

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

JEUDI 23 NOVEMBRE 2006

Après-midi

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 23 NOVEMBER 2006

Namiddag

La séance est ouverte à 14.18 heures et présidée par M. Herman De Croo.
De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Herman De Croo.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance:
Tegenwoordig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering:
Christian Dupont, Guy Verhofstadt.

Le **président**: La séance est ouverte.
De vergadering is geopend.

Excusés

Berichten van verhindering

Camille Dieu, pour raisons de santé / wegens ziekte;
Miguel Chevalier, Philippe Collard, David Geerts, Pierre Lano, Ingrid Meeus, Philippe Monfils, Patrick Moriau, en mission à l'étranger / met zending buitenslands;
Geert Lambert, UEO / WEU.

01 Agenda

01 Agenda

Conformément à l'article 125 du Règlement et de l'avis de la Conférence des présidents d'hier, j'ai décidé d'organiser un débat d'actualité sur VW Forest.

Overeenkomstig artikel 125 van het Reglement en op advies van de Conferentie van voorzitters van gisteren, heb ik beslist een minidebat over VW Vorst te houden.

Pas d'observation? (*Non*)
Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)
Aldus zal geschieden.

Questions

Vragen

02 Actualiteitsdebat en samengevoegde vragen van

- de heer Guy D'haeseleer aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1625)
- mevrouw Corinne De Permentier aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1626)
- de heer Walter Muls aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1627)
- de heer Herman Van Rompuy aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1628)
- mevrouw Zoé Genot aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1629)
- de heer Hans Bonte aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1630)
- de heer Benoît Drèze aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1631)
- de heer Jean-Marc Delizée aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1632)
- mevrouw Annemie Turtelboom aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1633)
- de heer Patrick De Groote aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1634)

- de heer Yvan Mayeur aan de eerste minister over "VW Vorst" (nr. P1635)

02 Débat d'actualité et questions jointes de

- M. Guy D'haeseleer au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1625)
- Mme Corinne De Permentier au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1626)
- M. Walter Muls au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1627)
- M. Herman Van Rompuy au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1628)
- Mme Zoé Genot au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1629)
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1630)
- M. Benoît Drèze au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1631)
- M. Jean-Marc Delizée au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1632)
- Mme Annemie Turtelboom au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1633)
- M. Patrick De Groote au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1634)
- M. Yvan Mayeur au premier ministre sur "VW Forest" (n° P1635)

Collega's, naar verluidt zal minister Vanvelthoven zich over een paar minuten bij ons vervoegen.

Gelet op de omstandigheden heb ik op advies van de Conferentie van voorzitters beslist een actualiteitsdebat te houden. Avec votre accord nous tiendrons un débat d'actualité. De eerste die het woord vraagt, is de heer D'haeseleer. Hij heeft een interpellatie ingediend en krijgt straks prioriteit.

Minister Vanvelthoven is aangekomen. Mijnheer de minister, u kunt, zoals wij al hebben gedaan, ofwel vooraan komen zitten of u kunt op uw bank plaatsnemen.

Mijnheer D'haeseleer, ik verzoek u een beetje geduld te oefenen. Er zijn een aantal vragen voor de minister, alsook uw interpellatie.

Zijn eveneens opgenomen op de sprekerslijst: mevrouw De Permentier, de heer Muls, de heer Van Rompuy, mevrouw Genot, que je ne vois pas encore, de heer Bonte, die ik wel al heb gezien, de heer Drèze, de heer Delizée, mevrouw Turtelboom en de heer De Groote.

U kent de regels, collega's, en ik herinner u eraan dat de spreektijd twee minuten per persoon bedraagt. Het onderwerp is belangrijk en ik zal de apothekersweegschaal niet bovenhalen, dat weet u. Daarna volgen de replieken van de ministers en de replieken van de leden.

Puisque chaque groupe a introduit des questions, je ne dois plus demander s'il y a un groupe qui n'a pas introduit de questions et qui veut intervenir. Alle groepen zullen, als ik het zo mag zeggen, op hun vraagstelling bediend worden. Ik geef thans het woord aan de heer D'haeseleer.

02.01 **Guy D'haeseleer** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de premier, mijnheer de minister, de herstructurering die men in Volkswagen wil doorvoeren, zal rechtstreeks 4.000 arbeiders en bedienden treffen en daarbovenop nog eens 8.000 mensen uit de toeleveringsbedrijven. 13.000 mensen komen van de ene op de andere dag in een wereld van angst, onbegrip en onzekerheid terecht. Ik wil dan ook namens mijn fractie ons medeleven betuigen aan iedereen die door deze sociale ramp werd getroffen.

Bij dergelijke sociale drama's wordt al vlug gezocht naar verantwoordelijken. Voor de enen zijn de Duitsers verantwoordelijk, voor de anderen de vakbonden en voor nog andere mensen de regering. Ik denk dat we eerlijkheidshalve moeten bekennen dat het hier gaat over een gedeelde verantwoordelijkheid. Als ik de regering hoor zeggen dat ze machteloos staat omdat dit een beslissing is die louter en alleen zou zijn ingegeven door nationalisme, dan denk ik dat deze regering wel heel kort door de bocht gaat, want ook in Duitsland sneuvelen 20.000 arbeidsplaatsen.

De sector zegt reeds jaren dat het water hem aan de lippen staat. Men kan dus niet zeggen dat men niet wist wat ons op termijn te wachten stond.

Het is duidelijk, mijnheer de premier – wij willen dat als Vlaams Belang poneren – dat hetgeen de regering heeft ondernomen, te weinig was en te laat kwam. Als we de multinationale bedrijven in de automobielsector, waarvoor de beslissingen in het buitenland worden genomen, willen overtuigen om hier te blijven, dan zal het niet volstaan ervoor te zorgen dat de loonkosten op het niveau worden gebracht van de loonkosten in het moederland. Dan zal er veel meer nodig zijn dan dat.

We moeten dus volop inzetten op die loonkosten, omdat op de duur ook aan flexibiliteit grenzen zijn. Is dit dan een garantie dat de bedrijven voor eeuwig en altijd in ons land zullen blijven? Ik denk dat de eerlijkheid ons gebiedt om neen te zeggen. Het zal geen garantie zijn, maar het zal in ieder geval een bijkomende troef zijn bij het toekennen van nieuwe productieopdrachten.

Ook en vooral belangrijk in een breder kader is het volgende. Zolang wij de algemene loonkostenhandicap van 10 tot 12% niet wegwerken, zal ons land kwetsbaar blijven en zullen wij in de nabije toekomst nog verschillende slagen moeten incasseren.

Collega's, de werknemers van Vorst en de mensen verwachten dat de regering alles in het werk zal stellen om nieuwe modellen naar Vorst te halen. We mogen dus niet in de logica van een uitdoofscenario stappen. De kleine kans die er op dat vlak nog rest, moeten wij met beide handen grijpen. Wij mogen niet berusten in de toestand, zoals ik de voorbije dagen bij de regering kon opmerken. Wij moeten in tegendeel zelf in het offensief gaan en dringend uitvoeren wat reeds werd beslist. Mijnheer de minister, ik verwijs dan naar het flexibiliteitsbesluit, dat door de partners van de sector werd afgesproken en dat nog altijd wacht op een wettelijk kader.

Voorts denk ik dat wij daarbij ook dringende maatregelen moeten nemen, zodat de loonkosten een troef worden in de plaats van een handicap. Het zal niet alleen nodig zijn om Vorst nieuwe perspectieven te bieden, maar het zal ook nodig zijn om te verhinderen dat Opel Antwerpen, Ford Genk en Volvo Gent op termijn zullen volgen.

Mijnheer de voorzitter, wij moeten er nu eerst en vooral voor zorgen dat de duizenden mensen die door het sociale bloedbad zijn getroffen, voldoende worden gesteund en begeleid in hun zoektocht naar een nieuwe job. Ik hoop dat elk beleidsniveau zijn verantwoordelijkheid zal nemen en dat de acties die op het getouw worden gezet, op een zodanige manier worden gecoördineerd dat het rendement maximaal zal zijn.

Ik rond af, mijnheer de voorzitter. Ik wil ook speciale aandacht vragen voor de situatie van de werknemers bij de toeleveringsbedrijven, die op het vlak van vergoedingen dikwijls in de kou blijven staan. Tegen de Volkswagen-directie wil ik nog zeggen dat zij ook op dat vlak haar verantwoordelijkheid zou moeten nemen. Volkswagen moet beseffen dat zij een dergelijk sociaal bloedbad niet gratis en ongestraft kan aanrichten.

02.02 Corinne De Permentier (MR): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, mesdames, messieurs les ministres, chers collègues, je dois vous avouer que les mots me manquent, en ce début d'après-midi, pour exprimer la détresse intense qui secoue des milliers de foyers depuis 48 heures. Devant un tel drame, les mots ont une limite que la tristesse et la compassion franchissent largement.

Je voudrais pourtant répéter, depuis cette tribune, aux travailleurs de VW Forest mon entier dévouement à les épauler sur le terrain aussi longtemps qu'il me sera permis de le faire. Je veux saluer leur calme et leur dignité dans l'épreuve.

Si ce débat et les discours que nous allons entendre doivent avoir une utilité, ce doit être de contribuer à lever les incertitudes qui planent et qui pèsent sur les travailleurs. Ceux-ci méritent clarté et sincérité, après autant de duperies et de mépris.

Dès lors, notre première responsabilité est évidemment de proposer une réponse claire à la question relative à l'avenir du site et au nombre exact de personnes qui conserveront leur emploi.

Il est totalement inqualifiable de la part de la direction allemande de n'avoir, à ce stade, mis sur la table aucun plan industriel permettant de percevoir clairement ce qu'elle veut faire de l'usine de Forest à court, moyen et long terme.

Nous en sommes réduits à des spéculations. Cela n'a aucun sens! Je ne veux pas croire à une telle improvisation de la part d'un groupe d'une ampleur pareille.

Le chiffre de 1.500 emplois est cité. On parle aussi de la production de 60 à 70.000 Polo. Ce sont des chiffres aberrants sur le plan économique.

Si VW voulait organiser la mort lente du site, avec le plus indigne des cynismes, et fuir ses obligations légales, il ne s'y prendrait pas autrement.

La direction allemande doit être sommée de nous répondre. Elle doit se justifier devant ses travailleurs, les autorités belges, mais aussi et bien sûr les instances européennes.

Pour ce qui est précisément du cadre européen, je voudrais dénoncer ici les abus de langage. Ainsi, à l'occasion de grands discours idéologiques dénonçant à tort et à travers l'Europe, la mondialisation, les délocalisations de l'économie de marché et la libre concurrence, certains tentent une récupération pour défendre leur cause politique. Il est évident que ce genre de sortie éthérée est bien la dernière chose dont ont besoin aujourd'hui les salariés de VW Forest. Pour le coup, la caricature est totalement non fondée!

Comment peut-on fustiger les délocalisations alors que c'est l'inverse dont sont aujourd'hui victimes près de 10.000 personnes? La libre concurrence, qui fonde le Traité européen, garantit la performance économique et sociale. Elle souligne le mérite, mérite que chacun, au sein du groupe VW, s'accorde à reconnaître. Cette performance était dans le camp de Forest.

Les efforts combinés des travailleurs et des politiques dans la réduction des charges avaient hissé l'usine au deuxième rang du groupe. L'objectivité voulait donc que cette entité soit préservée si un choix devait être fait. Ce ne fut pas le cas, faute de démonstration contraire.

Ce critère nationaliste est injustifiable dans une union économique. À ce sujet, je voudrais entendre le point de vue du ministre de l'Emploi quant à la compatibilité de l'option VW avec la lettre et l'esprit des traités et directives européens. Une autre question se posera également sur la récupération des moyens publics, communaux, régionaux et fédéraux, investis dans une activité d'un industriel qui ne respecte pas ses engagements, avec la circonstance aggravante d'une absence de logique économique.

Je vais à présent délaissier le ton de la colère pour celui de la détermination et de la sérénité au moment d'aborder la question du reclassement professionnel.

Ici aussi, il m'apparaît que le débat d'aujourd'hui doit déboucher sur un engagement fort: celui d'accompagner chaque travailleur jusqu'à sa reprise d'activité. C'est notre responsabilité politique à tous et c'est la responsabilité financière de VW.

L'exemple de Renault Vilvorde est parlant à ce sujet. Seulement 58 personnes sur 2.500 – c'est encore trop – ont dû recourir au chômage. Voilà qui donne une visée volontariste au chantier qui s'ouvre à nous.

