraard moet de verkeerswet ook grondig worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Dankzij de 'verkeersbarometer' die de minister aankondigde, zullen wij de evoluties op het gebied van verkeersveiligheid maandelijks kunnen volgen. Dat is goed, maar we moeten wel opletten voor voorbarige conclusies.

Le plus gros problème, c'est qu'on n'identifie pas clairement les causes des accidents. A mon sens, les analyses de l'institut des accidents devraient déboucher sur des recommandations.

Mais nous sommes d'ores et déjà satisfaits de la manière dont la sécurité routière est appréhendée et des résultats que la loi sur la circulation routière a permis d'engranger. Nous nous réjouissons également de ce qui est réalisé dans le domaine des chemins de fer, pour le transport de voyageurs aussi bien que pour celui des marchandises. Pour la première fois depuis longtemps, on peut même espérer un *modal shift* du transport de fret vers le rail. (*Applaudissements*)

02.21 Marie Nagy (ECOLO): La mobilité est un élément important de la gestion de l'environnement. Ainsi, les émissions de CO₂ dues au transport représentent 21 à 30% des émissions totales. Ce constat contraste avec la politique du gouvernement, dont la myopie en la matière fait de nombreux dégâts. La dette environnementale doit être intégrée dans les comptes et bilans nationaux, tout comme l'allongement de la durée de vie.

L'introduction d'un tel calcul actuariel permettra de rapprocher le coût économique de la pollution de son coût social, de sorte que l'arbitrage entre présent et futur soit effectué en toute conscience. Les défis du vieillissement et du réchauffement climatique doivent être relevés, dans le cadre d'une solidarité intergénérationnelle renforcée. Or, le gouvernement ne semble pas capable d'ouvrir ce débat au moment opportun.

Même le secteur des assurances commence à saisir l'importance du phénomène ; la compagnie Munich Re est ainsi intervenue à Buenos Aires, lors de la conférence des Nations unies sur le réchauffement climatique.

La compagnie a signalé l'augmentation du coût des vagues de chaleur, tempêtes, typhons et autres désastres climatiques. Ce coût atteindra 90 milliards de dollars en 2004 contre 65 milliards en 2003, soit plus 33% en un an.

En commission de l'Infrastructure, on n'a pas reçu de présentation chiffrée de la politique de mobilité, sur le lien entre la mobilité et le Plan fédéral de mobilité durable. Le Conseil fédéral du développement durable relève le manque de

Het grootste probleem is het gebrek aan inzicht in de oorzaken van ongevallen. De analyses van het Ongevalleninstituut moeten resulteren in aanbevelingen.

Wij zijn alvast tevreden met de aanpak van de verkeersveiligheid en de resultaten van de verkeerswet. Ook voor het spoor zien wij de zaken positief, zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer. Voor het eerst in lange tijd is er zelfs hoop op een *modal shift* van het vrachtvervoer naar spoor. (*Applaus*)

02.21 Marie Nagy (ECOLO): Mobiliteit is een belangrijk aspect van milieubeheer. De CO₂ -uitstoot van het vervoer is voor 21 tot 30 percent van de totale CO₂ -uitstoot verantwoordelijk. Het regeringsbeleid staat echter haaks op die vaststelling en haar kortzichtigheid is bijzonder schadelijk. De milieuschuld moet in de nationale rekeningen en balansen worden opgenomen, net als de toegenomen levensverwachting.

Dankzij de invoering van zo een actuariële berekening kan de economische kostprijs van de vervuiling in verband worden gebracht met de maatschappelijke kostprijs ervan, zodat met kennis van zaken een afweging tussen heden en toekomst kan worden gemaakt. De regering moet, in het raam van een versterkte solidariteit tussen de generaties, de uitdagingen waar de vergrijzing en de opwarming van het klimaat haar voor plaatsen, aangaan. Ze blijkt echter niet in staat om op het aangewezen moment het debat daarover op gang te brengen.

Zelfs de verzekeringssector begint in te zien hoe belangrijk dit wel verschijnsel is: de herverzekeraar Munich Re kwam tussenbeide tijdens de VN-klimaatconferentie in Buenos Aires.

De verzekeringsmaatschappij wees erop dat de kosten die voortvloeien uit hittegolven, stormen, tyfoons en andere klimaatrampen in stijgende lijn gaan. Waar zij in 2003 nog 65 miljard dollar bedroegen, zullen zij in 2004 tot 90 miljard dollar oplopen, wat een stijging van 33 procent op één jaar tijd betekent.

In de commissie voor de Infrastructuur ontvingen wij geen cijfergegevens inzake het mobiliteitsbeleid ten aanzien van het verband tussen de mobiliteit en het Federaal Plan Duurzame Mobiliteit. De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling wijst

coordination entre les niveaux de pouvoir. Il est difficile de connaître les priorités du gouvernement en la matière, car le ministre Landuyt n'a même pas fait référence au Plan de mobilité durable dans sa note. Dans sa réponse, il indique que les mesures seront suivies, mais sans préciser lesquelles ni de quelle manière.

J'ai demandé un débat sérieux sur ce Plan et ses implications dans la politique de mobilité et de la SNCB.

La gratuité des trajets domicile-travail ne suffit pas. Quel est l'objectif du gouvernement en termes de parts de marché en fonction des modes de transport (route, rail) ? Quelles mesures concrètes sont proposées et quelle en est la traduction budgétaire ?

Par ailleurs, n'envisagerait-on pas une variation de la fiscalité sur les voitures en fonction des émissions de CO₂, comme la France qui propose un système de bonus malus environnemental ?

La dernière décision du gouvernement sur les voitures de société va bien dans cette direction, mais cette approche ne peut-elle être étendue à plus de voitures ?

J'ai aussi interrogé – sans succès – le ministre sur la position de la Belgique auprès de l'Union européenne en ce qui concerne l'internalisation des coûts externes du secteur aérien.

Je veux aussi l'interroger sur le budget du plan d'action de la police routière. Quels sont les montants exacts consacrés à cette police de la mobilité routière en 2005 ? Quelles ont été les conclusions de la rencontre entre la police, le ministre de l'Intérieur et vous-même sur les difficultés de financement des actions en faveur de la sécurité routière ? Quel objectif de réduction des accidents de la route vous êtes-vous fixé pour 2005, de manière à les réduire de 33% pour 2006 ?

Venons-en à la SNCB. Le budget 2004 consacrait une diminution notoire de sa dotation sous prétexte que, comme une part de la dette serait reprise l'année suivante, la SNCB pouvait bien attendre. Mais au budget 2005, il n'y a pas trace de rattrapage de ce manque; ce qui n'a pas été donné en 2004 est donc perdu. Cette baisse est-elle compatible avec le maintien des missions de service public, alors que les pouvoirs locaux et

op het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende beleidsniveaus. De prioriteiten van de regering zijn moeilijk te achterhalen, omdat minister Landuyt in zijn nota zelfs niet naar het Plan Duurzame Mobiliteit heeft verwezen. In zijn antwoord stelt hij dat de maatregelen zullen worden gevolgd, zonder evenwel te verduidelijken over welke maatregelen het gaat of hoe dat zal gebeuren.

Ik heb gevraagd dat een ernstig debat zou worden gewijd aan dit Plan en aan de weerslag die het op het NMBS- en het mobiliteitsbeleid heeft.

Het volstaat niet om het woon-werkverkeer kosteloos te maken. Wat is de regering van plan met de marktaandelen die de verschillende vervoermiddelen (weg, spoor) vertegenwoordigen? Welke concrete maatregelen worden voorgesteld en welke begrotingsmiddelen worden ervoor uitgetrokken?

Ware het ook niet gepast verschillende belastingtarieven in te stellen naargelang van de CO₂-uitstoot van voertuigen, naar het voorbeeld van Frankrijk, waar een bonus-malusregeling op grond van het vervuilen effect wordt voorgesteld?

De recentste beslissing van de regering over de bedrijfswagens gaat wel in die richting, maar kan deze benadering niet uitgebreid worden naar meer wagens?

Ik heb ook de minister bevraagd – zonder succes overigens – over het standpunt dat België bij de Europese Unie zal innemen in verband met de internalisatie van de externe kosten van de luchtvaartsector.

Ik wil hem ook vragen stellen over de begroting van het actieplan van de verkeerspolitie. Wat zijn de exacte bedragen die worden vrijgemaakt voor het toezicht door de politie op het wegverkeer in 2005? Tot welke conclusies is men gekomen op de vergadering tussen de politie, de minister van Binnenlandse Zaken en uzelf die gewijd was aan de moeilijkheden om de acties ten voordele van verkeersveiligheid te financieren? Met hoeveel wil u de verkeersongevallen in 2005 laten dalen zodat ze tegen 2006 met 33 percent zullen gedaald zijn?

Nu kom ik tot de NMBS. In de begroting 2004 werd de dotatie van de NMBS teruggeschroefd onder het voorwendsel dat de NMBS dat geld niet nodig had omdat een deel van haar schuld het jaar daarop zou overgenomen worden. Maar in de begroting 2005 is er geen spoor van een inhaalbeweging voor de gemiste inkomsten. Wat in 2004 niet gegeven werd is dus voorgoed verloren. Strookt deze daling met de opdrachten van

régionaux s'interrogent sur la capacité de la SNCB à assurer l'accueil dans les gares?

Même si la dette de la SNCB est reprise en 2005, le présent exercice budgétaire démontre à quel point la SNCB, sous l'autorité d'un ministre du Budget désireux de régionaliser l'exploitation des trains, aboutit à des choix très éloignés de la mission première d'une telle entreprise publique, autour de laquelle devrait s'articuler la politique de mobilité. Le conseil d'administration de la SNCB a approuvé un budget d'investissement en 2005, réduit de quelque 134 millions d'euros par rapport au plan 2004-2005, à cause de la diminution de la dotation mais aussi de la réalisation insuffisante des préfinancements public/privé.

Un exemple est celui du RER. Le fonds RER n'est plus alimenté en 2005 sous prétexte que les dépenses prévisibles ne le justifient pas. Le ministre propose de réaliser des parties de projet RER sur base du budget Beliris, alors que, dans les autres Régions, elles sont prises en charge par la SNCB via sa dotation.