J'entends déjà que la mobilisation est forte et je me réjouis des signaux émis par la SNCB et par le secteur de la construction qui s'est déclaré ouvert pour aider les travailleurs. À une autre échelle, la Commission européenne s'est déclarée favorable à une grande flexibilité dans la répartition des fonds structurels européens afin de soutenir les travailleurs. Les nouvelles possibilités d'accompagnement connaîtront le baptême du feu: la Belgique démontrera que son système social ne laisse personne sur le carreau.

Par ailleurs, je crois que les innovations sont souhaitables sur le plan de la fiscalité des indemnités. La rupture financière doit être minimisée au maximum dans l'attente active du reclassement professionnel.

Enfin, il est essentiel que les sous-traitants ainsi que les multiples PME mises en difficulté bénéficient de la même détermination politique et du même soutien financier qui assurent la viabilité économique à Forest. Tous ces gens perdent tout. Il s'agit de les inscrire dans de nouvelles filières.

Monsieur le premier ministre, mesdames, messieurs, nous devons aujourd'hui, tous ensemble, lever les incertitudes, demander des comptes à Volkswagen, réclamer son plan industriel, nous engager auprès des travailleurs. Ils sont victimes d'une décision injuste, sans fondement économique apparent. Les replis nationalistes doivent être combattus avec la plus grande fermeté sur le plan européen.

VW doit un emploi à ses salariés, à ses sous-traitants. Tous ensemble, nous agirons en sorte que VW honore ses 10.000 dettes dans les plus brefs délais.

02.03 **Walter Muls** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, we kunnen het over grote aantallen hebben, maar een beeld dat altijd bijblijft, is het beeld van individuele mensen.

Ik heb voor mij het beeld van twee jonge mensen in mijn buurt. Zij hebben pas gebouwd, hebben pas een

baby gekregen. Ze werken allebei al een tijdje bij Volkswagen, zijn flexibel geweest als men daarom vroeg, zij hebben looninspanningen geleverd wanneer men daarom vroeg, zij hebben meegeholpen om het bedrijf concurrentieel te maken binnen de groep ten opzichte van andere bedrijven en hebben meegeholpen om de loonkosten te beheersen ten opzichte van de naburige landen. Die mensen krijgen dan te horen van iemand van een werkgeversorganisatie dat ze het hadden kunnen verwachten omdat de loonkosten te hoog zijn. Ik vind het crimineel om dat tegen hen te zeggen.

Er worden vragen gesteld over de verantwoordelijkheid. De overheid en de politiek in ons land hebben volgens mij enorme inspanningen geleverd ten opzichte van de automobielsector, om die sector hier te krijgen en te houden en om vooruit te kijken.

Mijn eerste vraag aan de eerste minister en aan de minister van Werk is dan ook welke inspanningen er specifiek door de federale en plaatselijke overheden werden geleverd ten aanzien van Volkswagen om Volkswagen hier te houden. In welke mate heeft Volkswagen de aangegane engagementen verbroken en een hele gemeenschap bedrogen?

Behalve die vraag en ondanks de huidige donkere periode moeten wij ook vragen stellen over de toekomst. Heel wat bedrijven hebben al werk aangeboden aan de mensen die bij Volkswagen wegmoeten. Dat is voor velen echter een pleister op een houten been. Misschien zal 75% opnieuw werk vinden, maar wat doen we voor de rest?

Er werd een crisiscel opgericht door de minister van Werk en de gemeenschapsministers. Voor welke begeleiding zult u zorgen om ook die 25% die niet aan de bak zou komen, aan het werk te krijgen?

Een laatste element betreft de toekomst. Er komt een nieuwe generatie op de arbeidsmarkt die beseft dat hetgeen zij ziet gebeuren voor haar ogen, ook bij haar zou kunnen gebeuren. Moet de politiek en de overheid niet resoluut de kaart trekken van de innovatie, creëren, nieuwe industrieën proberen aan te trekken en zelf incentives geven?

Wij beschikken immers over de mensen die dat kunnen. De grote designers in de autosector zijn immers Belgen. Kunnen wij niet meer doen, kunnen wij niet tot een privaat-publieke samenwerking komen opdat we technologische aantrekkingspolen zouden kunnen creëren?

02.04 Herman Van Rompuy (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, heren ministers, collega's, feitelijk kan niemand zich echt inleven in een grote tegenslag, het verdriet of de rouw die een andere mens treft. Het verlies van zijn of haar baan, zeker als men die al een geruime tijd heeft, is zo'n dramatisch moment in het leven. Het is helaas het lot van velen in dit land, elke dag van het jaar.

Wat in Vorst bij Volkswagen gebeurde, waarbij direct en indirect minstens 10.000 mensen en gezinnen betrokken zijn, brengt dan ook een menselijke schokgolf voort bij de bevolking, zowel in Vlaanderen, Wallonië als Brussel. Velen voelen zich solidair, maar velen voelen ook de onzekerheid groeien over hun eigen job. Eens te meer is aangetoond dat in een hyperconcurrentiële economische omgeving elkeen kwetsbaar is, ongeacht of hij of zij arbeider, bediende of kaderlid is.

De markteconomie is een stelsel dat hoge welvaart voortbrengt, maar ook hoge instabiliteit. Daarover kan men in abstracto spreken, tot men iemand kent die werkloos valt, tot men het zelf meemaakt of tot er dergelijke nationale drama's gebeuren als deze dagen. Dan worden alle intellectuele bespiegelingen plots vlees en bloed.

Vandaag zegt men gemakkelijk dat men in een gemonialiseerde economie alleen nog inkomenszekerheid en geen jobzekerheid kan geven, dat de arbeidsmarkt, zoals men dat noemt, enorm beweeglijk is en nog beweeglijker zal worden. Nogmaals, wie zijn job verliest, blijft dat als een vuistslag in zijn gezicht ervaren. Ja, de economie groeit met bijna 3% en er komen enkele tienduizenden banen bij, maar Volkswagen Vorst en alle afgeleiden daarvan tonen aan dat er achter die macrocijfers een menselijke microwerkelijkheid is. Er ontstaan weliswaar tienduizenden nieuwe banen, maar soms verdwijnen er nog meer.

De feiten van vandaag – zoals destijds andere dramatische gebeurtenissen als de sluiting van Renault of hetgeen in de jaren '80 gebeurde in de staal- en textielsector – relativiseren heel sterk wat men "het primaat van de politiek" noemt, of het nu een regionale, een federale of een Europese politiek is. De overheden kunnen de werkgelegenheid en de economie begunstigen, goede omgevingsfactoren scheppen, zorgen voor

goed onderwijs en infrastructuur, mensen vormen en dus weerbaarder maken, maar het exacte aantal jobs dat daaruit voortvloeit, is geen automatisme. Dat wisten wij en dat weten wij nu nog meer.

De taken die de overheden wel kunnen waarnemen moeten ze dan ten volle op zich nemen. Inzake autoassemblage hebben de Vlaamse en de federale overheid een grote inspanning geleverd. Ze moeten zich echter, na hetgeen gebeurde, durven afvragen of het voldoende is om de overige 17.000 jobs in de autosector en de vele duizenden bij de toeleveranciers, zoveel mogelijk veilig te stellen.

In elk geval moet men alle kansen benutten om de zogenaamde 1500 jobs die zouden kunnen overblijven, binnen te halen, ook al vragen velen zich af of dit geen tijdelijk doekje voor het bloeden is. Daarom is het onverantwoord vanwege de leiding van Volkswagen daarover nu geen duidelijkheid te scheppen. Het zou ongemeen cynisch zijn mensen die nu in volle onzekerheid zijn op een dwaalspoor te zetten.

Alle inspanningen om mensen te helpen zo snel mogelijk een nieuwe baan te vinden, moeten door alle overheden gebundeld worden. De crisiscel die is opgericht, moet snel en efficiënt kunnen werken. Het federalisme moet bewijzen dat het in crisissituaties kan functioneren.

De goede economische conjunctuur in West-Europa kan helpen voor mensen om werk te vinden, maar niet elke streek in Vlaanderen of in het land is even goed bedeed inzake openstaande werkaanbiedingen. Wij moeten werk maken van de industriële toekomst of de bedreigde industriële toekomst van de deelstaten en van het land als een geheel.

Onze ambitie mag niet zijn om niet slechter te doen dan de anderen. Onze ambitie mag niet zijn om alleen een Europees gemiddelde te behalen inzake concurrentiekracht, innovatie, onderwijs, vorming, mobiliteit en arbeidsorganisatie. Wij moeten gewoon beter zijn. Wij moeten lessen trekken uit een verlies aan globale competitiviteit van het geheel van onze economie, zowel voor de private als voor de publieke sector, zowel kwantitatief als kwalitatief, en uit een verlies aan marktaandeel op de buitenlandse markt.

De Vlaamse christendemocraten hebben hierover in het federale Parlement en daarbuiten concrete ideeën geformuleerd en zijn bereid constructief aan een debat mee te werken. De Vlaamse regering heeft ter zake reeds een concreet plan uitgewerkt binnen de haar, vandaag te beperkte, toebedeelde bevoegdheden.

Collega's, wij moeten ook de verankering van onze bedrijven nog beter verzorgen. Wij komen uit een debat over onze afhankelijkheid inzake energie en merken nu weer dat wij er belang bij hebben als beslissingscentra dicht bij huis liggen. De beste verankering zijn de kleine en middelgrote ondernemingen. Zelfs enkele grote ondernemingen in het land hebben een familiaal karakter.

Meer bepaald voor onze kmo's is er echter een specifiek beleid nodig op fiscaal, sociaal en administratief vlak. Zij vertegenwoordigen bijna de helft van de werkgelegenheid in de private sector. Hun verankering ligt hier. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat vreemde investeerders niet belangrijk zijn, maar dat wil wel zeggen dat de eigen troeven die wij hebben zoveel mogelijk moeten worden uitgebuit.

Mijnheer de eerste minister, mijnheer de minister, wat ons nu bezighoudt is niet zozeer het proces van het verleden, zelfs het meest recente verleden. Wat ons nu moet bezighouden is de toekomst op zeer korte en op middellange termijn.

Wij steunen de syndicale organisaties, die zich de jongste dagen heel verantwoordelijk hebben opgesteld. Wij steunen de onderhandelingen om zoveel mogelijk banen te redden. Wij willen op een breder vlak bijdragen om de economische vernieuwing van Vlaanderen en van het land voort te zetten, wat dé voorwaarde voor werkgelegenheid is.

Werk hebben en werk houden is het houvast in het leven. (*Applaus*)

02.05 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, chers collègues, c'est, comme vous tous je pense, avec un certain sentiment de révolte que je suis allée, mardi soir, discuter avec les travailleurs de l'entreprise Volkswagen. La moindre des choses était de leur témoigner de la solidarité, d'entendre le récit de tous ces gens plongés du jour au lendemain dans l'incertitude, d'entendre ces récits de toute une vie de travail harassant, exécuté à la chaîne, de jour comme de nuit, pour finalement déboucher sur quoi? Après avoir bien pressé le citron, on l'a jeté!

À présent, tant les travailleurs de VW Forest que les intérimaires et les nombreux sous-traitants se trouvent dans une situation qui mérite clairement un soutien sans faille de notre gouvernement. Que signifie cette espèce de jeu, vraiment inadmissible, auquel se livre Volkswagen en jouant la demi-fermeture, en laissant agoniser une entreprise? Les travailleurs se demandent si c'est pour les flouer de la prime de fermeture, ce qui serait totalement inadmissible. Le personnel a travaillé, il a créé de la richesse. Les travailleurs méritent une prime à la hauteur de cette richesse. Il serait inadmissible, parce qu'on joue à la demi-fermeture, qu'ils en soient privés. Pas de saucissonnage de la fermeture! Il faut que les travailleurs soient traités décemment.

Ces hommes et ces femmes, les plus âgés surtout, seront les victimes désignées du premier Pacte de solidarité entre les générations. C'est la première grosse fermeture depuis le lancement de ce pacte, auquel Ecolo s'était opposé puisqu'il fait reposer la responsabilité sur les plus faibles, sur les travailleurs licenciés. Aussi suis-je assez inquiète étant donné la façon dont les petites fermetures se sont passées: dans le flou, pas d'arrêt royal en matière d'outplacement, pas de définition claire des fonctions pénibles, etc. Soyons clairs! Prendre une roue de secours pour l'installer toutes les 73 secondes, c'est un travail pénible, qui demande un traitement particulier!

Au moment des problèmes survenus chez Ford Genk, M. Vandenbroucke a prépensionné le personnel à 48 ans. Que va-t-on faire dans ce cas-ci? On ne peut pas jouer à géométrie variable. Le traitement doit être le même, qu'il s'agisse de Volkswagen ou d'autres victimes. On a bricolé un pacte intergénérationnel "dans les sphères". À présent, il va falloir l'appliquer sur le terrain. J'espère qu'il le sera en respectant les gens qui vont souffrir de la situation.

De toute évidence, la fermeture de VW est un échec retentissant pour vous, monsieur Verhofstadt. Vous avez misé sur les multinationales, vous leur avez fait énormément de cadeaux et vous avez fait le tour du monde pour leur vanter les intérêts nationaux, les réductions de cotisations pour les équipes de nuit, de jour, etc. Ces cadeaux, les multinationales les ont pris, les ont distribués aux actionnaires et se sont ensuite "cassées". Il n'y a pas eu de véritable ancrage et d'investissements auprès des petits entrepreneurs qui ont envie, structurellement, de renforcer l'économie belge. Je ne polémiquerai pas aujourd'hui, car nous sommes en plein drame social, mais nous devons revenir sur cette politique qui, à l'évidence, ne porte pas ses fruits.

À chaque fermeture d'une multinationale, on en rejette la faute à l'Europe, mais l'Europe, c'est nous! C'est le Conseil des ministres de l'Emploi qui se réunit et qui prend des décisions ou plutôt n'en prend pas! La durée maximale du temps de travail au niveau européen n'a toujours pas été fixée, pas plus que les minima sociaux. Ce sont nos ministres qui ne parviennent pas à trouver un consensus. Le Parlement européen a donné un signal très clair, votant pour une amélioration des comités d'entreprise européens. La Commission et le Conseil des ministres se sont assis sur ce vote du Parlement européen. Or, c'est cela que nous souhaitons voir avancer. C'est ce que nous espérons, monsieur Verhofstadt, que vous allez mettre sur la table au moment du Sommet européen de ce mois de décembre.

Vous avez des outils en main pour que les travailleurs qui sont "sur le carreau", tant ceux des petits sous-traitants concernés que ceux de Volkswagen Forest, soient traités dignement. J'espère que vous les utiliserez convenablement!

02.06 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de premier, mijnheer de minister, ik vermoed dat Volkswagen en de top van Volkswagen voor een bepaalde groep een bijzonder positieve beslissing heeft genomen, met name de aandeelhouders. Ik durf er bijna gif op innemen dat de voorbije dagen het aandeel van Volkswagen spectaculair de hoogte is ingeschoten. We merken dit telkens dergelijke maatregelen worden aangekondigd. Het toont een beetje het cynisme van het kapitaal. Het is bijna een wetmatigheid: hoe brutaler, hoe spectaculairder de stijging.

Ook spectaculair waren de resultaten van Volkswagen van vorig jaar. Men had vorig jaar een ongelooflijke winststijging van 62%. Men heeft meer dan 1,1 miljard euro nettowinst in de boeken geschreven. Ik wil dit maar aanhalen omwille van het feit dat wat ons betreft deze brutaliteit geld mag kosten aan het bedrijf. Ik denk dat het de inzet is van de vakbondsverantwoordelijken om het onderste uit de kan te halen op het vlak van het redden van jobs. Ik denk dat dit de absolute prioriteit moet zijn. Ik denk dat dit ook vooraan op de agenda moet staan van de geplande overleggen. Wat ons betreft, mag het ook geld kosten qua vergoeding aan de slachtoffers.

Ik wil getuigenis afleggen. Toen we dinsdag samen waren in de commissie was er een gevoel van

verslagenheid. Telkens iemand van de parlementsleden berichten kreeg over hoe dramatisch de beslissing was, deed het terugdenken aan de donderdagmiddag dat Dutroux ontsnapt was. De ontredde was in elk geval totaal, bij alle leden van de commissie. Wij hebben de voorbije dagen verschillende commentaren gelezen over de machteloosheid van ons land en de politiek. Het is effectief zo dat wij niet in staat zijn om een dergelijke beslissing van een multinational om te keren. Ik wil weiger echter politiek machteloos te blijven in termen van het trekken van conclusies. Ik hoop dat wij als wetgever, als kleine lidstaat in een grote Europese Unie conclusies kunnen verbinden aan deze brutaliteit.

Een eerste conclusie is natuurlijk het Europese deficit. Het kan toch niet dat wij als founding fathers van de Europese Unie kunnen leven met het idee dat het volstaat dat er in een lidstaat één cao wordt afgesloten die 25% inlevering inhoudt voor de werknemers in Duitsland en die automatisch een vrijbrief geeft om in een andere lidstaat een dergelijke brutaliteit aan de dag te leggen. Iedereen die gelooft in de toekomst van de Europese Unie moet ook dit voorbeeld aangrijpen om nog sterker dan voordien te pleiten voor een uitbouw van een sociaal Europa en sociale grondrechten in Europa.

Ook dicht bij huis kan het niet zo zijn, mijnheer de premier, mijnheer de minister, dat de band stilvalt bij Volkswagen en dat de politieke fanfare doortrekt. Er is al gesproken over een aanpassing van de Renault-wet. Ik denk dat er een aantal nadelen van de Renault-wet aan de oppervlakte zijn gekomen. Ondanks de moeilijke periode die de werkmensen van Volkswagen achter zich hebben, wil ik er toch aan herinneren dat tijdens de Renault-affaire de mensen aan de band op de radio moesten horen dat ze geen werk meer hadden. Het heeft maanden geduurd vooraleer men kon beginnen onderhandelen. Ik denk dat we voorzichtig moeten zijn met die Renault-wet. We moeten verbeteringen aanbrengen maar ik zou er toch voor willen waarschuwen om het kind niet met het badwater weg te gooien.

Een andere vraag die telkens opnieuw opduikt in dergelijke dramatische situatie is de vraag of wij misschien een te liberale wetgeving hebben, of wij niet de lidstaat met de minste weerstand qua wetgeving zijn om dergelijke herstructureringen en collectieve ontslagen door te voeren.

De voorbije uren en dagen is er veel gesproken over hertewerkstelling en tewerkstellingscellen. Er ligt, mijns inziens, een opdracht bij alle overheden om maximaal te coördineren en voorbereid te zijn. We moeten er evenwel van uitgaan dat eerst via het overleg een maximaal engagement vanuit het bedrijf noodzakelijk is zowel inzake de toekomst van het bedrijf als van de tewerkstelling aldaar, hopelijk van meer dan 1.500 arbeidsplaatsen.

Thans worden heel wat verhalen opgerakeld, onder meer het zogenaamde succesverhaal van Renault inzake hertewerkstelling. Dat succesverhaal is er vooral gekomen, omdat de krachtverhoudingen in dat bedrijf ertoe hebben geleid dat de mensen twee jaar in dienst bleven op de loonlijst van Renault en met het engagement van de lokale directie en de personeelsdirectie werden ondersteund in hun zoektocht naar ander werk.

Mijnheer de premier, een engagement is noodzakelijk. Ik hoop uit de grond van mijn hart dat de syndicale verantwoordelijken erin slagen dergelijke engagementen uit de brand te slepen. Feit is dat dat soort engagementen niet wettelijk worden opgelegd. Misschien moeten we hierover opnieuw de discussie aangaan en moet de Renault-wet, voor mijn part de Volkswagen-wet, op dat punt worden aangepast.

Ten derde, tijdens de komende periode – ik benijd de syndicale verantwoordelijken op dit punt absoluut niet – zult u opnieuw een spanningsveld zien ontstaan tussen arbeiders en bedienden. Ongetwijfeld zal er door de tradities in ons land en door de verschillende structuren in de ondernemingen en sectoren in ons land opnieuw competitie ontstaan wanneer het gaat over wie wat krijgt. Bij herhaling heeft het Parlement de wens uitgedrukt meer eenheid te brengen tussen beide statuten. Dat zou voor onze economie en het sociaal evenwicht een goede zaak zijn. De Kamer heeft daarover resoluties goedgekeurd. Het moet een eis zijn dat de arbeiders bij Volkswagen er zeker niet slechter uitkomen dan de bedienden. Dit moet ons engagement zijn samen met de oproep dat ze eindelijk knopen doorhakken in dat moeilijke dossier, die we aan de sociale partners moeten blijven herhalen.

Een laatste punt heeft betrekking op wellicht het meest pijnlijke op het veld, namelijk de situatie van werknemers bij de toeleveranciers, die direct of over een paar weken of maanden het effect zullen voelen. Ook op dat punt dringen conclusies zich op. Ook daar zijn er nog steeds discriminaties in de wetgeving tussen werknemers van KMO's en die van grotere bedrijven. Dat punt moet opnieuw op de agenda worden geplaatst, in eerste instantie op die van de sociale partners, die mekaar dezer dagen wellicht frequent zullen

ontmoeten.

Mijnheer de voorzitter, ter afronding het volgende: het verbaast me de MR-fractie bij monde van de burgemeester van Vorst een pleidooi voor de terugvordering van overheidssteun te horen houden. Ik herinner me dat we naar aanleiding van de Renault-affaire ook dat debat hebben gevoerd. Op dat ogenblik konden we niet rekenen op de steun uit die hoek. Misschien is dat een les die we vandaag moeten trekken en moeten we het debat ter zake opnieuw openen.

02.07 Benoît Drèze (cdH): Monsieur le premier ministre, monsieur le ministre de l'Emploi, l'annonce de la perte de 4.000 emplois à VW Forest constitue un choc sans précédent, à la fois pour les travailleurs de l'entreprise, leur famille, la population belge tout entière et nous-mêmes, dans cette assemblée. C'est un drame national, osons le dire, qui touche les trois Régions du pays. Quatre mille emplois perdus sur cinq mille, c'est énorme, sans compter les emplois indirects estimés à dix mille.

Le cdH veut aujourd'hui exprimer sa totale solidarité avec les travailleurs et leurs familles et souhaite que tout soit mis en œuvre à tous les niveaux pour donner un maximum de chances au maintien du plus grand nombre d'emplois possible sur le site de Forest et au reclassement rapide des travailleurs licenciés.

Malgré le fait qu'il soit dans l'opposition, le cdH souhaite également exprimer son entière solidarité avec le gouvernement. Nous estimons que la concertation et la cohésion observées pour l'instant à tous les niveaux de pouvoir sont une excellente chose, que c'est la seule attitude à adopter car elle permet d'appréhender le problème dans sa totalité. En particulier, la cellule de crise mise en marche ce matin par Benoît Cerexhe, ministre de l'Emploi à Bruxelles, est porteuse d'espoir malgré tout.

VW Forest présente, et c'est là le paradoxe, des résultats parmi les meilleurs du groupe VW, sur le plan de l'activité, de l'assemblage et même de la marge bénéficiaire. Tout le monde s'accorde à dire que nos travailleurs sont très qualifiés et qu'ils déploient beaucoup d'efforts pour que leurs emplois soient pérennisés. Pour sauver l'emploi, les syndicats de l'entreprise avaient accepté une flexibilité maximale. Cette situation tragique montre également l'importance et le rôle de l'Europe. J'y reviendrai dans un instant mais auparavant, des questions se posent au gouvernement belge.

Premièrement, monsieur le ministre, quels sont les résultats de la cellule de crise réunie ce matin? Deuxièmement, le Pacte entre les générations, que certains de mes collègues ont évoqué, a entraîné une révision des règles applicables en matière de prépension et de reconversion. Quelles règles seront-elles applicables pour la présente restructuration qui intervient peu après l'entrée en vigueur du Pacte entre les générations. En particulier, monsieur le ministre de l'Emploi, puisque cela relève de vos compétences, à partir de quel âge pourraient être octroyées des prépensions en fonction de la législation spécifique sur les entreprises en restructuration? Quelles mesures d'accompagnement comptez-vous prendre pour permettre au plus grand nombre de travailleurs de VW licenciés de retrouver un travail? Qu'en sera-t-il des emplois indirects qui seront touchés? Bénéficieront-ils des mêmes dispositions que les emplois du site de VW proprement dit?

Voilà pour le gouvernement. Quant à l'entreprise, et je suis sûr que vous vous attellez à cette tâche, les 4.000 travailleurs concernés ne doivent pas perdre espoir. Quelles sont encore les chances d'examiner les contre-propositions des syndicats? Quelles sont les chances de voir envisagés d'autres modèles sur le site, voire une autre activité? Nous ne pouvons imaginer qu'une usine d'une telle qualité soit demain laissée à l'abandon.

Enfin, au niveau européen, monsieur le ministre, monsieur le premier ministre, allez-vous porter ce dossier ensemble devant le prochain Conseil européen? Je me rappelle, j'étais dans les coulisses à l'époque, au lendemain de l'annonce de la fermeture de Renault Vilvorde, que le gouvernement belge a modifié l'ordre du jour du Conseil des ministres, a mis ce dossier sur la table, ce qui a permis d'adopter une directive européenne en matière de conseils d'entreprise européens et de la renforcer.

Que pensez-vous de la suggestion émise récemment de charger un commissaire européen spécifiquement d'une compétence en matière de restructuration?