Autre exemple: les partenariats public/privé devenus le nouveau credo du ministre. On voit des projets comme le deuxième accès au port d'Anvers ou le Diabolo autour de Zaventem, mais rien pour la ligne Namur-Luxembourg.

L'augmentation des abonnements maquille mal le fait que l'on prenne chez l'un pour alléger l'autre. Cette gratuité n'est pas un gage d'amélioration de la qualité, qui attire de nouveaux clients, et elle est discriminatoire à l'égard des travailleurs du privé. Elle n'aurait dû être mise en place qu'après accord de la concertation sociale interprofessionnelle.

La SNCB envisage de sacrifier des dizaines de guichets peu rentables. Le risque est grand de voir les voyageurs reprendre leur voiture et les arrêts être supprimés, avant les lignes qui ne joignent pas les grandes villes.

Le système de comptage de la SNCB, basé sur le nombre de billets vendus et non celui des voyageurs n'est pas le seul problème. Le projet de

openbare dienstverlening? Deze daling komt er op een ogenblik dat de lokale en regionale overheden zich afvragen of de NMBS in staat is de reizigers in de stations op te vangen.

De NMBS-schuld mag dan al in 2005 worden overgenomen, uit de voorliggende begroting blijkt duidelijk in hoeverre de NMBS onder toezicht van een minister van Begroting die de exploitatie van de treinen wil regionaliseren, keuzes maakt die weinig uitstaans hebben met de hoofdpdracht van het overheidsbedrijf dat essentieel is voor het mobiliteitsbeleid. De investeringsbegroting die de raad van bestuur van de NMBS voor 2005 heeft goedgekeurd bedraagt 134 miljoen euro minder dan in het plan 2004-2005 vooropgesteld werd als gevolg van de verminderde dotatie maar ook van de ontoereikende particuliere en publieke prefinanciering.

Het GEN is een goed voorbeeld van die tendens. Er worden in 2005 geen middelen meer toegewezen aan het GEN-fonds omdat de verwachte uitgaven dit z gezegd niet rechtvaardigen. De minister stelt voor gedeelten van het GEN-project met middelen van de Beliris-begroting te realiseren, daar waar dit in de andere Gewesten via de dotatie van de NMBS gebeurt.

Ander voorbeeld: de publiek/private partnerschappen waarvan de minister alle heil verwacht. Er zijn wel projecten zoals de tweede toegang tot de haven van Antwerpen of de "diabolo" rond Zaventem, maar niets voor de lijn Namen-Luxemburg.

De prijsstijging van de abonnements kan niet verhullen dat men op de ene plaats geld gaat halen om het op de andere plaats bij te passen. De kosteloosheid van sommige abonnements is geen garantie voor een kwaliteitsverbetering, waardoor nieuwe klanten zouden kunnen worden aangetrokken. Ten aanzien van de werknemers van de privé-sector werkt zij bovendien discriminerend. Zij zou pas na een akkoord binnen het interprofessioneel sociaal overleg mogen zijn ingevoerd.

De NMBS wil tientallen weinig rendabele loketten sluiten. De kans is groot dat reizigers opnieuw achter het stuur kruipen, dat daardoor haltes worden afgeschaft en dat uiteindelijk ook lijnen verdwijnen die geen verbinding tussen grote steden vormen.

Het telsysteem van de NMBS, dat op het aantal verkochte treinkaartjes en niet op het aantal reizigers is gebaseerd, is niet het enige probleem.

la SNCB est une porte ouverte à l'insécurité avec le risque d'une future perte de clientèle.

Je déplore cette incohérence entre les élus locaux et leurs homologues fédéraux, ainsi que le manque d'attention du conseil d'administration de la SNCB pour les signaux envoyés par la population et les élus locaux.

A l'heure où les futurs contrats de gestion se négocient, gageons que le gouvernement donnera à ce service public les moyens de remplir les missions que nous sommes en droit d'en attendre.

02.22 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): J'ai cru comprendre que le transport de marchandises constitue à l'heure actuelle la deuxième priorité de la SNCB. D'ici à 2007, il devrait pourtant constituer une activité lucrative. Il importe, sur le plan économique comme sur le plan écologique, de faire en sorte que le transport de marchandises se fasse dans une mesure croissante par le rail. Du reste, le transport de marchandises par voie ferrée a déjà été largement libéralisé en Europe.

B-Cargo reste une entreprise stable, dont le chiffre d'affaires atteint 340 millions d'euros. Si en 2002 elle enregistrait encore une perte de 180 millions d'euros, celle-ci a pu être limitée à moins de 80 millions d'euros cette année. L'entreprise escompte même ne plus subir de pertes d'ici à 2007 et 2008, en mettant notamment en œuvre des réglementations de travail plus souples. B-Cargo disposera aussi de près de 3000 cheminots propres qui seront polyvalents. Il pourrait en résulter une augmentation de la production de l'ordre de 20 à 30 pour cent. Une subvention publique de 15 millions d'euros serait également prévue. B-Cargo va aussi coopérer avec des entreprises françaises et allemandes, sans pour autant procéder à la vente du département 'marchandises' comme ce fut le cas aux Pays-Bas.

Il y a aussi la filiale portuaire IFB, Inter Ferry Boats qui, en 2002, avait encore essuyé une perte opérationnelle de 45 millions d'euros et une perte nette de 110 millions d'euros. Cette année, l'entreprise table sur un bénéfice opérationnel de 4 à 5 millions d'euros et un bénéfice net de 9 millions d'euros au moins.

Malgré les promesses de la coalition violette, la SNCB va investir moins l'année prochaine. Elle disposera notamment de 134 millions d'euros de moins que l'an dernier. Visiblement, le gouvernement n'a plus d'argent à lui consacrer. Il

De plannen van de NMBS zetten de deur open voor de onveiligheid, waardoor zij ook in de toekomst nog klanten kan kwijtspelen.

Ik betreur dat gebrek aan samenhang tussen de lokale verkozenen en hun federale tegenhangers, evenals het feit dat de raad van bestuur van de NMBS te weinig aandacht besteedt aan de signalen van de bevolking en de lokale verkozenen.

Laten wij hopen dat, nu over de toekomstige beheerscontracten wordt onderhandeld, de regering die overheidsdienst de nodige middelen zal toekennen om de opdrachten te vervullen die wij er terecht van mogen verwachten.

02.22 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Ik meen te begrijpen dat het goederenvervoer voor de NMBS momenteel de tweede prioriteit is. Toch zou dit tegen 2007 een winstgevend aangelegenheid moeten zijn. Het is daarbij zowel economisch als ecologisch belangrijk om het goederenvervoer meer en meer via de spoorwegen te laten verlopen. Daarbij is het goederenvervoer per spoor in Europa al grotendeels geliberaliseerd.

B-Cargo blijft een stabiel bedrijf met een omzet van 340 miljoen euro. In 2002 was er nog een verlies van 180 miljoen euro, maar dit jaar kan het verlies beperkt worden tot minder dan 80 miljoen euro. Tegen 2007 en 2008 wil men het verlies zelfs wegwerken, vooral door flexibeler werkregelingen. B-Cargo zal ook ongeveer 3000 eigen multifunctionele spoormannen krijgen. Dit zou de productie met 20 tot 30 procent kunnen verbeteren. Ook zou er een overheidssubsidie komen van 15 miljoen euro. B-Cargo zal ook gaan samenwerken met Franse en Duitse collega's, zonder daarom tot verkoop van de goederenafdeling over te gaan zoals in Nederland.

Dan is er ook de havendochter IFB, Inter Ferry Boats. In 2002 leden die nog een operationeel verlies van 45 miljoen euro en een nettoverlies van 110 miljoen euro. Voor dit jaar rekent men op een operationele winst van 4 tot 5 miljoen euro en een nettowinst van minstens 9 miljoen euro.

Ondanks de paarse beloftes zal de NMBS echter volgend jaar minder investeren. De NMBS krijgt met name 134 miljoen euro minder dan vorig jaar. Blijkbaar heeft de overheid geen geld meer voor de NMBS. En de kunstgrepen, zoals de prefinanciering

ne peut plus recourir à des tours de prestidigitation, comme le préfinancement par les Régions. Il est question depuis longtemps d'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers mais, la Région flamande et le gouvernement fédéral ayant réduit leurs investissements, les plans en restent au stade de projet. La majeure partie du budget de l'infrastructure est consacrée au développement du réseau à grande vitesse qui doit être prêt pour 2007.

Le ministre a beau reconnaître l'importance d'un deuxième accès ferroviaire pour Anvers, il ne se passe plus rien, bien qu'Anvers batte tous les records en terme de chiffre d'affaires. Le trafic de marchandises y a augmenté de 6 pour cent par rapport à l'an dernier et le trafic de conteneurs de 11 pour cent. Le trafic portuaire total a augmenté d'un tiers, mais cette croissance s'arrêtera bientôt faute d'un accès ferroviaire supplémentaire. Entre-temps, une solution est recherchée pour le transport de marchandises du côté du transport routier, avec toutes les conséquences que cela suppose.

Actuellement, le transport de marchandises par le rail ne représente que 9 % du volume transporté. Or ce pourcentage devrait être de 20 %.

Dans cette optique, le Rhin de fer a aussi un rôle fondamental à jouer. Il a été intégralement inclus dans le projet de document de référence du réseau belgo-néerlandais, élaboré dans le cadre de la libéralisation européenne. Il figure aussi sur la liste des réseaux prioritaires transeuropéens dont la réalisation sera financée par des moyens européens. Suivant cette programmation, le Rhin de fer ne serait prêt qu'en 2010 et Rotterdam bénéficierait alors d'un avantage de compétitivité avec sa ligne Betuwe, qu'elle soit achevée ou non. La faute en incombe au gouvernement qui a attendu trop longtemps avant de reprendre la dette historique de la SNCB. Nous espérons donc qu'un accord sera conclu rapidement avec les Pays-Bas, quoique nous manquions de ressources financières pour aménager cette ligne.

La Wallonie n'a par ailleurs toujours pas compris que le Rhin d'acier ne constitue pas un concurrent pour la ligne de Montzen et ne privera pas la Wallonie de trafic ou d'emplois. Je garde l'espoir que le transport de marchandises puisse devenir une vraie priorité pour la SNCB, notamment parce que si ce n'était pas le cas, les activités d'Anvers seraient bientôt complètement entravées, alors que cette ville reste le moteur de notre économie. *(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang)*

door de Gewesten, raken uitgeput. Er is allang sprake van een tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, maar de plannen blijven in een ontwerpfase omdat zowel het Vlaamse Gewest als de federale overheid hun investeringen terugschroeven. Het grootste deel van het infrastructuurbudget gaat naar de uitbouw van het hogesnelheidsnet dat tegen 2007 klaar moet zijn.

De minister erkent wel dat de tweede spoorontsluiting van Antwerpen belangrijk is, maar er gebeurt verder niets, terwijl de Antwerpse haven ondertussen alle omzetrecords breekt. De goederentrafiek is met 6 procent gestegen tegen vorig jaar, de containertrafik zelfs met 11 procent. De totale haventrafiek groeide met een derde. Maar binnenkort zal die groei stoppen omdat er geen extra spoorontsluiting is. Ondertussen zoekt het goederenvervoer een uitweg via het wegvervoer, met alle mobiliteitsgevolgen van dien.

Het goederenvervoer per spoor is momenteel slechts goed voor 9 procent van het vervoer, dat zou zeker 20 procent moeten zijn.

Ook de IJzeren Rijn is hierbij van groot belang. In de Belgische en Nederlandse netverklaring, in het kader van de Europese liberalisering, werd de IJzeren Rijn voor de hele lengte opgenomen. De IJzeren Rijn is ook vervat in de lijst van prioritaire transeuropese, met Europese middelen te realiseren, netwerken. In deze planning zou de IJzeren Rijn pas in 2010 klaar zijn, waardoor Rotterdam met de dan al afgewerkte Betuwelijn een competitief voordeel zou krijgen. Dat is de schuld van de federale regering die te lang heeft gewacht met de overname van de historische schuld van de NMBS. Wij hopen dus wel op een snel akkoord met Nederland, al is er hoe dan ook te weinig geld om de lijn aan te leggen.

Ook begrijpt Wallonië nog steeds niet dat de IJzeren Rijn geen concurrent is voor de Montzenlijn en dat hierdoor geen trafik of werkgelegenheid uit Wallonië zal worden weggetrokken. Ik blijf hopen dat het goederenvervoer een echte prioriteit mag worden voor de NMBS, ook al omdat we anders binnenkort in Antwerpen helemaal zullen stilstaan en Antwerpen is toch nog altijd de motor van onze economie. *(Applaus van het Vlaams Belang)*

02.23 Camille Dieu (PS): La SNCB est confrontée à des enjeux énormes et son avenir n'est toujours pas dégagé. Le conseil d'administration a approuvé la semaine dernière un plan d'investissement revu à la baisse, rentabilité oblige.

Pour un meilleur accueil des usagers, 123,7 millions d'euros seront consacrés à la rénovation et à l'aménagement des gares. Parallèlement, une quarantaine de guichets seront fermés.

Nous nous réjouissons de la poursuite de certains grands travaux comme le projet Diabolo, la construction du tunnel sous l'Escaut, la gare de Gosselies, les travaux portuaires de Bruxelles et le projet Eurocap Rail, dans le respect du traditionnel équilibre 60/40.

En ce qui concerne le RER, une légère amélioration peut être constatée. Les millions nécessaires à l'aménagement de l'infrastructure sont-ils bien disponibles ? Qu'advient-il après 2006 ? Comment les nouvelles unités d'entreprise de la SNCB organiseront-elles leurs relations avec l'Etat à partir du 1^{er} janvier 2006 ? Le gouvernement conclura-t-il trois contrats de gestion ?

02.24 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Le ministre est fâché sur le méchant juge qui s'est immiscé dans le débat sur la sécurité routière. Cependant, quelque chose ne tourne pas rond. Chaque week-end, des vies sont fauchées sur nos routes. Je ne préconise pas d'accorder tous les droits aux automobilistes ou de dispenser les usagers faibles de toute responsabilité. Même s'il respecte strictement le code de la route, l'utilisateur faible reste vulnérable et chaque accident peut lui être fatal. C'est la raison pour laquelle le législateur a élaboré une protection spéciale pour les usagers faibles. Il n'empêche, toutefois, que si un usager faible commet une faute, le juge doit en tenir compte. Certains usagers de la route ont le sentiment, suscité en partie par certaines mesures de protection, d'être intouchables. Des automobilistes scrupuleux se plaignent amèrement des nombreux cyclistes inconscients, des piétons qui ignorent les feux rouges, des jeunes aux cyclomoteurs trafiqués, etc. Le juge Verstuyft a le mérite d'avoir ouvert le débat. Si le ministre perçoit les propos du juge comme une attaque dirigée contre lui-même ou contre la loi sur la circulation routière, il n'a pas bien compris le signal.

Les usagers faibles de la route doivent également être conscients de leur vulnérabilité et prendre toutes les précautions pour se faire mieux voir et

02.23 Camille Dieu (PS): Voor de NMBS ligt er heel wat in de weegschaal, en de toekomst van de maatschappij blijft onduidelijk. De raad van bestuur keurde vorige week een neerwaarts bijgesteld investeringsplan goed, rentabiliteit voor alles.

Met het oog op het onthaal van de reizigers wordt 123,7 miljoen euro voor de renovatie en de inrichting van de stations uitgetrokken. In eenzelfde beweging verdwijnt een veertigtal loketten.

Wij verheugen ons dat een aantal grote werken zoals het Diabolo-project, de bouw van de tunnel onder de Schelde, het station te Gosselies, de havenwerken te Brussel en het project Eurocap Rail worden voortgezet. Daarbij wordt de traditionele 40/60-verdeelsleutel behouden.

Wat het GEN betreft, kan een voorzichtige vooruitgang worden vastgesteld. Zijn de miljoenen die nodig zijn voor de aanleg van de infrastructuur echter wel voorhanden? Wat gebeurt er na 2006? Hoe zullen de nieuwe bedrijfseenheden van de NMBS vanaf 1 januari hun betrekkingen met de Staat organiseren? Zal de regering drie beheersovereenkomsten afsluiten?

02.24 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): De minister is boos op de stoute rechter die zich in het verkeersveiligheidsdebat mengde. Toch loopt er iets mank. Elk weekend vallen er nog doden op onze wegen. Ik pleit er niet voor om de autobestuurders alle rechten te geven of om de zwakke weggebruikers van elke verantwoordelijkheid te verschonen. Zelfs als een zwakke weggebruiker zich perfect aan de wegcode houdt, blijft hij kwetsbaar en kan elk ongeval dodelijk zijn. Daarom heeft de wetgever een speciale bescherming voor de zwakke weggebruikers uitgewerkt. Dat neemt niet weg dat als een zwakke weggebruiker zelf een fout maakt, de rechter daar rekening mee moet houden. Mede door een aantal beschermingsmaatregelen hebben sommige weggebruikers de indruk gekregen dat ze onschendbaar zijn. Ernstige automobilisten klagen steen en been over de vele roekeloze fietsers, de voetgangers die rode lichten negeren, de jongeren met opgefokte brommers enz. Het is de verdienste van rechter Verstuyft dat hij het debat geopend heeft. Als de minister zijn uitspraken opvat als een aanval op zichzelf of op de verkeerswet, dan heeft hij het signaal niet goed begrepen.

Ook de zwakke weggebruikers moeten zich bewust zijn van hun kwetsbare positie en alle mogelijke voorzorgen nemen voor hun zichtbaarheid en

renforcer leur sécurité. Nous considérons toujours les enfants comme des usagers faibles de la route mais, à partir d'un certain âge, ils sont également responsables de leur comportement sur la route et dans la circulation.

Les règles sont les mêmes pour tout le monde. L'immense groupe d'usagers de la route consciencieux est discrédité par la faute des autres.

Le ministre ne fournit que des réponses simplistes à des questions ou critiques justifiées. C'est intellectuellement malhonnête. Le ministre attend d'un juge d'un tribunal de police qu'il plaide en faveur de la sécurité routière et qu'il donne les signaux appropriés. L'intéressé ne fait rien d'autre mais ses propos ont été délibérément déformés et il n'a pas eu la possibilité de répondre.

L'éducation à la sécurité routière commence à la maison et doit être poursuivie à l'école. Les parents doivent veiller à ce que leurs enfants roulent sur des vélos et vélomoteurs sûrs. Les enfants doivent connaître le code de la route. En outre, la courtoisie et le respect des autres usagers de la route sont d'une importance cruciale. Le gouvernement doit donner le bon exemple et éviter de se quereller avec les élus d'un million de Flamands.

Je suis évidemment partisane d'accroître la sécurité routière et d'amener les automobilistes à faire preuve de sens du devoir et de courtoisie, et à mieux connaître le code de la route et à respecter davantage les autres usagers, en particulier les usagers faibles qu'ils doivent absolument se garder de mettre en danger. Mais je souhaite aussi qu'on incite les usagers faibles, qui revendiquent à juste titre leur place sur la voie publique, à faire preuve de sens du devoir et de courtoisie, à respecter le code de la route et à être conscients de leur vulnérabilité. Enfin, je considère que le ministre de la Mobilité devrait s'abstenir de tenir des propos simplistes et populistes, et être disposé à corriger sa politique lorsqu'elle fait l'objet de critiques fondées. Le Vlaams Belang contribuera à toute politique qui vise à accroître la sécurité routière. *(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang)*

02.25 Johan Vande Lanotte *(en néerlandais)*: Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, davantage de moyens sont prévus pour la SNCB en 2005 qu'en 2004.

(En français) En 2005, 150 millions d'euros ont été prévus pour le RER. Ce montant est considérable. Cet argent peut être dépensé à la condition que les

veiligheid. Kinderen zijn voor ons altijd zwakke weggebruikers, maar vanaf een bepaalde leeftijd zijn ook zij verantwoordelijk voor hun gedrag op de weg en in het verkeer.

De regels zijn er voor iedereen. De overgrote groep plichtsbewuste weggebruikers wordt door de fout van anderen in een slecht daglicht geplaatst.

De minister geeft alleen simplistische antwoorden op terechte vragen of kritiek. Dit is intellectueel oneerlijk. De minister verwacht van een politierechter dat hij voor verkeersveiligheid pleit en de juiste signalen uitstuurt. De man in kwestie doet niets anders, maar zijn woorden worden bewust verdraaid en hij krijgt niet eens de kans om te antwoorden.