Que pensez-vous de ce fonds, parfois appelé "fonds Barroso", qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2007 et qui aidera les entreprises en reconversion dans le cadre de délocalisations extra-européennes? Peut-il s'appliquer dans ce cas-ci? Peut-on inviter l'Europe à doter ce fonds d'une compétence pour les

délocalisations intra-européennes?

Enfin, dans la presse, on évoque des fonds structurels. Nous savons qu'au niveau de la Belgique, les fonds structurels ne représentent qu'une enveloppe limitée. Si on y puise, ce sera au détriment d'autres dossiers, étant donné que ce dossier est européen et pas uniquement belge. Est-il possible, monsieur le premier ministre, au niveau européen, de réajuster les fonds structurels à la hausse pour que, sans que ce soit au détriment d'autres priorités, les fonds structurels puissent être activés dans ce dossier?

02.08 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, madame, messieurs les ministres, chers collègues, il y a presque dix ans, en février 1997, notre pays était confronté à l'annonce brutale de la fermeture de l'usine Renault à Vilvorde. Ce fut un choc terrible, chacun s'en souvient. En tout premier lieu, bien sûr, pour les travailleurs concernés et, de manière plus large, pour l'ensemble des travailleurs, pour le monde politique et pour la Belgique tout entière.

Une deuxième secousse dans le domaine de l'assemblage automobile a eu lieu en décembre 2003 avec Ford Genk.

Avec l'annonce, mardi dernier, de la décision prise par le conseil d'entreprise extraordinaire à Wolfsburg, du transfert de la production de la Golf vers les usines allemandes et une méga-restructuration qui touchera environ 4.000 travailleurs de Forest, c'est un nouveau drame de portée nationale auquel nous sommes confrontés. C'est un nouveau cauchemar qui commence.

En termes de pertes d'emplois, les collègues l'ont souligné, les conséquences sont importantes: il s'agit d'environ 4.000 emplois directs mais aussi de plusieurs milliers d'emplois indirects. La fourchette oscille entre 8.000 et 12.000 emplois, on ne connaît pas le chiffre exact. On sait que dans la production automobile, on a accordé une importance accrue aux sociétés sous-traitantes. Des pans entiers de la production sont sous-traités, avec des travailleurs qui ne possèdent pas tous des contrats à durée indéterminée. En effet, beaucoup de travailleurs ont un statut précaire: ils ont des contrats à durée déterminée ou ils sont intérimaires, n'ayant aucun statut et ne jouissant d'aucun droit.

Derrière ces statistiques, il y a des hommes et des femmes, il y a des travailleurs, jeunes et moins jeunes. Plus de la moitié des travailleurs de Forest ont plus de 40 ans. Il y a des familles. On peut donc comprendre le fort ressentiment qui existe chez ces travailleurs suite à la brutalité de cette restructuration. On comprend aussi leur colère et leur désespoir.

Je ne suis pas d'accord avec tout ce qui a été dit par ma collègue Mme De Permentier, si ce n'est le fait qu'il est difficile de trouver les mots justes pour s'exprimer auprès de ces travailleurs, ceux que l'on connaît ou ceux qui nous interpellent. Il est difficile de trouver les mots justes pour leur dire avec sincérité quelle est notre solidarité et quelle est notre volonté de nous impliquer positivement dans ce drame.

J'en viens à la restructuration proprement dite. Certes, on peut nous dire que ce n'est pas le scénario le plus noir – encore que –, mais cela y ressemble furieusement tant par l'ampleur de la restructuration que par l'incertitude qui pèse dorénavant sur le devenir d'une entreprise qui était pourtant considérée comme des plus performantes.

Autrement dit, monsieur le premier ministre, dans quel scénario nous trouvons-nous aujourd'hui, en fonction de ce que nous savons? Nous trouvons-nous dans le scénario de Renault Vilvorde ou plutôt dans celui de Ford Genk? Sommes-nous face à la première étape d'une fermeture déguisée ou existe-t-il encore une marge de négociation avec la direction de l'entreprise multinationale pour entrevoir un avenir pour Forest?

Nous sommes tous bien convaincus que, sans la production d'un nouveau modèle à Forest, la fermeture semble inéluctable. Nous ne voyons pas, avec la seule production des Polo, comment cette entreprise sera viable à moyen et long terme? Bien sûr, la rumeur dit que l'usine pourrait recevoir en lot de consolation quelques milliers de Polo à produire, en provenance du site espagnol de Pampelune, dont l'avenir serait, à son tour, hypothéqué. Nous ne le savons pas actuellement.

Si tel devait être le cas, nous sommes aussi en droit de nous demander quelle est la logique de la direction de Volkswagen car cela ressemble plus à une partie d'échecs qu'à une véritable politique économique digne de ce nom. Les dirigeants de Volkswagen jouent-ils aux échecs ou ont-ils un véritable plan industriel? Monsieur le premier ministre, vous allez négocier et rencontrer la direction de l'entreprise. C'est votre rôle!

Nous sommes tous bien conscients que ce n'est pas si simple. Cependant, personne ne comprendrait que tout ne soit pas tenté, que tout ne soit pas mis en œuvre à tous les niveaux et, en particulier et en premier lieu, avec la direction de l'entreprise pour redonner à l'usine de Forest une perspective à moyen ou à long terme. Je dis cela même si je sais qu'il n'est pas facile aujourd'hui de tenir un discours tant soit peu optimiste.

Des arguments, monsieur le premier ministre, vous en avez! L'usine de Forest est l'une des plus productives et des plus flexibles du groupe Volkswagen. Tout le monde le dit; c'est l'un des bons élèves de la classe! La productivité n'y est pas inférieure à celle de Wolfsburg. Les travailleurs y ont consenti des efforts tant en termes salariaux que de flexibilité. Le gouvernement a diminué les charges sociales; "les gouvernements", y compris le gouvernement arc-en-ciel et les précédents, ont diminué la charge sur le travail depuis des années. Il fallait le faire, sinon des drames se seraient produits depuis bien plus longtemps.

De nouvelles mesures sont prévues pour le travail en équipes et le travail de nuit. Des incitants financiers à l'emploi ont été octroyés. Quant à la Région bruxelloise, elle a aussi apporté sa contribution puisqu'elle a consenti à un investissement substantiel sur le site.

Une première question de fond se pose: quel est le sens de cette surenchère de déflation salariale, de cette course effrénée au moindre coût et à la flexibilité plus grande? Il faut se rendre compte que dans ce cas-ci, ce n'est pas la performance qui est mise en cause ni le problème de l'assemblage automobile en Belgique. Jusqu'où faudra-t-il aller dans cette marche forcée? Jusqu'où sommes-nous prêts à aller dans cette déflation salariale?

Une deuxième réflexion concerne évidemment le rôle de l'Europe. Je ne serai pas long sur le sujet car mon collègue, Yvan Mayeur, reviendra sur ce point. Il est vrai que l'Europe a démontré son incapacité à jouer son rôle de régulateur. C'est cela notre drame! Il faut une réflexion au niveau européen en ce qui concerne l'avenir de l'industrie automobile. Y a-t-il aujourd'hui un commissaire européen qui soit véritablement un référent en matière de restructuration d'entreprise? Non, il n'y en a pas! C'est la suggestion faite ce matin par Mme De Vits. Je pense qu'elle a raison; il faut essayer de prévenir ce phénomène de restructuration d'entreprise.

Enfin, si vous me le permettez, je souhaiterais émettre, dans cette assez brève intervention, dans ce mini-débat, deux considérations sur l'avenir en ce qui concerne la reconversion.

Le gouvernement va devoir mettre en œuvre le Pacte entre les générations, la première application à grande échelle.

Le premier élément a trait – je m'adresse ici plus particulièrement au ministre de l'Emploi – à la cellule pour l'emploi qui doit être créée par l'employeur. Nous n'en sommes pas encore là aujourd'hui, mais cela viendra. Ainsi, l'entreprise doit mettre en place une cellule de reconversion. Elle peut collaborer avec les Régions. Le fédéral peut également entrer en ligne de compte.

Aussi, je voudrais savoir comment le gouvernement compte coordonner les efforts d'accompagnement. La cellule sera-t-elle ouverte aux travailleurs de moins de 45 ans?

J'en arrive au deuxième élément qui concerne la procédure de licenciement collectif. Je serai bref, monsieur le président, car il faut aller vite et vous me le faites bien comprendre!

Le Pacte entre les générations prévoyait un délai limité pour la négociation. On a parlé de deux à trois mois. À ma connaissance, en la matière, les arrêtés d'application ne sont pas encore pris. Mais je peux me tromper, vous allez me le dire.

Au regard du drame de VW Forest se pose la question de savoir si cette limite est bien réaliste. Nous pensons, pour notre part, que tous les efforts doivent être concentrés sur la négociation. Or, vu le dossier, cela risque de prendre du temps.

La directive européenne de 1998 relative au licenciement collectif exige la mise en place d'une négociation en vue de réduire les licenciements et d'atténuer les conséquences sociales de la restructuration. Voilà une question très précise.

Pour conclure, monsieur le président, il faut, selon moi, maintenir le dialogue. Ce dialogue doit avoir lieu, monsieur le premier ministre, dans la sérénité et dans un esprit d'unité du pays. Il faut aussi négocier sur deux plans. Des négociations doivent avoir lieu sur l'avenir industriel à moyen terme de Forest, mais aussi sur le plan social. Il faut mettre la multinationale VW devant ses responsabilités, notamment sa responsabilité sociale. Quels sont les moyens mis sur la table à cette fin? Les travailleurs licenciés en Belgique bénéficieront-ils des mêmes primes que les travailleurs allemands? À cela s'ajoute la problématique de l'accompagnement des travailleurs pour l'avenir.

Monsieur le premier ministre, tels sont les défis et les responsabilités qui sont les nôtres.

02.09 Annemie Turtelboom (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de premier, mijnheer de minister, beste collega's, 4.000 rechtstreekse ontslagen en 8.000 tot 10.000 indirecte ontslagen, ik denk dat dat vandaag voor ons allemaal geen koele statistieken zijn. Het treft mannen en vrouwen uit het Noorden en het Zuiden van ons land, het treft gezinnen, alleenstaanden, jongeren en ouderen.

Het nieuws kwam voor iedereen van ons des te erger aan, omdat de regering in de voorbije jaren toch wel heel wat maatregelen heeft genomen om net voor die automobielsector in ons land alle omgevingsfactoren te creëren voor een goed klimaat voor die sector. We denken aan de maatregelen inzake de flexibele arbeidsuren, de ploegenarbeid, de versoepeling van de overuren en de mogelijkheid van economische werkloosheid, die voor veel buitenlandse bedrijven in ons land een enorme troef vormt om een flexibel arbeidsmarktbeleid te kunnen voeren. Defaitisten kunnen vandaag zeggen dat het eigenlijk niets uitmaakt. Ik wil echter behoren tot de categorie politici die zegt dat iets doen wel degelijk nog altijd beter blijft dan niets doen.

De vraag die we vandaag kunnen stellen, is of het zin heeft om schuldigen te zoeken, om hier vandaag een misschien corporatistische houding van de Duitse vakbond met de vinger te wijzen. Heeft het zin om te kijken naar de nationalistische reflex die bij de Duitse overheid heeft gespeeld? Ik hoor nog geregeld van bepaalde ondernemingen dat voorrang wordt gegeven aan eigen Duitse offertes in plaats van aan die uit andere landen, ook al hebben die betere prijzen. Heeft het zin om hier vandaag het grote debat over de globalisering te voeren? Ik denk dat we de analyses ter zake in de toekomst zeker moeten maken. Wanneer we de toekomst van Europa bespreken, moeten we weten welk Europa we willen en welke betekenis we geven in dat kader aan het debat dat we hier vandaag voeren.

Het moet vandaag vooral de bedoeling en de taak van de politiek zijn om ervoor te zorgen dat alle slachtoffers, die op dit ogenblik in zeer grote onzekerheid zitten en die met een communicatiekloof kampen, worden geholpen op de juiste manier. Er zijn spontaan al heel wat aanbiedingen van vacatures geweest van de Vlaamse Confederatie Bouw, van Van Hool, van de NMBS. Kennelijk biedt de toekomst nog perspectieven en is er nog zekerheid. Er zijn de tewerkstellingscellen, de outplacementbegeleiding en de vorming. Er zitten dus op dit ogenblik heel wat initiatieven in de pijplijn om de mensen weer zekerheid en een perspectief te geven. Dat is ook logisch, want de werknemers van Volkswagen Vorst hebben ervoor gezorgd dat Volkswagen Vorst een van de productiefste vestigingen in Europa is. We mogen de competenties die daar aanwezig zijn, niet verloren laten gaan, noch voor de mensen zelf, noch voor onze samenleving.