Opvoeden tot verkeersveiligheid start thuis en moet worden voortgezet op school. Ouders moeten zorgen voor veilige fietsen en bromfietsen. De kinderen moeten het verkeersreglement kennen. Daarnaast zijn hoffelijkheid en respect voor de andere weggebruikers van cruciaal belang. De overheid moet het goede voorbeeld geven en scheldpartijen aan het adres van de verkozenen van een miljoen Vlamingen achterwege laten.

Ik ben voor veilig verkeer en plichtsbewuste, hoffelijke chauffeurs die het verkeersreglement kennen en die respect hebben voor de andere weggebruikers, vooral voor de zwakke weggebruikers die ze nooit in gevaar mogen brengen. Maar ik ben ook voor plichtsbewuste, hoffelijke zwakke weggebruikers, die terecht hun plaats op de openbare weg opeisen, het verkeersreglement respecteren en zich ervan bewust zijn dat ze bijzonder kwetsbaar zijn. Ik ben tevens voor een minister van Mobiliteit die zich onthoudt van simplistische en populistische verklaringen en die bereid is om zijn beleid bij te sturen als daar terechte kritiek op komt. Het Vlaams Belang zal meewerken aan een veilig verkeer. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

02.25 Minister Johan Vande Lanotte *(Nederlands)*: In tegenstelling tot wat hier werd beweerd, wordt er in 2005 voor de NMBS in meer middelen voorzien dan in 2004.

(Frans) In 2005 werd voor het GEN 150 miljoen uitgetrokken. Dat is niet niets. Dat bedrag mag worden uitgegeven, op voorwaarde dat de werken

travaux soient effectivement exécutés.

Provisoirement, 50 millions d'euros sont inscrits dans le fonds. En effet, le gouvernement attribue annuellement une certaine somme aux fonds budgétaires qui dépendent des recettes hors budget. Au cours de l'année, ces fonds sont adaptés.

Or, les 50 millions d'euros alloués au fonds cette année n'ont pas été complètement dépensés. Les quelque 20 millions restants s'ajoutent aux 120 millions prévus pour 2005. Il s'agit d'une année importante pour le RER puisqu'un premier versement pourra être effectué pour l'achat du nouveau matériel.

(En néerlandais) L'année 2005 sera celle des investissements dans le RER et des adjudications dans le cadre du projet Diabolo, du Liefkenshoektunnel, de la liaison Bruxelles-Luxembourg et, en corrélation avec cette dernière, des gares de Gosselies, notamment. Ces projets de collaboration entre secteur public et secteur privé débiteront en 2005. Ainsi, nous irons au-delà de ce que prévoit le plan SNCB 2000-2012 qui reposait sur des initiatives gouvernementales à financer par le gouvernement mais pour lesquelles les budgets nécessaires devaient, selon M. Schouppe, être réalisés pour un tiers par un autre mode de financement. Toutefois, ce financement n'a jamais été concrétisé. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a adapté ce plan en fonction de ses possibilités budgétaires. Nous avons besoin d'un délai un peu plus long pour le paquet global mais le budget pour 2005 n'a pas été réduit. La seule véritable économie, c'est qu'on achètera moins de trains à grande vitesse que prévu pour la bonne et simple raison qu'on n'en a pas besoin.

Septante pour cent des parkings SNCB sont gratuits. Mais les voyageurs ont moins de chances d'y stationner gratuitement que les autres usagers, ce qui est évidemment absurde.

Nous lancerons les premiers projets en matière d'emplacements de parking gratuits pour les abonnés en 2005.

(En français) On a beaucoup parlé de gratuité du trafic domicile-lieu de travail. Ce qui est certain, ce sont les chiffres. Le nombre de personnes ayant un abonnement a augmenté sensiblement. Déjà maintenant, alors qu'il n'y a pas encore d'accord social global en cette matière, 500 entreprises privées ont signé une convention avec

daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Voorlopig werd 50 miljoen euro in het fonds ingeschreven. Het is zo dat de regering jaarlijks een bepaald bedrag toekent aan de begrotingsfondsen die van ontvangsten buiten begroting afhangen. In de loop van het jaar volgt er een aanpassing.

De 50 miljoen euro die dit jaar aan het fonds werden toegekend, werden echter niet volledig gebruikt. Het resterende bedrag van zo'n twintig miljoen komt boven op het bedrag van 120 miljoen dat voor 2005 werd uitgetrokken. Het wordt een belangrijk jaar voor het GEN, want er zal een eerste storting voor de aankoop van nieuw materieel kunnen worden uitgevoerd.

(Nederlands) Het jaar 2005 wordt het jaar van de investeringen in het GEN en aanbestedingen in het Diabolo-project, de Liefkenshoektunnel, de verbinding Brussel-Luxemburg en daarmee samenhangend in de stations van o.m. Gosselies. Deze publiek-private samenwerkingsprojecten worden in 2005 opgestart. We staan daarmee verder dan wat in het NMBS-plan 2000-2012 stond. Dat plan was gebaseerd op initiatieven van de regering die zouden worden gefinancierd door de regering, maar waarvan de heer Schouppe beweerde dat een derde van de nodige budgetten zou worden gerealiseerd door alternatieve financiering. Dat laatste werd echter nooit gerealiseerd. Daarom heeft de regering het plan aangepast aan de mogelijkheden. We hebben een wat langere termijn nodig voor het globale pakket, maar het budget voor 2005 is niet verminderd. De enige echte besparing is dat er minder HSL-toestellen worden aangekocht dan voorzien omdat ze helemaal niet nodig zijn.

Zeventig procent van de NMBS-parkings is gratis. De kans dat men als niet-reiziger gratis kan parkeren is groter dan de kans dat men als NMBS-abonnee gratis kan parkeren. Dat is absurd.

In 2005 starten we met de eerste projecten voor gratis parkeerplaatsen voor abonnees.

(Frans) We kunnen lang doorbomen over het gratis woon-werkverkeer. Wat telt, zijn de cijfers. Het aantal reizigers met een abonnement is gevoelig gestegen. Terwijl er ter zake nog geen omvattend sociaal akkoord is gesloten, hebben 500 privé-bedrijven nu reeds een overeenkomst met de NMBS gesloten

la SNCB pour obtenir la gratuité des déplacements domicile-travail de leur personnel ; 20.000 personnes sont concernées. On compte donc 6 % de voyageurs en plus pour 2005. C'est la première fois que l'on observe une différence remarquable entre le nombre de personnes qui circulent en voiture et celles qui prennent le train.

En 2006, la fin des travaux autour de Louvain et les projets Diabolo, RER, etc... vont nous aider à augmenter encore le nombre de passagers, jusqu'à 30 ou 40% d'ici 2011.

Il s'agit d'une avancée, même pour les personnes qui ne souhaitent pas prendre le train puisque, de ce fait, le trafic sur route sera plus dégagé.

(En néerlandais): Un investissement de 20 millions d'euros n'a rien d'excessif au regard d'un tel revirement dans les chiffres. La SNCB sera dotée d'une nouvelle structure à partir du 1^{er} janvier 2005.

(En français) Trois contrats de gestion séparés sont actuellement discutés, reprenant des mesures transitoires, pour qu'au 1^{er} janvier la nouvelle structure puisse travailler. On a voulu se donner le temps - trois mois - pour rédiger le nouveau contrat de gestion.

(En néerlandais): Nous avons toujours dit qu'un partenariat est important pour La Poste, mais certaines questions doivent d'abord être réglées au sein de l'entreprise. Nous ne pouvons actuellement pas encore espérer de rentabilité à la SNCB. Les pertes dans le secteur du cargo diminuent spectaculairement alors que le volume transporté augmente. Pour la première fois, aucune perte opérationnelle n'a été enregistrée en octobre 2004. La Poste devait d'abord sortir du déficit. Il s'avère à la mi-décembre 2004 que La Poste enregistrera des bénéfices cette année. Nous pourrions donc aborder l'étape suivante, car, ici aussi, les résultats importent. Les clients de la SNCB sont très satisfaits à propos de la qualité du service. La qualité laisse encore à désirer à La Poste. Cette situation est partiellement imputable à l'introduction du système Géoroute qui a entraîné des perturbations. Statistiquement, la qualité s'est améliorée: le pourcentage d'envois délivrés en J+1 a augmenté mais est encore insuffisant. Les envois non prior sont délivrés un jour plus tôt que par le passé. La distinction entre prior et non prior disparaîtra dès que les centres de tri seront opérationnels.

Je déplore que M. Deseyn continue à se répandre en déclarations inexactes sur les centres de tri. Je n'ai exercé aucune pression sur le conseil d'administration en vue de l'installation de cinq

om hun personeel gratis woon-werkverkeer aan te bieden. Het gaat om 20.000 mensen. In 2005 rekent men op een stijging van het aantal reizigers met 6 percent. Voor het eerst stelt men vast dat er beduidend meer treinreizigers bijkomen dan automobilisten.

Met het einde van de werken rond Leuven in 2006 en het "diabolo"-project, het GEN enz...zal het aantal reizigers nog toenemen met 30 tot 40 percent tegen 2011.

Dat is een belangrijke doorbraak ook voor wie liever niet met de trein reist omdat het wegverkeer erdoor wordt ontlast.

(Nederlands) Voor een dergelijke ommekeer in de cijfers is een investering van 20 miljoen euro niet te veel. Vanaf 1 januari 2005 heeft de NMBS een nieuwe structuur.

(Frans) Opdat de nieuwe structuur op 1 januari van start zou kunnen gaan, worden drie afzonderlijke beheerscontracten met overgangsmaatregelen besproken. Wij hebben onszelf drie maanden gegeven om het nieuwe beheerscontract op te stellen.

(Nederlands): We hebben altijd gezegd dat een partnership belangrijk is voor De Post, maar eerst moet een aantal zaken bij De Post worden geordend. Bij de NMBS kunnen we momenteel nog geen rentabiliteit vooropstellen. De cargooverliezen dalen spectaculair. Het cargovolume stijgt. In oktober 2004 leed men voor het eerst geen operationeel verlies. De Post moest eerst uit het deficit komen. Half december 2004 blijkt dat De Post dit jaar op winst afstevent. Dus kunnen we een stap verder, want ook hier tellen resultaten. Bij de NMBS is de tevredenheid van de klanten over de kwaliteit van de dienstverlening groot. Bij De Post is de kwaliteit niet hoog genoeg. Dit komt gedeeltelijk door het Georoutesysteem, dat voor een verstoring heeft gezorgd. Statistisch is de kwaliteit verbeterd: het percentage dat op één dag wordt geleverd is toegenomen, maar is nog onvoldoende. Bij de non-priorleveringen doen we één dag beter dan vroeger. Van zodra de sorteercentra er zijn kan het onderscheid tussen prior en non-prior verdwijnen.

Ik betreur dat de heer Deseyn over de sorteercentra zaken blijft zeggen die niet juist zijn. Ik heb de raad van bestuur niet onder druk gezet om vijf sorteercentra te installeren. Een extern

centres de tri. Un bureau extérieur a analysé le dossier avant que la décision soit prise. Il a estimé que la teneur du marché public devait être modifiée. Le projet prévoit désormais le tri en fonction de la tournée. Les distances auraient été trop longues si l'on avait opté pour trois centres de tri. Le rapport peut être consulté.

Je suis intervenu une seule fois dans le cadre de la conclusion des CCT, lors d'une discussion sur la réduction du temps de travail. Les syndicats s'étaient légitimement insurgés contre le non-respect de la CCT dans son ensemble mais, pour des raisons économiques, il était impossible de l'appliquer intégralement. L'irritation des syndicats était compréhensible mais je savais que la CCT était inapplicable pour des motifs économiques.

En ce qui concerne l'autonomie, la décision relative au régime de vacances n'était pas judicieuse. En vertu du contrat actuel, je n'ai pas pu annuler cette décision, bien qu'on aurait sans doute souhaité, d'une manière générale, que je le fasse. En tout état de cause, une autonomie accrue pour la SNCB répond au souhait de tous.

C'est contradictoire. Dès lors qu'une entreprise est principalement financée par des moyens publics et qu'elle est chargée d'assurer un service universel, un ministre auquel le Parlement peut demander de rendre des comptes à ce sujet doit être responsable de cette entreprise. Lors des débats qui seront menés au cours des prochaines semaines, je ferai clairement savoir que je ne suis pas favorable à une autonomie accrue.

02.26 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Tous les orateurs ont témoigné de leur soutien à la politique de sécurité routière. Je les en remercie.

La viabilité financière de la politique répressive en matière de circulation est liée directement au budget. Que signifie le mécanisme du fonds des amendes pour la police routière fédérale? Le ministre de l'Intérieur et moi-même désirons vérifier dans quelle mesure les moyens du fonds des amendes peuvent être consacrés au soutien de la police routière fédérale. La loi sur la sécurité routière va donc devoir être quelque peu modifiée en ce sens.

Je souhaite poursuivre la politique du ministre M. Anciaux en matière de tuning. Une bonne communication avec le secteur et les contrôleurs est toutefois nécessaire. Il y a aura au moins un organe de contrôle par province.

J'ai souscrit d'emblée à l'idée de procéder

bureau heeft de zaak onderzocht vóór de beslissing. Dit bureau stelde vast dat men de inhoud van de overheidsopdracht moest wijzigen. Het sorteren op ronde wordt voortaan geïntegreerd in het project. Dan werd de afstand te groot als men met drie centra zou werken. Dit rapport kan worden ingekeken.

Ik ben één keer tussengekomen bij de CAO's in een discussie over arbeidsduurvermindering. De vakbonden waren terecht boos dat de CAO niet in haar geheel werd gerespecteerd, maar dit was voor De Post economisch niet haalbaar. Ik had er immers begrip voor dat de vakbonden ongelukkig waren, maar begreep ook dat de CAO economisch niet haalbaar was.

In verband met de autonomie: de beslissing over de vakantieregeling was een slechte beslissing. Volgens het huidige contract kon ik deze beslissing niet terugschreeven, hoewel iedereen vermoedelijk had gewild dat ik ertegen was opgetreden. Toch is iedereen voor meer autonomie voor de NMBS.

Dat is niet verzoenbaar. Voor een bedrijf dat hoofdzakelijk met overheidsgeld wordt gefinancierd en dat zorgt voor een dienstverlening die universeel is moet een minister die door het Parlement ter verantwoording kan worden geroepen, verantwoordelijk zijn. In het debat van de komende weken zal ik duidelijk maken dat ik niet voor meer autonomie ben.

02.26 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Alle sprekers hebben hun steun betuigd aan het verkeersveiligheidsbeleid. Ik dank hen hiervoor.

De betaalbaarheid van het verkeershandhavingsbeleid had rechtstreeks betrekking op de begroting. Wat betekent het mechanisme van het boetefonds voor de federale verkeerspolitie? De minister van Binnenlandse Zaken en ikzelf willen kijken in welke mate de gelden van het boetefonds ook kunnen worden aangewend voor de ondersteuning van de federale verkeerspolitie. De verkeersveiligheidwet zal hiervoor enigszins moeten worden gewijzigd.

Inzake tuning wil ik het beleid van minister Anciaux voortzetten. Er moet wel goed worden gecommuniceerd met de sector en met de controleurs. Per provincie komt er minstens één controle-instantie.

Al van bij het begin ging ik ermee akkoord om de

anticipativement à l'évaluation de la nouvelle loi sur la police de la circulation routière, mais sans a priori. Une concertation est en cours avec toutes les organisations actives dans le domaine de la sécurité routière. Je compte présenter un rapport à la commission parlementaire en janvier ou en février 2005.

(En français) En matière de formation à la conduite, je veux le meilleur et le moins cher. Pour y arriver, il faut libérer le marché et favoriser le bénévolat.

En ce qui concerne la mobilité durable, on finalise un plan. J'espère un accord du gouvernement fin janvier ou début février, et suis prêt à en discuter au Parlement.

Je me joins aux propos de Mme Van Themsche. Tous les usagers de la route doivent respecter leurs obligations. On ne progressera que si la courtoisie est réciproque. *(Applaudissements sur de nombreux bancs)*

02.27 Marie Nagy (ECOLO): M. Vande Lanotte ne nous a rien répondu sur la fermeture des gares, alors que le risque de perdre des voyageurs est réel. En outre, il y a une réduction de la dotation 2005 et des investissements de la SNCB. Je me réjouis de savoir que la ligne Namur-Luxembourg sera financée. Il y a un tour de passe-passe car le plan d'investissement ne se fait plus sur dix ans mais sur douze. Le ministre dit que c'est une question de planning, mais c'est cela, un plan d'investissement ! Il y a quand même un retard par rapport au plan initial. Nous suivrons avec attention ce qui sera prévu.

Enfin, je remercie le ministre Landuyt de l'annonce d'un plan de mobilité durable. Je le réinterrogerai au moment où celui-ci sera prêt.

02.28 Damien Yzerbyt (cdH): J'ai remercié le ministre pour la réponse donnée en commission. Nous espérons que cela va se concrétiser rapidement en 2005. Malheureusement, mon inexpérience fait que je n'ai pas décelé les crédits dans le budget.

Pour le ministre Landuyt, également absent lorsque j'ai abordé la mobilité et la sécurisation des deux-roues, je reviendrai en commission sur le permis pour les cyclomoteurs et la vente de kits permettant à ceux-ci d'atteindre des vitesses dangereuses.

nouvelle verkeerswet vervroegd te evalueren, maar dan wel zonder voorafname. Er is overleg met alle verkeersveiligheidsorganisaties. In januari of februari 2005 wil ik een rapport voorleggen aan de parlementscommissie.

(Frans) Met betrekking tot de rijopleiding, wil ik het beste en het minst dure. Om dat te bereiken, moet de markt worden vrijgemaakt en het vrijwilligerswerk worden aangemoedigd.

Wij leggen momenteel de laatste hand aan een plan inzake duurzame mobiliteit. Ik hoop dat in de regering daarover eind januari of begin februari een akkoord kan worden bereikt en ben bereid dat plan in het Parlement te bespreken.

(Nederlands) Ik sluit me aan bij de woorden van mevrouw Van Themsche. Alle weggebruikers moeten hun plichten naleven. Stappen vooruit kunnen slechts als er wederzijdse hoffelijkheid is. *(Applaus op vele banken)*

02.27 Marie Nagy (ECOLO): Minister Vande Lanotte antwoordde niet op de vragen in verband met de sluiting van stations hoewel daardoor reizigers dreigen verloren te gaan. Voorts worden de dotatie voor 2005 en de investeringen in de NMBS verlaagd. Het verheugt me dat er geld wordt uitgetrokken voor de lijn Namen-Luxemburg. Er wordt een trucje gebruikt: het investeringsplan loopt namelijk niet meer over tien maar over twaalf jaar. De minister heeft het in dat verband over een kwestie van planning, maar dat is precies de bedoeling van een investeringsplan! Er is toch een achterstand in vergelijking met het oorspronkelijke plan. Wij zullen aandachtig toezien op het verdere verloop.

Minister Landuyt kondigt een plan voor duurzame mobiliteit aan, waarvoor ik hem dank. Ik zal hem opnieuw bevragen als dat plan af is.

02.28 Damien Yzerbyt (cdH): Ik heb de minister bedankt voor zijn antwoord in de commissie. Wij hopen dat een en ander in 2005 snel concrete vorm krijgt. Door mijn onervarenheid heb ik in de begroting helaas geen kredieten ontdekt.

Minister Landuyt was ook afwezig toen ik het over de mobiliteit en de veiligheid van tweewielers had. Ik zal in de commissie terugkomen op het rijbewijs voor bromfietzers en de verkoop van kits waarmee bromfietsen kunnen worden omgebouwd om gevaarlijke snelheden te halen.

02.29 **Simonne Creyf** (CD&V): La politique scientifique mérite davantage d'attention. Le mouvement européen tendant à renforcer la recherche et le développement devrait déboucher sur une croissance accrue. Si nous voulons faire partie des économies du savoir les plus fortes, nous devons innover. Dans le domaine de la connaissance et des moyens, l'Europe accuse un retard par rapport aux Etats-Unis et au Japon.

Il a été convenu à Lisbonne de développer une économie du savoir et un espace de recherche. D'ici à 2010, les dépenses en matière de recherche et de développement doivent représenter trois pour cent du PIB. Un tiers doit provenir des pouvoirs publics. La Belgique a souscrit à cet objectif. Actuellement, nous n'en sommes qu'à 2,17 pour cent.