Het debat over Volkswagen Vorst is niet alleen dat over een faillissement, maar ook over de herstructurering van heel wat kleine bedrijven, de toeleveranciers, die misschien pas later zullen voelen hoe groot de gevolgen voor hen zijn. Er zijn dagelijks heel wat herstructureringen bij grote en kleine bedrijven in ons land. Als politici willen we toch altijd dat ons arbeidsmarktbeleid die kan absorberen.

Mijnheer de premier, mijnheer de minister, hoe kunnen we de getroffen werknemers vandaag opnieuw een perspectief en zekerheid geven? Hoe kunnen we hun competenties maximaal weer aanwenden?

Wat betekent dit voor de automobielsector en de toekomst ervan in ons land? Gaan wij verder met de plannen om te zorgen voor aangepaste maatregelen? Wat de werknemers en hun zekerheid betreft, hoe zullen we het wetsontwerp over het Generatiepact inpassen in de komende begeleiding? Tot slot, welke signalen zijn er gekomen vanuit de Europese Commissie en welke mogelijkheden hebben wij vanuit Europa om deze werknemers te helpen?

02.10 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, mijnheer de minister, er vallen vierduizend ontslagen bij Volkswagen Vorst en achtduizend ontslagen in de toeleveringsbedrijven.

De ontslagen bij Volkswagen Vorst zijn een bijzonder zware slag voor de tewerkstelling in de regio en veroorzaken familiale drama's en onzekerheid. Iedereen leeft in eerste instantie mee met de getroffen werknemers en hun familie.

Collega's, wie de voorbije jaren de discussies in de automobielsector heeft gevolgd, vreesde al een tijdje dat dit vroeg of laat zou of kon gebeuren, zelfs – dat werd hier vandaag reeds gezegd – al is Vorst de tweede meest rendabele vestiging van Volkswagen. Dat maakt de ontslagen dus des te pijnlijker.

Collega's, blikken wij even terug.

In het begin van de jaren negentig was de situatie in de automobielsector nog veel beroerder. Wij mogen niet vergeten dat 50.000 rechtstreekse en onrechtstreekse arbeidsplaatsen in de sector verloren zijn gegaan. De oplossing was toen de automatisering van de sector. Het was een antwoord op de toenmalige, Japanse uitdaging. Er moest duidelijk worden geïnnoveerd.

Eind jaren negentig was de Europese industrie opnieuw in uitstekende conditie, als ik het zo mag noemen. Het probleem van de overcapaciteit werd toen immers gedeeltelijk naar de achtergrond verwezen.

Tegenwoordig stellen wij echter vast dat de verkoop terugvalt, toch zeker in West-Europa, terwijl de productiviteit jaarlijks met 5% blijft stijgen.

Wat zal nu de oplossing zijn? Moeten wij ons de jammerlijke vraag stellen of de gouden tijden voor de automobielsector voorgoed achter de rug zijn? Is er niet dringend nood aan zware investeringen, innovatie en onderzoek, om nieuwe wegen te openen?

Collega's, de verkoop in Europa stijgt, enerzijds, terwijl de productie, anderzijds, jaarlijks stijgt. België heeft echter nadelen en voordelen. Nadelen omdat wij werken voor een markt waarop de vraag naar auto's is gestabiliseerd. Bovendien hebben wij vastgesteld dat de autoconstructeurs naar Oost-Europa verhuizen omwille van de lage lonen. Voordelen omdat wij flexibel zijn en, logistiek gezien, centraal gelegen zijn. Wij kunnen ook rekenen op een heel hoge kwaliteit van het geleverde materiaal.

We hebben hier de voorbije maanden – het is geen beschuldiging, maar een vaststelling – jubelberichten gehoord over de stijgende concurrentiekracht van onze bedrijven, maar eigenlijk blijkt dat dit niet veel impact heeft gehad op een multinational. Eigenlijk zijn we heel klein. De ingrepen van de regering zijn misschien te beperkt, misschien te laat gekomen: wie zal het zeggen?

De begeleiding van de werknemers van Volkswagen is nu prioritair. Daarbij moet zeker ook aandacht uitgaan naar de ontslagen die er zijn bij de toeleveringsbedrijven. Het was eigenlijk vragenuurtje, dus ik heb twee korte vragen.

Er is al veel sprake geweest van de Renault-wet. Door een collega werd er net allusie op gemaakt. Komt er een herziening, zoals reeds voorzichtig aangekondigd in de pers? Of is dit niet aan de orde? Welke sociale begeleiding komt er? Waaraan wordt er gedacht? Wordt het brugpensioen als maatregel terug opgevestigd? Dit is uiteindelijk een eerste test voor het Generatiepact. De bijzonderste vraag: hoe kunnen we terug onze werkzekerheid in die sector verzekeren?

Tot slot wil ik er toch graag nog eens op wijzen dat heel deze tragedie de noodzaak aantoont om te blijven werken aan een meer sociaal Europa. Zo lang de lidstaten van de Europese Unie elkaar de kaas van het brood blijven eten, al dan niet met vermomde investeringssubsidies en lastenverlagingen allerhande, dan zullen drama's als bij Volkswagen zich altijd verder blijven afspelen, hoe jammerlijk dit ook is.

02.11 Yvan Mayeur (PS): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, monsieur le ministre, chers collègues, comme d'autres collègues à cette tribune, je considère que ce qui se passe pour l'instant chez Volkswagen est un véritable choc social: direct chez Volkswagen avec 4.000 licenciements, indirects chez les sous-traitants où l'on parle - première évaluation - de 10.000 personnes qui pourraient être touchées. Les conséquences pour l'économie bruxelloise et celle de ses environs - l'interland économique bruxellois - sont désastreuses!

Ce qui est encore plus choquant pour nous ici, dans un monde économique qui est évidemment fait d'incertitudes, on le sait, c'est que la performance d'une entreprise, la qualité du travail, les efforts accomplis

par les travailleurs, y compris sur le plan social, sur le plan des organisations syndicales, ne garantissent pas l'avenir de ces travailleurs ni de l'entreprise! Pour nous – et je suppose pour vous aussi –, c'est insupportable!

Je salue le fait que les gouvernements régionaux aient immédiatement pris l'initiative de se mettre autour de la table pour examiner ce qui pouvait être réalisé sur le plan des mesures sociales et d'accompagnement, de réorientation des travailleurs. Il est indispensable de se mobiliser avec le gouvernement fédéral et de prendre, ici aussi, la mesure de l'événement.

D'abord, il faut s'interroger sur les événements et ses conséquences. Il n'y a pas de plan industriel. Un site conçu pour produire 220.000 véhicules va être réduit à la production de 60.000 Polo. On parle des conditions d'exploitation, des coûts de production, de l'amortissement de l'immobilisation de ces surfaces, mais quiconque gère une entreprise sait quelles sont les conséquences d'une telle décision! Ce ne sera pas viable et conduira bien entendu à la fermeture de ce site. Il ne faut pas se faire d'illusions en l'état actuel des choses.

Permettez-moi de faire un peu de politique. Je suis très heureux qu'on s'inquiète aujourd'hui et que, sur certains bancs, on réclame des mesures. Mais, enfin! Ce libéralisme sans règles, qui accroît ses profits, comme on l'a dit chez Volkswagen depuis des années, fait fi des travailleurs! Quel cynisme des marchés! Quand on voit aujourd'hui la cotation de VW qui s'envole, ne peut-on pas s'en indigner, y compris sur les bancs libéraux? (*Applaudissements*)

D'après moi, un système dans lequel on maximalise les profits pour ensuite, en cas de difficultés, socialiser les coûts vers le secteur public n'est pas un système dans lequel nous devons, nous, prévoir un développement humain typique à l'Europe.

L'absence d'Europe, de règles, de régulation, d'un rôle régulateur d'une institution européenne est évidemment pour nous l'élément essentiel. Comment peut-on accepter qu'un groupe industriel multinational, qui a des sites dans les différentes nations appartenant à une même entité politique, économique et financière qui s'appelle l'Union européenne, négocie des mesures dans un État, sans évaluer ni assumer les conséquences des décisions qu'il a prises dans un autre État? Nous sommes dans une même unité économique, une même unité financière, une même unité politique. Il faut que ces groupes assument évidemment les conséquences de leurs décisions.

Au plan européen, je pense, monsieur le premier ministre, que nous devons plaider pour des règles qui imposent à ces groupes d'intégrer les conséquences de leurs actes à un endroit de l'Union européenne par rapport à un autre, d'autant que ces groupes ont bénéficié, dans les différents États membres où ils sont implantés, de mesures d'accompagnement décidées par les gouvernements, de mesures d'investissement soutenues par les gouvernements. Il faut aussi s'interroger quant à notre capacité, si nous en prenons la décision politique, à récupérer les aides apportées aux entreprises.

J'ai également eu des contacts avec les travailleurs et les délégations syndicales du site de Volkswagen. Quelle est la demande première aujourd'hui des travailleurs de Volkswagen? Elle n'est pas immédiatement d'ordre social. Elle est d'abord de discuter d'un plan industriel pour le site. Donc, la question qui se pose est de savoir si le gouvernement belge et vous, monsieur le premier ministre, êtes en mesure d'entamer une négociation avec le gouvernement allemand, avec la direction de Volkswagen, pour envisager une autre répartition des productions sur les différents sites de Volkswagen en Europe. C'est cela la demande des organisations syndicales. En effet, ce qui est aujourd'hui sur la table, c'est la fermeture complète du site.

Je répète donc qu'il faut évidemment des mesures sociales émanant des Régions et avec le soutien du fédéral. Il faut saluer cette prise de conscience et la volonté d'action immédiate. Cependant, avant ces mesures sociales, il doit exister des possibilités d'agir sur le plan industriel à condition, évidemment, de se saisir de cette volonté.

Monsieur le premier ministre, c'est ce à quoi j'en appelle en premier lieu. À mon sens, cette négociation doit s'instaurer de manière bilatérale entre vous et le gouvernement fédéral allemand, mais également sur le plan européen.

De **voorzitter**: Collega's, wij hebben de elf interventies gehoord. Mijnheer de eerste minister, u hebt het woord voor uw antwoord, waarna minister Vanvelthoven zal interveniëren.

02.12 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is inderdaad de bedoeling dat ik, samen met collega Vanvelthoven, u een overzicht geef van alle verschillende initiatieven die wij tot hiertoe hebben ondernomen. Ik stel ook voor dat ik het Parlement regelmatig op de hoogte zou houden van de evolutie in dit dossier.

Eerst en vooral wil ik alle elf de collega's danken voor de serene sfeer waarin de verschillende interventies werden gehouden.

Sta mij ook toe, collega's, te herhalen dat zowel ikzelf als de hele regering natuurlijk geschokt zijn door de beslissing die door Volkswagen werd getroffen. Ik weet dat die woorden eigenlijk veel te zwak zijn voor het drama dat zich thans in vele gezinnen in ons land voordoet. Het is natuurlijk één zaak te zeggen dat men geschokt is en dat men het een drama vindt, een tragedie, maar het is nog een andere zaak deze situatie persoonlijk te moeten ondergaan en de onmiddellijke toekomst voor zijn gezin te zien wegmaaien door een beslissing van het bedrijf waar men werkte.

Sta mij ook toe nogmaals te zeggen dat die beslissing erop neerkomt dat er in de toekomst minder wagens van het type Golf zullen worden gebouwd en dat men zich gaat terugplooiën op twee sites in Duitsland. Met andere woorden, er is geen derde site in het buitenland, zijnde in België, nodig om voort te doen. Dat is de beslissing die getroffen is en waarvan Vorst in feite het slachtoffer is.

Ik blijf van mening – en uiteraard bestaan ter zake de nodige harde feiten – dat de fabriek in Vorst een productieve fabriek is die in elk geval kan concurreren en die tegen betere voorwaarden kan werken dan sommige fabrieken in Duitsland. Dat is een vaststaand feit. Dus ook na die beslissing, na het toepassen van de arbeidsduurverlenging in Duitsland, in Wolfsburg, waar men 6 uur meer gaat werken - van 28 naar 34 uur per week - blijft de fabriek in Vorst eigenlijk een productieve fabriek waar in betere omstandigheden dan in bepaalde locaties in Duitsland auto's kunnen worden geproduceerd.

Het is daarom dat wij natuurlijk allemaal geschokt zijn. Mocht het gaan om een fabriek die al jaren enorme moeilijkheden kent en niet-concurrentieel is omdat zij met haar loonkosten niet kan opboksen tegen andere bedrijven in Duitsland – de belangrijkste concurrenten binnen de groep zitten in Duitsland – dan zou ik zeggen dat het onze eigen schuld is, dat wij hebben gefaald en dat wij nog meer hadden moeten doen. Dat kan men echter moeilijk zeggen wanneer men de objectieve feiten en gegevens naast elkaar legt.