02.30 **Minister Marc Verwilghen** (*Nederlands*): Le chiffre de 2,17 pour cent a trait à 2001. Entre temps, nous sommes passés à 2,4 pour cent

02.31 **Simonne Creyf** (CD&V): La question est de savoir si ces trois pour cent seront atteints en 2010. La Flandre obtient d'ores et déjà de bons scores et contribuera dans une large mesure à la réalisation de l'objectif européen. Au niveau de la Belgique, les pouvoirs publics vont devoir fournir davantage d'efforts. Les crédits publics pour la recherche et le développement devraient croître de 33 pour cent.

Nous soutenons les mesures que veut prendre le ministre mais nous constatons à la lecture du budget que des économies sont réalisées. Ainsi, l'enveloppe pour le personnel des établissements scientifiques est réduite de 1,66 million d'euros. La politique scientifique est plus lourdement touchée que d'autres départements. Or il faudrait précisément investir beaucoup plus dans les chercheurs.

La deuxième mesure d'économie consiste à réduire de 500.000 euros la dotation du Collège de l'Europe. Les moyens dont celui-ci dispose seront ainsi réduits d'un tiers par rapport à 2004. Le ministre donne là un mauvais signal, car ce Collège s'est forgé une excellente réputation en Europe.

La recherche spatiale subit également des restrictions. En 2005, l'Agence Spatiale Européenne (ESA) recevra 45 millions d'euros en moins de la Belgique. Les paiements n'étant effectués qu'entre 2006 et 2009, l'ESA devra souscrire en 2005 un emprunt dont les intérêts seront à charge de la Belgique. Malgré les réserves de la Cour des comptes, un montant de 30 millions

02.29 **Simonne Creyf** (CD&V): Het wetenschapsbeleid verdient meer aandacht. De Europese beweging om onderzoek en ontwikkeling te versterken, zou tot grotere groei moeten leiden. Willen we tot de sterkste kenniseconomieën behoren, dan moeten we innoveren. Inzake kennis en middelen heeft Europa een achterstand tegenover de Verenigde Staten en Japan.

In Lissabon werd afgesproken om een Europese kenniseconomie en onderzoeksruimte uit te bouwen. Tegen 2010 moeten de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling drie procent van het bruto binnenlands product bedragen. Een derde daarvan moet van de overheid komen. België schaarde zich achter de doelstelling. Momenteel halen we slechts 2,17 procent.

02.30 **Minister Marc Verwilghen** (*Nederlands*): Het cijfer van 2,17 procent slaat op 2001. Intussen halen we 2,4 procent.

02.31 **Simonne Creyf** (CD&V): De vraag is of de drie procent in 2010 wordt gehaald. Vlaanderen doet het alvast goed, en zal in grote mate bijdragen tot de verwezenlijking van de Europese doelstellingen. Op Belgisch niveau zal de overheid echter meer inspanningen moeten leveren. De overheidskredieten voor onderzoek en ontwikkeling zouden met 33 procent moeten stijgen.

Wij staan achter de maatregelen die de minister wil nemen, maar stellen in de begroting vast dat er besparingen worden doorgevoerd. Zo vermindert de personeelsenveloppe voor de federale wetenschappelijke instellingen met 1,66 miljoen euro. Wetenschapsbeleid wordt zwaarder getroffen dan andere departementen. Nochtans zou er net veel meer moeten worden geïnvesteerd in vorsers.

De tweede besparing die wordt doorgevoerd is een vermindering van de dotatie van het Europacollege met 500.000 euro. Het college zal daardoor een derde minder middelen ontvangen ten opzichte van 2004. De minister geeft een slecht signaal, want het college heeft in Europa een bijzondere reputatie opgebouwd.

Er wordt ook bespaard op het ruimteonderzoek. ESA zal in 2005 45 miljoen euro minder middelen vanuit België ontvangen. De betalingen worden pas uitgevoerd tussen 2006 en 2009, wat betekent dat ESA in 2005 een lening zal moeten aangaan waarvan de interest door België moet worden betaald. Ondanks bezwaren van het Rekenhof werd er in 2003 reeds 30 miljoen euro

d'euros a déjà été reporté, en 2003, de 2006 à 2007. Une réduction des investissements dans l'ESA constitue une mauvaise affaire pour les chercheurs et les entreprises belges concernés. En effet, chaque euro consacré à l'ESA est habituellement réinvesti dans les universités et dans l'industrie. Le sénateur VLD, M. Willems, soutient lui aussi cette décision de la coalition violette constitue un signal aberrant.

Dans le dossier Airbus aussi, 5,6 millions d'euros alloués à la recherche et au développement seront reportés sur le budget 2006. En outre, le gouvernement a décidé une réduction ponctuelle de 2,2 millions d'euros destinés à divers programmes de recherche.

Les crédits prévus pour la numérisation du patrimoine des institutions scientifiques seront réduits de moitié en 2005. Pour la sécurité des dix institutions scientifiques fédérales, le gouvernement n'a inscrit au budget que 360.000 euros alors que l'Observatoire royal de Belgique a déjà besoin d'1,5 million d'euros. Et il a prévu des crédits nettement insuffisants pour l'informatisation de ces institutions.

Le budget, avec ses nombreuses mesures d'économie, ne nous permettra pas de suivre le mouvement ascensionnel qui devrait aboutir à la norme de 3 % fixée pour la recherche et le développement. Les efforts flamands seront ainsi réduits à néant.

Le ministre souligne que la mesure visant à réduire le précompte professionnel de 50% pour les chercheurs est étendue à tous les chercheurs collaborant avec les universités, les hautes écoles ou les centres scientifiques. Cette mesure doit permettre aux établissements scientifiques fédéraux de recruter du personnel supplémentaire mais étant donné que l'enveloppe du personnel est réduite dans le même temps, nous pouvons nous attendre à un status quo. La réduction du précompte professionnel est en outre reportée à octobre 2005 pour les entreprises, alors que celles-ci tablaient sur une date d'entrée en vigueur se situant au début de l'année.

Le ministre a admis en commission que certaines économies ne pouvaient pas être réitérées dans le cadre de la confection du budget pour 2006. Le CD&V regrette les économies pratiquées dans le cadre de ce budget. Nous présentons un amendement visant à annuler la réduction de la dotation au Collège européen. (*Applaudissements sur les bancs du CD&V*)

doorgeschoven naar 2006 en 2007. Minder investeringen in ESA zijn een slechte zaak voor de betrokken Belgische onderzoekers en ondernemingen. Normaal betekent elke euro die aan ESA wordt besteed, immers een herinvestering in de universiteiten en de industrie. Ook VLD-senator Luc Willems beweert dat paars met deze beslissing een dom signaal geeft.

Ook in het Airbus-dossier wordt 5,6 miljoen euro voor onderzoek en ontwikkeling doorgeschoven naar de begroting van 2006. Verder is er een eenmalige vermindering van 2,2 miljoen euro voor diverse onderzoekprogramma's.

De kredieten voor de digitalisering van het erfgoed van wetenschappelijke instellingen worden gehalveerd in 2005. Voor de veiligheid van de tien federale wetenschappelijke instellingen wordt slecht 360.000 euro in de begroting uitgetrokken, hoewel alleen al de Koninklijke Sterrenwacht nood heeft aan 1,5 miljoen euro. Ook voor de informatisering van deze instellingen werd veel te weinig geld uitgetrokken.

De begroting met zijn talloze besparingen volgt het groepspad naar de 3-procentnorm voor onderzoek en ontwikkeling niet. Hierdoor worden de Vlaamse inspanningen tenietgedaan.

De minister wijst erop dat de maatregel om de bedrijfsvoorheffing voor onderzoekers te laten dalen met 50 procent wordt uitgebreid naar alle onderzoekers die samenwerken met universiteiten, hogescholen of wetenschappelijke centra. Die maatregel moet de federale wetenschappelijke instellingen in staat stellen om bijkomend personeel aan te werven, maar tegelijk wordt hun personeelsenveloppe ingekrompen, zodat we een status-quo mogen verwachten. De verlaging van de bedrijfsvoorheffing wordt voor de bedrijven bovendien uitgesteld tot oktober 2005, hoewel de bedrijven rekening hielden met een ingangsdatum aan het begin van het jaar.

De minister gaf in de commissie toe dat bepaalde besparingen niet kunnen worden herhaald bij de opmaak van de begroting van 2006. CD&V betreurt de besparingen in deze begroting. Wij dienen een amendement in om de vermindering van de dotatie aan het Europacollege ongedaan te maken. (*Applaus bij CD&V*)

02.32 Véronique Ghenne (PS): Je voudrais aborder deux points : l'énergie et la société de l'information. En ce qui concerne l'énergie, les prix n'ont pas encore baissé pour le consommateur final. Il faudrait que des mesures soient prises pour que la baisse profite à tous et pas seulement au marché. Il faut mettre en place un « suivi » de la libéralisation. Vous mentionnez la réalisation de plusieurs études. Il serait souhaitable que les résultats soient communiqués au Parlement. Il est par ailleurs rassurant que le gouvernement ait la volonté de mener un débat sans tabou sur l'énergie. L'impact potentiel sur l'ensemble de l'économie des choix qui sont faits est sensible, par exemple en termes d'emploi ou d'investissements.

La société de demain c'est la société de l'information, qui exclut celui qui n'est pas informé. Il faut une politique ambitieuse pour diminuer la fracture numérique. Je suis déçue à la lecture des mesures proposées. Rassembler des statistiques est important, mais il faut également mettre en place des mesures effectives. La carte d'identité électronique illustre bien les difficultés actuelles. La plupart des communes-pilotes ignorent l'usage étendu qui peut en être fait en dehors des opérations liées à l'identification. Vu le coût de ce projet, il conviendrait de développer des fonctionnalités supplémentaires.

Ne faudrait-il pas envisager une politique plus volontariste ? Une prise en compte plus globale est nécessaire pour assurer une société de l'information plus juste.

En ce qui concerne les Classes moyennes, je m'en tiendrai au système de franchise. Nous approuvons votre volonté d'agir dans ce domaine, face aux limites de l'autorégulation. La proposition que j'ai déposée avec mes collègues Mathot, Pécriaux et Delizée vise à encadrer cette forme d'organisation commerciale pour éviter les abus.

La problématique du commerce ambulant est proche. Nous espérons travailler prochainement sur la loi-cadre annoncée par le gouvernement.

Nous regrettons que le difficile problème des faux indépendants ne fasse l'objet que d'un seul paragraphe assez général.

Nous souhaitons une augmentation du nombre et

02.32 Véronique Ghenne (PS): Ik wil twee thema's behandelen: de energie en de informatiemaatschappij. Wat de energie betreft, is de prijs die de eindverbruiker betaalt nog niet gedaald. We zouden maatregelen moeten treffen opdat iedereen – en dus niet alleen de markt – beter zou varen bij de daling. Er zou een follow-up moeten komen van de liberalisering. U verwijst naar een reeks studies die werden opgesteld. Graag zagen we dat het Parlement inzage krijgt in de resultaten ervan. Het stelt ons trouwens gerust dat de regering een open debat wil wijden aan het vraagstuk energie. De keuzes die worden gemaakt, kunnen een grote weerslag hebben op de economie in haar geheel, bij voorbeeld op de werkgelegenheid of de investeringen.

De maatschappij van morgen is de informatiemaatschappij. Wie niet op de hoogte is, speelt niet mee. Om de digitale kloof te dichten is een ambitieus beleid vereist. De voorgestelde maatregelen stellen me dan ook teleur. Het komt er niet alleen op aan statistieken op te maken, men moet ook doeltreffende maatregelen nemen. Bij de invoering van de elektronische identiteitskaart is duidelijk gebleken welke problemen er zich voordoen. De meeste gemeenten die bij dit proefproject zijn betrokken, zijn niet op de hoogte van de vele mogelijkheden die het systeem naast de pure identificatie biedt. Gezien de kostprijs van het project is het wenselijk dat bijkomende gebruiksmogelijkheden worden ontwikkeld.

Ware het niet gepast een meer voluntaristisch beleid te voeren? Als men een billijkere informatiemaatschappij wil uitbouwen, dringt zich een meer alomvattende benadering op.

Wat de middenstand betreft, wil ik het vooral over het franchisesysteem hebben. Wij waarderen uw bereidheid om ter zake initiatieven te nemen, vermits de zelfregulering haar beperkingen kent. Het voorstel dat ik samen met mijn collega's Mathot, Pécriaux en Drèze heb ingediend, strekt ertoe die handelsactiviteit te regelen ten einde misbruiken te voorkomen.

De problematiek van de ambulante handel sluit hierbij aan. Wij hopen ons binnenkort over de door de regering aangekondigde kaderwet te kunnen buigen.

Wij betreuren dat de complexe problematiek van de schijnzelfstandigen in één eerder algemene paragraaf wordt afgehandeld.

Wij willen een verhoging van het aantal starters, en

de la qualité des starters. Il serait opportun de prévoir un système d'encadrement.

Pour ce qui est de la Banque carrefour des entreprises et autres outils mis en place, la confusion règne et des explications destinées aux utilisateurs s'imposent. L'audit en cours sur les guichets d'entreprises nous éclairera-t-il sur la qualité de leurs services et leur viabilité financière?

Il est urgent de se préoccuper du commerce électronique.

En matière d'agriculture, nous serons particulièrement attentifs aux conséquences de la mise en oeuvre du nouveau régime sucrier.

De nombreux points de votre note, Madame la ministre, doivent encore être traduits dans les faits.

En ce qui concerne la protection de la consommation, il reste encore du travail dans le domaine de l'information, notamment en matière de surendettement. Nous attendons de vous un travail actif en la matière.

En ce qui concerne le contrôle de la publicité, j'invite Mme Van den Bossche à étudier avec attention les propositions déposées par mes collègues socialistes en février dernier, qui prévoient un conseil fédéral des pratiques publicitaires et une commission des litiges en matière de publicité.

Notre groupe éprouve des craintes face à l'autorégulation, notamment dans le domaine du marketing bancaire en direction des mineurs. Nous déposons à ce sujet une proposition de loi rendant le code de conduite contraignant et nous invitons la ministre à être attentive au respect des codes de conduite en général, notamment dans le secteur des télécommunications.

Nous attendons, en cette dernière matière, une avancée concrète dans le dossier de la création de la commission éthique. De même, nous serons attentifs aux efforts consentis pour obtenir de l'Union européenne l'intégration de l'internet à haut débit au service universel.

02.33 **Marc Verwilghen**, ministre (*en néerlandais*): J'ai déjà commenté à cinq reprises cette note de politique au sein des différentes commissions. Je répondrai aujourd'hui une fois de plus aux mêmes questions de Mme Creyf.

een verbetering van de kwaliteit. Het zou opportuun zijn om in flankerende maatregelen te voorzien.

Over de Kruispuntbank van Ondernemingen en andere instrumenten heerst verwarring. De gebruikers moeten meer toelichting krijgen. Zal de aan de gang zijnde doorlichting van de situatie met betrekking tot de ondernemingsloketten ons meer duidelijkheid verschaffen over de kwaliteit van de dienstverlening en de financiële leefbaarheid?

We moeten ons dringend over de elektronische handel buigen.

Op landbouwwvlak zullen we de gevolgen van de toepassing van het nieuwe suikerstelsel nauwlettend volgen.

Heel wat punten uit de nota van de minister moeten nog in praktijk worden gebracht.

Wat de bevoegdheid consumentenzaken betreft, moeten nog maatregelen worden genomen om de consument beter te informeren, onder meer inzake de overmatige schuldenlast. Wij verwachten van u een actief beleid terzake.

Wat de controle op de reclame betreft, vraag ik dat mevrouw Van den Bossche de nodige aandacht zou schenken aan de wetsvoorstellen die mijn socialistische collega's in februari jongstleden hebben ingediend. Deze voorstellen voorzien in de oprichting van een Federale Raad voor de reclamepraktijken en van een Federale commissie voor geschillen inzake reclame.

Onze fractie spreekt haar bezorgdheid uit over de zelfregulering, onder meer op het vlak van de marketingtechnieken die de banken gebruiken om de jongeren te manipuleren. We dienen ter zake een wetsvoorstel in dat de gedragscode verplicht maakt en we vragen dat de minister erop toeziet dat de diverse gedragscodes worden nageleefd, zeker in de sector van de telecommunicatie.

Wat dat laatste punt betreft, verwachten we een tastbare vooruitgang in het dossier betreffende de oprichting van de ethische commissie. Voorts zullen we nagaan welke inspanningen ons land zich getroost om er bij de Europese Unie op aan te dringen hogesnelheidsinternet in de universele dienstverlening op te nemen.

02.33 Minister **Marc Verwilghen** (*Nederlands*): Ik heb dezelfde beleidsbrief al vijf keer in de verschillende commissies toegelicht. Ik zal mevrouw Creyf vandaag nogmaals op dezelfde vragen een antwoord geven.

La politique scientifique risque de faire l'objet de restrictions, surtout au cours d'une période durant laquelle des économies doivent être réalisées. Le respect de l'agenda de Lisbonne requiert une croissance économique de 3 % ; 3 % du PIB devront être consacrés à l'innovation et à l'économie du savoir d'ici à 2010. Le fait que la Flandre obtienne en la matière de meilleurs résultats que les autres régions n'est pas bon un argument car les 3 % sont calculés sur la base de tous les pouvoirs, fédéraux comme régionaux.

Mme Creyf ne dit rien à propos du *High Level Group* de M. Kok qui prépare le *midterm review* de la stratégie de Lisbonne. Il en résulte que, par rapport aux autres Etats membres, la Belgique se conforme parfaitement au rythme de croissance tel qu'il a été fixé. Je ne doute pas que nous atteindrons la norme de 3 pour cent. Nous profitons en l'occurrence des recommandations de notre propre «*High Level Group* 3 pour cent». Le Conseil fédéral de la politique scientifique sera également réhabilité.

Je pense comme Mme Creyf que l'exonération fiscale de 50 % pour le personnel scientifique aurait pu entrer en vigueur plus tôt. Mais il faut se féliciter des négociations en cours avec le secteur privé en vue de l'application de la mesure à tout le secteur, mais en excluant les abus. Mme Creyf ne parle pas non plus de la réduction des charges administratives, une mesure fort appréciée du secteur privé et du monde de l'innovation.

La troisième mesure positive a trait à la mobilité du chercheur. Désormais, ses activités dans le secteur public comme dans le secteur privé seront prises en considération pour le calcul de sa carrière.

Nous avons particulièrement axé notre attention sur la R&D dans une série de secteurs-clés : la biotechnologie, les technologies propres, les TIC, la navigation spatiale, la navigation aérienne et le BE-Net.

L'ESA est un point sensible. Les 45 millions d'euros ne constituent pas une économie, mais un paiement différé. Tous les engagements seront tenus. Nous nous sommes concertés à ce sujet avec l'ESA, qui ne devra pas contracter d'emprunt. Il est d'ailleurs apparu au sein du groupe de travail « Espace » du Sénat que les efforts de la Belgique en matière de navigation spatiale seront renforcés et poursuivis.

Zeker in tijden van besparingen dreigt het wetenschapsbeleid in de verdrukking te komen. Om de Lissabon-agenda trouw te blijven moet de economische groei in België 3 procent bedragen en moet tegen 2010 3 procent van het BBP naar innovatie en kenniseconomie gaan. Dat Vlaanderen het beter doet dan de andere regio's is geen geldig argument, want de 3 procent wordt berekend op basis van alle overheden, federale en regionale.

Mevrouw Creyf zegt niets over de High Level Group van de heer Kok die de *midterm review* van de Lissabonstrategie voorbereidt. Daaruit blijkt dat België in vergelijking met de andere lidstaten mooi het vooropgestelde groeipad volgt. Ik ben er vrij gerust in dat wij de 3-procentnorm kunnen halen. Wij worden daarbij geholpen door de aanbevelingen van onze eigen 'High Level Group 3 procent'. Ook zal de Federale Raad voor het Wetenschapsbeleid in ere hersteld worden.