Ik moet ook zeggen – dit is mijn tweede punt – dat wij, net zoals de werknemers en hun families, het nieuws in eerste instantie via de media hebben moeten vernemen. Er stond een aantal dagen geleden wel een artikel in Der Spiegel, die duidelijk aankondigde dat er een zware herstructurering op komst was in Volkswagen, maar wij zijn noch door de nationale leiding van Vorst, noch door de Duitse directie op enig moment op de hoogte gesteld van de beslissing tot herstructurering. Wij hebben nochtans regelmatig contact gehad, maar de nationale directie van Vorst wist niets en de groepsdirectie in Duitsland wilde geen informatie kwijt, officieel omdat het niet zou kunnen volgens de bepalingen die in de Renault-wet zijn opgenomen.

Meer nog – dat is het derde punt dat ik wil duidelijk maken – ik heb de ceo van Volkswagen, de heer Bernhard, nog deze zomer over de toekomst van de fabriek in Vorst aan de lijn gehad. Hij ontkende toen staalhard tegenover mij dat er van een sluiting van de fabriek sprake was. De heer Pischetsrieder, die de ceo is van Volkswagen Group, heeft dat trouwens onmiddellijk daarna officieel bevestigd aan de raad van beheer van de groep. We kunnen natuurlijk zeggen dat hij strikt genomen niet heeft gelogen tegen mij door te zeggen dat de fabriek niet wordt gesloten, maar de vraag is of het wel intellectueel eerlijk was op dat moment om naar aanleiding van mijn vraag het niet te hebben over een nakende, zware herstructurering bij Volkswagen in Vorst.

Toen die herstructurering officieel bekend was, heb ik onmiddellijk telefonisch contact genomen met de heer Bernhard, die trouwens verantwoordelijk is voor de herstructurerings binnen de groep. Dat gesprek was niet altijd gemakkelijk. Het verliep veeleer moeizaam. Ik heb hem ook gezegd dat ik, met alle maatregelen die wij hadden genomen, heel ontgoocheld was over de beslissing en over de manier waarop de beslissing is gebeurd.

Ik zal niet zo ver gaan als Karel Van Miert, die sprak over syndicaal nationalisme. Ik zal niet zo ver gaan als anderen, die vandaag spreken over economisch protectionisme. Het is wel juist dat het nu fout zou zijn om

alle inspanningen die wij de voorbije jaren hebben geleverd om van die vestiging en de andere assemblagebedrijven in ons land, productieve vestigingen te maken, nu te laten varen en te zeggen dat we met die politiek stoppen, omdat het niet of onvoldoende werkt in Vorst. Dat zou fout zijn. Er zijn assemblagebedrijven in ons land. De automobiellndustrie blijft een belangrijke industrie en ik kom altijd op tegen degenen – professoren en anderen – die beweren dat ons land voor de industrie te duur is en er eigenlijk geen toekomst voor is weggelegd.

Ik kom daartegen in opstand, want ik zie vandaag dat Volvo in Gent is uitgebreid en de grootste fabriek van Volvo Group is geworden. Ik kom daartegen op, omdat ik merk dat met veel vallen en opstaan we er in geslaagd zijn Ford Genk door een moeilijke periode te loodsen: drie nieuwe modellen werden inmiddels toegewezen. Ik denk dat er opnieuw kan worden gesproken van een goed werkend bedrijf in Genk. Ik kom daartegen in opstand omdat een aantal andere assemblagebedrijven op dit ogenblik aan het vechten is om nieuwe modellen binnen te krijgen. General Motors in Antwerpen is volop in de running om de volgende generatie Astra al dan niet binnen te halen. Ik denk dat ze onze steun verdienen bij het proberen dat te doen. Ik kom daartegen in opstand omdat ik ook denk aan Toyota dat onlangs zijn researchcentrum in Brussel heeft geopend. In het researchcentrum en de hoofdkwartieren werken in totaal ongeveer drieduizend mensen.

Het zou dus een foute politiek zijn om naar aanleiding van het drama in Vorst te beweren dat het niet meer nodig is te investeren in de automobiellndustrie of in de automotive industry in het algemeen, het weze in de research of in de assemblage, omdat de maatregelen die we hebben genomen, toch onvoldoende opbrengen. Ik kan niet antwoorden op de vraag wat de situatie van de Belgische automobiellndustrie geweest zou zijn indien de regionale en de federale regeringen niet de maatregelen hadden genomen die zij de voorbije maanden hebben genomen. Ik ken landen in Europa waar de automobiellndustrie volledig verdwenen is en die er niet meer in geloven. Ik ben daarentegen ervan overtuigd dat als men een goede diensteneconomie wil hebben, men nog altijd een goede industriële basis moet hebben. Een diensteneconomie zonder industriële basis heeft ook op zich niet veel zin in een samenleving.

Nous avons pris des mesures. Je ne vais pas prendre l'exemple de l'ISoc ou des intérêts notionnels, je ne parlerai pas de cela. Je vais parler de l'industrie automobile et des mesures spécifiques qui ont été prises. Je commencerai par la diminution de la taxation sur le travail en équipe et le travail de nuit, qui sont assez utilisés en Belgique, en comparaison avec l'Allemagne et d'autres pays de l'Union européenne. Cette taxation a été réduite progressivement. Nous avons décidé, pour le 1^{er} avril 2007 – cela a déjà été annoncé au parlement – d'annuler le handicap existant et d'appliquer une réduction sur le travail de 10,7%.

Nous avons également développé un système de chômage technique qui est utilisé massivement par l'industrie de l'assemblage en Belgique. Cela représente un atout.

Il y a également toutes les mesures que nous prenons en matière de durée du travail parce que les entreprises estiment qu'il faut une certaine flexibilité en cette matière, en fonction du modèle et non en fonction de la semaine, du mois ou de l'année de travail. L'approche doit être beaucoup plus souple et le gouvernement, avec les partenaires sociaux, est en train de développer des mesures qui seront présentées au parlement.

Mijnheer de voorzitter, mijn boodschap is dat wij in elk geval daarmee moeten doorgaan. Het is zeker geen goede optie te zeggen dat het te weinig was, dat het te laat kwam, enzovoort. Neen, er werken op dit ogenblik veel mensen in de automobiellndustrie. Wij moeten ook trachten voor hen en voor de toeleveringsbedrijven het beleid dat wij voeren, voort te zetten.

Ik kom terug naar Vorst. Het gaat inderdaad om een verlies van 4.000 directe banen. Vandaag valt het heel moeilijk te zeggen – ik zeg u dit samen met de minister van Werk – wat het verlies zal zijn aan indirecte jobs in de sector. Op dit ogenblik circuleren er verschillende cijfers, maar het zal over vele duizenden gaan, dat is evident. Vele duizenden mensen in de toeleveringsbedrijven zullen daardoor worden getroffen. Als wij onze maatregelen, die wij nu voorbereiden, uitwerken, dan moeten wij goed voor ogen houden dat het niet alleen gaat over de 4.000 banen in Vorst, maar ook over alle kleinere toeleveringsbedrijven die leven van Volkswagen Vorst en wellicht ook van andere autobedrijven in ons land.

Wat wij in elk geval niet mogen doen, collega's, is nu passief afwachten wat er zal gebeuren of passief de volgende mededeling afwachten. Begin december zullen wij overleggen met de directie van Volkswagen Duitsland over de toekomstperspectieven van Volkswagen in Vorst. Ik geef u onmiddellijk grif toe dat de

kans op succes klein is en dat het niet gemakkelijk wordt. Het is natuurlijk gemakkelijk om te zeggen dat men een bedrijf met een dergelijke capaciteit en oppervlakte gewoon verder zal laten bestaan met 1.500 mensen. Het is duidelijk dat wij het moeten hebben over de toekomst van Vorst. Ik wil, met andere woorden, bij de leiding van VW in Duitsland alle pogingen ondernemen om de fabriek toch opnieuw een toekomst te geven, zodat zij opnieuw kan opstarten in de ware zin van het woord. Momenteel zijn wij alle gegevens aan het verzamelen en alle scenario's aan het bekijken om dat gesprek en die discussie met Volkswagen in Duitsland te voeren.

Tegelijkertijd – dit is het tweede spoor dat wij moeten volgen, collega's – moeten wij alles eraan doen om zij die hun job definitief verliezen, zo snel mogelijk aan het werk te krijgen. Zelfs wanneer er een toekomst is voor Volkswagen Vorst, zullen er hoe dan ook altijd velen zijn die hun job verliezen. Aan hen moeten wij een job kunnen aanbieden. Collega Vanvelthoven zal het nu concreet daarover hebben. Hij zal u de verschillende fasen geven en de verschillende initiatieven toelichten, die daarvoor, samen met de regionale regeringen overigens, worden opgezet.

Ik besluit door te herhalen dat deze herstructurering triestig is, choqueert en als onrechtvaardig wordt gevoeld. Ik begrijp, samen met ieder van u, de verbittering en de woede van de werknemers en van de getroffen gezinnen.

Het is volgens mij echter belangrijk dat we de komende dagen en weken de kalmte van de voorbije dagen bewaren, dat we eensgezind met de sociale partners en met de vakbonden in het bijzonder het gesprek over de toekomst van Vorst grondig voorbereiden. Een eensgezinde houding van de Belgische politieke wereld kan daarvoor een belangrijke troef zijn ten opzichte van Duitsland, waar men de beslissingen neemt in een Volkswagen-fabriek die met Mitbestimmung wordt geregeerd. Een eensgezinde coherente houding van de Belgische overheden - Parlement en regering samen -, aan de zijde van de vakbonden, gelovend in een toekomst voor Vorst, kan een troef zijn die we nu ten volle moeten uitspelen en waarvoor ik ten volle op u reken.

02.13 Minister **Peter Vanvelthoven**: Mijnheer de voorzitter, collega's, net zoals u allemaal en zoals alle Belgen ben ook ik bijzonder geschokt door het drama bij Volkswagen Vorst. Onze bezorgdheid gaat in de eerste plaats uit naar de duizenden gezinnen die dezer dagen een enorme slag te verwerken krijgen. Laat ons niet vergeten dat er ook bij de toeleveranciers heel wat mensen zijn die zelfs vandaag nog niet weten wat er met hun bedrijf zal gebeuren.

Als minister van Werk wil ik de komende tijd heel veel aandacht geven aan en tijd steken in het aanreiken en voorbereiden van oplossingen voor de mensen die nu het slachtoffer worden van die herstructurering.

Eerst en vooral, de eerste minister heeft het er al over gehad, zullen wij het kleine kansje grijpen dat bestaat om een toekomst voor Vorst nog mogelijk te maken. We zullen proberen om vanaf 2009, want daarover gaat het, mogelijkwerwijs toch nog een of ander model naar Vorst te halen. We zullen aan die toekomst proberen werken.

We zijn daarmee dag in dag uit, uur na uur bezig om een heel sterk dossier samen te stellen. Zoals de eerste minister heeft gezegd, doen we dat samen met de sociale partners en voor een groot deel samen met de leiding van Volkswagen Brussel. We willen een heel sterk dossier opstellen zodat we, wanneer we binnen veertien dagen de top van Volkswagen Duitsland ontmoeten, er alles aan kunnen doen om dat kleine kansje te grijpen.

Ten tweede, ik ben op dit ogenblik uiteraard volop bezig met de sociale en financiële gevolgen voor degenen die slachtoffer worden van VW-Vorst bij de toeleveringsbedrijven. Dat zal mijn topprioriteit zijn de komende tijd. Vandaag is het immers natuurlijk een moment dat de mensen erg woedend zijn, heel erg ontgoocheld zijn in het bedrijf, zich heel veel zorgen maken over de toekomst. Binnen enkele weken en maanden zal er ongetwijfeld een moment komen waarop men ook echt verwacht dat wij, als overheden, de diverse overheden in België, voor de mensen in de mogelijkheid voorzien om die stap te zetten naar een nieuwe job.

Mijnheer de voorzitter, er zijn vragen geweest over de wet-Renault. De wet-Renault heeft zijn naam niet gestolen. Uiteraard is de wet-Renault er gekomen na de catastrofe bij Renault. Ik wil even de procedure in herinnering brengen, want dat is toch wel belangrijk vermits wij heel die procedure de volgende weken en maanden te verwerken zullen krijgen.

De procedure start met hetgeen gisteren is gebeurd in de ondernemingsraad. In de ondernemingsraad werd de intentie door de bedrijfsleiding meegedeeld om over te gaan tot collectief ontslag. Daarvan wordt ook kennisgegeven aan de subregionale tewerkstellingsdienst van de vestiging van de werkgever.