Ik kan mevrouw Creyf volgen wanneer zij stelt dat de 50 procent fiscale vrijstelling voor wetenschappelijk personeel vroeger in werking had kunnen treden. Positief is echter wel dat onderhandelingen aan de gang zijn met de privé-sector om de regel daar overal toe te passen, maar dan met uitsluiting van misbruiken. Wat mevrouw Creyf ook niet aanhaalt, is dat de administratieve lasten worden verlaagd, iets wat in de privé-sector en de wereld van de innovatie erg wordt geapprecieerd.

De derde positieve maatregel is de mobiliteit van de onderzoeker. Voor de berekening van zijn carrière tellen nu niet enkel zijn publieke, maar ook zijn activiteiten mee.

Wij hebben onze aandacht speciaal toegespitst op R & D in een aantal sleutelsectoren: de biotechnologie, de clean technologies, de ICT, de ruimtevaart, de luchtvaart en de BE-Net.

ESA is een gevoelig punt. De 45 miljoen euro is geen besparing, maar een uitgestelde betaling. Alle engagementen worden nagekomen. Hierover werd overlegd met ESA en ze zullen niet hoeven te lenen. In de werkgroep Ruimtevaart in de Senaat bleek trouwens dat de Belgische inspanningen inzake ruimtevaart worden geconsolideerd en voortgezet.

Le collège d'Europe à Bruges me tient beaucoup à cœur. Ses responsables auraient bien voulu s'agrandir mais la réduction de leur dotation les en empêche. Je leur ai assuré que cette réduction ne se reproduirait pas.

L'enveloppe pour les frais de personnel des institutions scientifiques fédérales n'est pas diminuée, son montant étant de 62,7 millions d'euros, ce qui représente un enchérissement de 2,6 millions d'euros par rapport à 2004. Et il faut encore y ajouter les crédits supplémentaires pour l'industrie aéronautique, la sécurité et la numérisation des institutions, et j'en passe. Par conséquent, les perspectives pour notre politique scientifique ne sont pas aussi sombres que d'aucuns voudraient le faire croire.

(En français) Pour répondre à Madame Ghene, je reviendrai sur deux points qui engagent ma responsabilité.

Premièrement, nous sommes actuellement au stade de démarrage de la libéralisation du marché de l'énergie. Nous devons la poursuivre en matière de production, de distribution, de gestion du réseau et de livraison. Le fruit de cette libéralisation ne peut dès lors pas encore se faire sentir auprès des consommateurs.

Vous réclamez l'exécution rapide de cette libéralisation. Or, à Gembloux, le PS a rejeté ma proposition portant sur l'entière du marché en préférant se concentrer sur le recours, l'off-shore et la dégressivité.

Il existe une différence entre ce que votre groupe défend à la Chambre et ce que vos ministres défendent au cabinet restreint.

Deuxièmement et en matière d'informatisation, vous voulez lutter contre l'élargissement de la fracture numérique.

Dès lors, je ne comprends pas pourquoi, en commission, lors de la discussion relative au droit d'auteur, Madame Déom s'est opposée au fait que les ordinateurs ne soient pas pris en considération. Ce faisant, elle a prôné la prise en compte des disques durs utilisés à des fins personnelles. Or, un tel système a pour effet d'agrandir la fracture numérique.

Nous partageons la même préoccupation d'élargir l'accès à l'informatique et nous devrions nous entendre lors des discussions sur le droit d'auteur dans le milieu informatique.

Bien que je comprenne vos questions relatives à la carte d'identité électronique, elles ne relèvent pas de ma compétence mais de celle du Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'État à l'Informatisation

Het Europacollege in Brugge ligt me na aan het hart. Zij wilden graag uitbreiden, maar zitten nu tijdelijk geblokkeerd door de verminderde dotatie. Ik heb hen verzekerd dat het om een éénmalige operatie gaat.

De personeelsenveloppe voor de federale wetenschappelijke instellingen krimpt niet, ze bevat 62,7 miljoen euro, wat een stijging met 2,6 miljoen euro is ten opzichte van 2004. En dan zijn er nog de bijkomende kredieten voor de vliegtuigindustrie, de veiligheid en digitalisering van de instellingen en dergelijke meer. Men moet ons wetenschapsbeleid dus niet te somber voorstellen.

(Frans) Om op de vragen van mevrouw Ghene te antwoorden wil ik terugkomen op twee punten betreffende materies waarvoor ik bevoegd ben.

Ten eerste zitten we nu in de startfase van de liberalisering van de energiemarkt. De liberalisering moet voortgezet worden op het stuk van de productie, het transport, het netwerkbeheer en de levering. De consument kan de gevolgen van de liberalisering dus nog niet voelen.

U eist dat de liberalisering snel haar beslag krijgt. In Gembloux heeft de PS evenwel mijn voorstel over de markt in haar geheel verworpen; de prioriteit moet voor de PS uitgaan naar de rechtsmiddelen, de offshore en de degressie. Wat uw fractie in de Kamer verdedigt, is niet wat uw ministers in het kernkabinet bepleiten.

Ten tweede wil u op het vlak van de informatisering beletten dat de digitale kloof nog groter wordt.

Ik begrijp dan ook niet waarom mevrouw Déom bij de bespreking van het auteursrecht in de commissie er voorstander van was ook de pc's - en dus ook de harde schijven bestemd voor persoonlijk gebruik - in aanmerking te nemen. Een dergelijke benadering zorgt er echter voor dat de kloof nog groeit.

We delen de bekommernis om de informatica toegankelijker te maken en we moeten dit standpunt ook vertolken tijdens de bespreking van het auteursrecht met de mensen uit de informaticasector.

Ik begrijp uw vragen met betrekking tot de elektronische identiteitskaart, maar niet ik, maar wel de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Informatisering van de Staat,

de l'État.

Je plaide en faveur de la carte d'identité électronique dans la mesure où elle répondrait également au service universel tel que je le conçois. Ma note de politique générale contient d'ailleurs huit mesures allant en ce sens.

En ce qui concerne la franchise, je plaide en faveur d'un dispositif susceptible d'encadrer les relations entre franchisés et franchiseurs. Il s'agit d'un secteur important qui concerne quelque 3.500 personnes dans notre pays.

Raison pour laquelle le gouvernement a approuvé récemment un avant-projet de loi relatif à l'encadrement pré-contractuel de la franchise. Nous aurons certainement l'occasion d'en débattre en commission au début de 2005.

S'agissant du commerce ambulancier, le projet de loi sera également débattu en commission. Ce projet rencontre les demandes des forains, des brocanteurs et des marchés.

A cet égard, mon administration a réalisé une enquête sur la base de laquelle nous pourrions établir des critères susceptibles de guider les fonctionnaires chargés des contrôles.

Le problème des faux indépendants constitue un dossier important pour lequel j'ai préparé un avant-projet de loi. Ce dernier est actuellement en discussion au sein du gouvernement. Mme Van den Bossche a repris l'avant-projet de loi qu'avait déposé son prédécesseur M. Vandenbroucke. Il s'agit donc d'un problème d'appréciations différentes au sein de la majorité.

Nous voulons promouvoir les systèmes tels que la banque carrefour et les guichets d'entreprises. Une campagne en deux phases vient de démarrer en ce sens.

Sur le financement des guichets d'entreprises, il faudra un peu de temps. J'ai rencontré la fédération de l'union des guichets pour leur demander des chiffres probants ; mais, pour l'instant, les visites menées par mon administration sur le terrain posent beaucoup de questions, entre autres, le fait que beaucoup de ces guichets ne demandent pas être rétribués. Il faut aussi se demander combien de dossiers par guichet seraient nécessaires, en moyenne, pour atteindre l'équilibre.

Sur l'important problème du sucre, j'ai rencontré mardi la commissaire en charge de l'Agriculture. La Commission va nous faire une proposition pour mai-juin. Des décisions devraient être prises pour

zijn op dat vlak bevoegd.

Ik ben voor de invoering van de elektronische identiteitskaart, aangezien ze zou bijdragen tot de universele dienstverlening zoals ik die zie. Mijn beleidsnota bevat trouwens acht maatregelen in die zin.

Wat de franchising betreft, pleit ik voor een wettelijke regeling van de betrekkingen tussen de franchisenemer en de franchisegever. Het gaat om een belangrijke sector, die in ons land ongeveer 3.500 mensen telt.

Daarom heeft de regering onlangs een voorontwerp betreffende de omkadering van de precontractuele fase van de franchising goedgekeurd. We zullen dit ongetwijfeld begin 2005 in commissie kunnen bespreken.

Ook het wetsontwerp betreffende de ambulante handel zal in commissie worden besproken. Het komt tegemoet aan de vragen van de foorreizigers, van de handelaars in curiosa en van de markten.

In dat verband heeft mijn administratie een onderzoek uitgevoerd op grond waarvan we criteria zouden kunnen opstellen die de met de controle belaste ambtenaren tot leidraad zouden kunnen dienen.

Het probleem van de schijnzelfstandigen is een belangrijk dossier, waarover ik een voorontwerp van wet heb voorbereid. Dat wordt momenteel besproken door de regering. Minister Van den Bossche heeft het voorontwerp van wet van haar voorganger Frank Vandenbroucke overgenomen. Het probleem is dus dat een en ander binnen de meerderheid verschillend beoordeeld wordt.

Wij willen systemen zoals de kruispuntbank en de ondernemingsloketten bevorderen. Daartoe werd onlangs een campagne in twee fasen opgestart.

De financiering van de ondernemingsloketten vraagt nog wat tijd. Ik heb de Unie van Ondernemingsloketten ontmoet en hen afdoende cijfers gevraagd. Tot op heden doen de bezoeken op het terrein die door mijn administratie worden afgelegd, echter tal van vragen rijzen. Zo vragen heel wat loketten blijkbaar geen vergoeding voor hun diensten. Men moet zich tevens afvragen hoeveel dossiers gemiddeld per loket zouden moeten worden behandeld om een evenwicht te bereiken.

Ik heb de commissaris die over Landbouw gaat, dinsdag gesproken over het belangrijke suikerdossier. De Commissie zal tegen mei-juni een voorstel op tafel leggen. Tegen december 2005

décembre 2005.

zouden er dan knopen doorgehakt worden.

La séance est levée le jeudi 23 décembre 2004 à 2h.48. Prochaine séance ce jeudi 23 décembre 2004 à 14h.00.

De vergadering wordt gesloten om 02.48 uur. Volgende vergadering donderdag 23 december om 14.00 uur.