Daarna begint de raadplegingprocedure. Die raadplegingprocedure is nu inderdaad begonnen. In die procedure is de bedrijfsleiding verplicht om alle mogelijke en nodige informatie die relevant is te verstrekken. Dat gaat over de redenen waarom men de voorgenomen ontslagen wil doen. Dat gaat over het aantal betrokken werknemers, over de categorieën van werknemers. Dat gaat over de periode gedurende dewelke men zal overgaan tot die ontslagen. Dat zal gaan over criteria die worden gehanteerd om te bepalen welke categorieën, welke werknemers in aanmerking komen voor ontslag. Dat gaat over de afvloeiingsuitkeringen enzovoort.

Tijdens die raadplegingperiode hebben de vakbonden, de werknemersorganisaties de mogelijkheid om vragen te stellen, om zich verder te informeren. Zij hebben de mogelijkheid om tegenvoorstellen te doen, tegenvoorstellen om te onderzoeken of het collectieve ontslag kan voorkomen of minstens kan verminderd worden, zodat de gevolgen van de ontslagen zouden kunnen worden verzacht.

Na die raadplegingperiode gaat men pas echt over tot de onderhandelingen. Dat is het moment dat men begint te onderhandelen over het sociaal plan. Wij zijn daar vandaag nog ver vanaf. Het zal nog enige tijd duren vooraleer men klaar is om de onderhandelingen over dat sociaal plan aan te vatten. Het moet in elk geval mijn wens en ons aller wens zijn, dat wil ik hier toch benadrukken, dat alle mogelijke pistes worden onderzocht om in eerste instantie het aantal ontslagen bij VW-Vorst te beperken.

Na afloop van die raadplegingperiode en onderhandelingsprocedure is het aan de werkgever om contact op te nemen met de regionale minister van Werk. Hij zal de lijst moeten overhandigen van de mensen die definitief voor ontslag in aanmerking komen. Bij de federale minister van Werk zal hij op dat ogenblik eventueel een aanvraagdossier moeten indienen als men zou wensen, ik verwacht dat uiteraard, gebruik te maken van de mogelijkheid om mensen op vervroegd pensioen te laten gaan.

Wat doet de regering ondertussen? Ik heb reeds een aantal elementen opgesomd.

Il est évident que la restructuration annoncée via un licenciement collectif dépasse les frontières régionales: 56% des travailleurs habitent la Région flamande, 38% résident en Région wallonne et 6% en Région bruxelloise. Un accord de coopération en matière de mobilité interrégionale prévoit la création immédiate d'une cellule de crise dès l'annonce d'un licenciement collectif concernant au moins 250 travailleurs, dont 50 au minimum sont domiciliés dans une Région autre que celle où l'entreprise est située. Cette cellule vise à permettre aux Régions et aux Communautés de prendre, d'un commun accord, des mesures appropriées en vue de la réinsertion des victimes d'un licenciement collectif.

Ce matin, cette cellule a été installée au cabinet du ministre bruxellois de l'Emploi et de l'Économie. La cellule se gardera à tout moment de donner l'impression d'intervenir dans la concertation sociale qui précède et prépare le plan social.

Er is duidelijk afgesproken, collega's, dat wij een aantal voorbereidingen zullen treffen, samen met de regionale ministers. Wij zullen echter in ieder geval op geen enkele manier interfereren in de onderhandelingen over het sociaal plan. Het is voor mij heel duidelijk dat die onderhandelingen prioritair zijn. De eerste verantwoordelijkheid moet hierin genomen worden door de bedrijfsleiding, die ervoor moet zorgen dat het een goed sociaal plan wordt dat de sociale gevolgen voor de betrokken werknemers opvangt. De crisiscel is intussen opgericht.

Ik kom dan aan het hoofdstuk Europa. We hebben dat als dusdanig ook meegegeven aan de twee commissarissen, commissaris Hübner, die we gisterenavond hebben ontmoet, en commissaris Spidla, die ik vanmiddag, net voor ik hier arriveerde, heb gesproken. We hebben gesproken over de Europese fondsen die ter beschikking kunnen worden gesteld. Van beide commissarissen is de verbintenis gekomen dat zij in de eerste plaats ten volle hun medewerking willen verlenen aan de crisiscel, die intussen is opgericht. Dat betekent dat hun deskundigen dagelijks ter beschikking van de crisiscel zullen zijn om ons daar te helpen.

Ten tweede, kennelijk zijn de middelen voor de projecten die vandaag zijn opgenomen in de programmatie 2000-2006 in verband met de Europese sociale fondsen vandaag nog onderbenut. Middelen zijn nog niet gebruikt. In principe gaan die middelen eind volgende maand verloren. De Commissie heeft zich akkoord

verklaard om te bekijken op welke manier we die middelen alsnog kunnen gebruiken in het kader van de sociale gevolgen bij Volkswagen Vorst. Ook voor de nieuwe programmatie 2007-2013 wil de Commissie volop meedenken over het gericht inzetten van middelen om de werknemers van Volkswagen Vorst, die vandaag of binnenkort werkzoekende zijn, te begeleiden in hun zoektocht naar een nieuwe job en om hen de nodige vorming, training en opleiding te geven.

Om het Europees verhaal rond te maken, ik ben in elk geval heel blij dat ik vandaag in een van de kranten toch heb gelezen dat IG Metall zich bereid heeft verklaard om alle steun te verlenen aan scenario's die de Belgische vestiging op termijn levensvatbaar houden. Nu we naar de onderhandelingen met de Europese top van Volkswagen gaan, denk ik dat dat voor ons een heel belangrijk gegeven is. IG Metall is daar een belangrijke speler. Het signaal dat we daar krijgen, is dus toch erg belangrijk.

Ik kom dan bij het Generatiepact, voorzitter.

VW Forest relève du nouveau règlement prévu dans le Pacte de solidarité entre les générations.

J'ai déjà entendu dire que VW est la première entreprise dans ce cas, ce qui n'est pas exact. En effet, un certain nombre de restructurations sont déjà en cours sur la base des nouvelles règles. Il ne s'agit évidemment pas d'entreprises d'une taille aussi importante, mais je vous rappelle tout de même que chez Agfa-Gevaert, par exemple, il en va aussi d'un millier d'emplois perdus.

Dans ce contexte, beaucoup de questions sur l'âge de la prépension sont soulevées.

Il reste toujours possible d'abaisser cet âge jusqu'à 50 ans. La nouveauté instaurée par le contrat de solidarité est que l'âge requis doit être atteint au moment de l'annonce du licenciement collectif. Une importante nouveauté est évidemment que, lorsqu'il souhaite recourir à la possibilité de la prépension anticipée, l'employeur est tenu de mettre en place une cellule pour l'emploi à laquelle les candidats à la prépension doivent participer et à laquelle peuvent participer au minimum les travailleurs de plus de 45 ans.

Dans le cas présent, j'espère que le plan social prévoira d'offrir à tous les travailleurs licenciés un accompagnement de qualité élevée. Pour l'instant, en attendant le plan social, plutôt que de spéculer sur un âge concret, il m'intéresse davantage que tous les travailleurs se voient offrir des chances optimales de retrouver un emploi.

Ik heb de heer De Groote horen zeggen dat het brugpensioen terug wordt opgevestigd. Welnu, het brugpensioen moest niet worden opgevestigd. Het vervroegd brugpensioen is namelijk ook in het Generatiepact altijd blijven bestaan. De mogelijkheid om daarop een beroep te doen, is altijd blijven bestaan. Wat wij eraan hebben toegevoegd, is dat eerst, door iedereen die betrokken is, gedurende zes maanden in een tewerkstellingscel een poging ondernomen moet worden om de mensen opnieuw een kans op een toekomst te geven, om hen een nieuwe job te geven. Dat is veel belangrijker voor mensen die rond hun vijftigste hun werk verliezen door herstructureringen. Dat zijn immers mensen die nog heel wat verplichtingen hebben op financieel vlak, bijvoorbeeld kinderen die naar de universiteit gaan, of andere financiële lasten. De eerste opdracht van ons allen moet dus zijn om de mensen van Vorst zo snel mogelijk aan een nieuwe job te helpen.

Mijnheer de voorzitter, ik wil als volgt besluiten.

Onze aandacht is, zoals velen al zeiden, nu toegespitst op Volkswagen te Vorst. Die aandacht moet natuurlijk verbreden. De toeleveringsbedrijven zijn eveneens heel erg betrokken. Wij zijn de inventaris aan het maken, wat niet evident is. Heel wat toeleveringsbedrijven werken enkel en alleen voor Volkswagen te Vorst; dat is dus snel uitgeklaard. Er zijn ook onderaannemers bij wie het vandaag niet erg duidelijk is wat de gevolgen zullen zijn van de sluiting. Samen met de regionale ministers van Werk zijn wij dat nu aan het oplijsten. Wij moeten er ons namelijk goed bewust van zijn, als wij oplossingen zoeken voor de slachtoffers van Vorst zelf, dat wij in gelijke mate moeten proberen een oplossing te zoeken voor de slachtoffers bij de toeleveringsbedrijven.

De voorbije grote herstructureringen bij Renault Vilvoorde, bij Ford Genk en bij Sabena hebben volgens mij aangetoond dat de tewerkstellingscellen inderdaad functioneren en hun vruchten hebben afgeworpen. Er zijn vandaag nog bijkomende elementen om dat succes te vergroten. In het Generatiepact zijn er extra elementen aangegeven. Ik denk bijvoorbeeld aan het volgende feit. Wie ingevolge een herstructurering

werkloos wordt en vervolgens bij een nieuwe werkgever een nieuwe kans krijgt op een job, mag de toeslag van de oude werkgever behouden. Op die manier proberen wij ook de financiële zekerheid van de slachtoffers van herstructureringen te bewaren.

De regering zal in ieder geval alles in het werk stellen om de toekomst van de fabriek te vrijwaren als dat enigszins kan. De eerste minister zei reeds dat de kansen niet groot zijn, maar zelfs die kleine kans willen wij met alle macht aangrijpen. In de volgende weken en maanden wil ik er alles aan doen om de mensen die van de herstructurering slachtoffer zijn, toch nog een hoop op een toekomst te geven.

De **voorzitter**: Collega's, het is de traditie dat het Parlement het laatste woord heeft. Wie dat wenst, mag repliceren.

Ik heb veel spreektijd toegestaan, soms twee à drie maal de toegelaten tijd. Ik doe een beroep op alle sprekers om de repliek kort te houden.

Chers collègues, j'ai permis aux membres qui posaient une question de s'exprimer longuement car j'estime que le moment est grave et important. J'ose maintenant espérer que les répliques seront brèves.

02.14 **Guy D'haeseleer** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, ik deel, samen met u, niet het pessimisme van de velen die menen dat de automobielsector in Europa geen toekomst meer heeft. Er zullen in Europa altijd wagens worden geassembleerd. Wij moeten er gewoon voor zorgen dat wij een deel van de koek kunnen opeisen. Het is niettemin duidelijk dat wij voor elke job heel hard zullen moeten vechten.

Ik ben gelukkig dat de regering vandaag meer combattiviteit vertoont dan zij de voorbije dagen heeft gedaan. Zij gaf de indruk zichzelf te willen reduceren tot een begrafenisonderneming, die de uitvaart moest begeleiden. Ik hoop dan ook dat de regering voluit zal gaan om nieuwe modellen naar Vorst te halen en dat zij zich daar volledig voor zal inzetten.

Immers, indien wij het allemaal menen, wanneer wij ons sterk maken dat de automobielsector in ons land nog een toekomst heeft, dan is het nu tijd voor actie. Het is immers vijf voor twaalf. Lastenverlaging zal daarbij noodzakelijk worden, om concurrentieel te worden en resultaten te boeken. Momenteel liggen de kosten immers quasi even hoog als in het moederland, wat uiteraard geen argument is om de productie hier te houden.

De automobielsector is een sector waarin 100.000 mensen dagelijks hun boterham verdienen en die 14% van de export uitmaakt. De betrokkenen verdienen voornoemde inspanningen.

Mijnheer de eerste minister, ook van de loonhandicap – ik wil er toch nog even op terugkomen – van 8 tot 10% moet dringend werk worden gemaakt. Wij staan met voornoemd standpunt niet alleen. Ik verwijs naar het werkgelegenheidsplan van VLD van 1999, waarin u zelf verklaarde dat u een lastenverlaging van 90.000 Belgische frank per werknemer zou doorvoeren. U realiseerde in dat opzicht een eerste schijf. Het is echter nog wachten op de tweede en op de derde schijf. Ik zou u dus willen vragen waarop u wacht.

Mijnheer de voorzitter, tot besluit hoop ik dat de tewerkstellingscellen even goede resultaten zullen bereiken als ze indertijd bij Renault hebben bereikt, zodat wij de duizenden getroffen opnieuw een toekomst kunnen geven. Dat zal het leed weliswaar niet wegnemen, maar zal de pijn wel enigszins verzachten. (*Applaus.*)

Le **président**: Madame De Permentier avant de vous donner la parole, j'insiste auprès des membres qui ont posé une question pour qu'ils fassent preuve de concision.

Cela dit, il n'est pas obligatoire de répliquer. C'est une possibilité, mais pas une obligation. Je demande encore une fois aux membres qui souhaitent avoir le dernier mot d'être concis.

02.15 **Corinne De Permentier** (MR): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, madame, messieurs les ministres, chers collègues, je me réjouis que le gouvernement use de tout son poids dans ce dossier et ait la volonté d'aboutir.

Cela dit, j'avais cru comprendre qu'une certaine unanimité régnait dans cette enceinte pour soutenir le

personnel de Volkswagen. Pourtant, certains prétendent ici que les libéraux sont la cause de tous ces maux. Permettez-moi de dire qu'un gouvernement n'a jamais autant fait que celui qui est aujourd'hui au pouvoir pour relancer le secteur automobile en Belgique et diminuer les charges sociales qui pèsent sur les travailleurs, ce qui a permis de faire face à la concurrence européenne.

Monsieur Mayeur, vous dites que nous sommes plus chers que l'Allemagne. Je vous invite à revoir les chiffres.

Pour ma part, je ne me contente pas de mener une politique régionale bruxelloise. Ce drame concerne l'ensemble de notre pays.

Je voudrais encore ajouter qu'il n'est pas question de délocalisation, mais bien de relocalisation. Qui est la cause de la situation actuelle? Tout simplement — il faut le dire — le syndicat allemand IG Metall qui a "lâché" ses travailleurs parce qu'il est actionnaire de VW Wolfsburg et qu'il est représenté par dix personnes au niveau du comité de surveillance. Il faut le dire et remettre les choses à leur place!

02.16 Walter Muls (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik zal de spreektijd respecteren zoals ik dat eerder in het debat ook reeds heb gedaan.

Uit de antwoorden van de eerste minister en de minister van Werk, stel ik vast dat wij in dit land onze verantwoordelijkheid hebben genomen en de arbeiders en bedienden in Vorst nog meer dan wie ook. We hebben slechts één vraag aan Volkswagen. Volkswagen, neem uw verantwoordelijkheid, zeker ten aanzien van de 1.500 jobs waarvan wordt beloofd dat ze in Vorst blijven. Creëer zekerheid voor die mensen en deel mee welk model naar ons land zal komen. Stuur ons niet met een kluitje in het riet. Toon dat Volkswagen als onderneming toch iets of wat ethiek kent. Die ethiek ontbreekt vandaag totaal.

Mijnheer de eerste minister, mijnheer de minister, u hebt een crisiscel. U probeert mensen opnieuw aan werk te helpen, ook bij de toeleveranciers. Vergeet de zeer kleine toeleveranciers en de kleine zelfstandigen niet. Zij dreigen tussen de mazen van het net te vallen. Probeer deze mensen ook op te vangen.

Tot slot, een opdracht voor ons allemaal. Creëer nog meer mogelijkheden voor onderzoek en ontwikkeling. We moeten streven naar een situatie waarbij men automatisch aan dit land denkt als men het over innovatie heeft en omgekeerd.

02.17 Herman Van Rompuy (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de premier, mijnheer de minister, dit drama is zo groot dat het zich niet leent tot partijpolitieke of ideologische spelletjes. Dat was de teneur van het betoog van CD&V. Dat is een bewuste keuze. U kunt op de medewerking van de Vlaamse overheid op dit vlak rekenen. Indien we gezamenlijk, alle regionale overheden, de sociale partners en de federale regering, samenwerken, kunnen we misschien iets redden van wat er te redden valt. Dat is de benadering van CD&V, geen partizanenbenadering, maar aandacht voor inhoud en doel. De tragedie is groot genoeg.

CD&V heeft geen problemen met de inspanningen die worden gedaan om bedrijven hier te houden. Integendeel, ik heb de vraag gesteld of we niet moeten durven nagaan of er nog een tandje bij moet worden gestoken voor de 17.000 die er resten. Het gaat niet om een abdicatie van het politiek voluntarisme. De vraag is of we zelfs niet verder moeten durven gaan. Laten wij niet vergeten dat wij tussen 2000 en 2006 — als ik de statistieken mag geloven — met inbegrip van hetgeen thans bij Volkswagen plaatsgrijpt, 10.000 arbeidsplaatsen verloren in de autosector. Na de herstructurering van Volkswagen gaan we van 27.000 naar 17.000. Deze 17.000 zijn nog een inspanning waard.

Het eerste doel op heel korte termijn is duidelijkheid krijgen over de 1.500 mogelijke jobs. Daar hangen op hun beurt weer duizenden jobs van toeleveranciers vanaf. Het is meer dan die 1.500 alleen. De mensen van Volkswagen hebben recht op die duidelijkheid. Het ergste wat men in het grootste cynisme zou kunnen doen, is de mensen die reeds in de grootste onzekerheid leven, nog eens op een dwaalspoor brengen.

02.18 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, toutes les heures, un nouveau communiqué tombe, annonçant de nouveaux licenciements: dans l'usine de pare-chocs, dans l'usine de fauteuils. Et toutes les heures, l'action de Volkswagen augmente!

Quelle est la réponse que j'ai entendue ici? Rien! On va accentuer les mêmes choses. On va continuer la recette des intérêts notionnels et des réductions de cotisations. Il n'y a aucune remise en cause alors que le

résultat est clair, très clair! Tout cela n'aboutit à rien!

Je constate qu'il n'y a aucune remise en cause. Quelles mesures peut-on annoncer à la population pour que cela ne se reproduise plus? Rien! Au contraire, on continue dans le même sens! Je suis d'accord sur le fait qu'il faille soutenir notre industrie, mais cela doit se faire avec des conditions d'emploi et d'activité en Belgique. Si ce n'est pas le cas, cela revient à jeter l'argent par les fenêtres et c'est inacceptable!

J'ai également entendu dire que c'était de la faute des syndicats allemands. C'est scandaleux! Je n'ai entendu personne, dans cet hémicycle, dénoncer le fait que 20.000 emplois avaient été perdus à Volkswagen en Allemagne, qu'il y avait eu des réductions de salaire acceptées par les Allemands pour se solidariser avec l'ensemble du groupe! Qui a décidé de délocaliser? Ce n'est pas IG Metall! C'est l'actionnariat de Volkswagen! C'est donc l'actionnariat qui est responsable de cette délocalisation! (Applaudissements)

Le **président**: Ce débat a été remarquable, de haut niveau. Mes chers collègues, continuons!

02.19 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, heren ministers, mijnheer de premier, ik heb veel begrip voor het feit dat u zich bedrogen voelt omdat men telefonische beloften niet is nagekomen en men u niet op voorhand heeft geïnformeerd. Ik denk dat velen zich deze dagen bedrogen voelen. Anderzijds zou ik u durven zeggen dat u zich niet veel illusies moet maken, ik denk dat het ongeveer het laatste van hun zorgen is om de premier van dit land te informeren over het voornemen dat men blijkbaar had om er brutaal in te vliegen ondanks voorafgaandelijke gesprekken.

Ik deel volkomen uw mening, mijnheer de premier, dat dit ons niet mag verlammen in fundamentele beleidslijnen die op federaal maar ook regionaal niveau worden genomen om de automobielenijverheid in dit land te houden. Daar waar mogelijk moeten we misschien nog tandjes bijsteken. Ik behoor tot degenen die ervan overtuigd zijn dat een industriële basis nodig is om de welvaart staande te houden en te verhogen.

Aan de andere kant valt het niet veel voor dat wij u moeten overtuigen van meer voluntarisme. Wat mij toch wel een beetje verbaast, is dat u ervan uitgaat dat er 4.000 jobs sneuvelen. U zegt 4.000 jobs en de afgeleide jobs. Op dit moment zijn er mensen dossiers aan het voorbereiden, krachtsverhoudingen aan het opbouwen in Vorst om te proberen de Duitse directie ervan te overtuigen dat er misschien meer jobs gered moeten worden. Er is een wettelijke procedure waarin alternatieven moeten worden besproken. De minister van Werk heeft gewezen op de zeer belangrijke mededeling van IG Metall in de hoop dat we op die manier steun krijgen voor een extra model. Ik vind het een beetje jammer dat u zo affirmatief bent in het aantal jobs dat verloren zal gaan en dat op een moment dat de werknemers en werknemersvertegenwoordigers alles proberen om dat aantal te verlagen.

Hetzelfde geldt voor de conclusies die ik probeerde te formuleren. U spreekt van brutale beslissingen. U spreekt van onrechtvaardige beslissingen, oneerlijke beslissingen. Ik denk dat dit allemaal klopt. Als dit allemaal waar is, dan rijst de vraag of men kan toelaten dat men er zo goedkoop vanaf komt als onze wetgeving vandaag toelaat. Is het evident dat de overheden allemaal massaal middelen aan het zoeken zijn om te investeren in die begeleidingscellen? Ik heb erop gewezen – dat is het grote verschil met Sabena en Ford Genk – dat het succes van de hertewerkstelling bij Renault er is gekomen omdat men er via de krachtsverhoudingen erin was geslaagd om het bedrijf te verplichten mensen van op de loonlijst te ondersteunen op zoek naar ander werk.

Dit is vandaag een vogel in de lucht. Ik hoop dat onze vakbondsmensen erin slagen om dat ook hier gerealiseerd te krijgen, zo niet zal de overheid effectief de afgewentelde kosten aan de volle pot betalen.

02.20 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, nous avons entamé aujourd'hui un débat avec le gouvernement que nous poursuivrons en fonction des informations que nous recevrons. Je suppose que tous ont bien compris que la décision de restructuration émane des dirigeants de la multinationale Volkswagen, du conseil d'entreprise et pas d'une organisation syndicale. Il ne faut donc pas adopter une stratégie consistant à opposer les travailleurs entre eux, d'où qu'ils soient. Il faut essayer de mettre en place au plan syndical, au plan des travailleurs, un dialogue, une cohésion sociale et une solidarité transfrontalière, ce qui constitue un enjeu pour l'avenir, au lieu d'entrer dans des calculs sordides et partisans et dans des méthodes de production qui prennent le monde du travail en otage. Dans le système actuel, j'ai le sentiment que les travailleurs de l'ensemble du groupe Volkswagen sont pris en otage.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce qui est important, c'est la concertation tripartite au plan européen entre les pouvoirs publics nationaux, les organisations représentatives des travailleurs et les directions d'entreprise, que ce soit dans le cas présent au sujet de l'avenir de l'industrie automobile ou dans les autres secteurs importants de l'économie européenne. Je termine en disant que lorsque le premier ministre se retrouvera face aux dirigeants de Volkswagen, il assumera au nom du pays une lourde responsabilité. Il a un cahier des charges solide mais, au-delà des discussions et des polémiques d'aujourd'hui, monsieur le premier ministre, la Belgique entière sera alors derrière vous.

02.21 Annemie Turtelboom (VLD): Mijnheer de voorzitter, het is belangrijk vandaag te kunnen constateren dat de politiek unaniem is en dat wij, ondanks de maatregelen die wij altijd hebben genomen, dit sociaal drama niet hebben kunnen voorkomen. Tevens stellen wij vast dat op beleidsniveau wordt samengewerkt met de sociale partners, om een traject uit te werken en zo hard mogelijk te vechten opdat het aantal van 1.500 overblijvende werknemers in de toekomst kan worden uitgebreid en om alle kansen aan te grijpen om de basis van Volkswagen Forst uit te breiden.

Tegelijk merken wij dat alle overheden, alle sociale partners, alle mogelijke organisaties, maar ook het bedrijfsleven, op dit ogenblik al nagaan hoe zo snel mogelijk zekerheid en een perspectief kan worden geboden aan de werknemers die hun job toch verliezen. Dat is zeer belangrijk voor die werknemers en hun families.

Het is belangrijk dit alles te constateren, alsook het feit dat er veel wordt samengewerkt, wat overigens niet meer dan normaal is bij een sociaal drama zoals dit.

02.22 Benoît Drèze (cdH): Monsieur Mayeur, vous avez raison. Il est choquant de constater une fois encore qu'on privatise les bénéfices et qu'on s'apprête à socialiser les coûts!

Néanmoins, les fonds structurels existent, le fonds pour la mondialisation existe, les prépensions existent, les cellules pour la reconversion aussi. Il faut les utiliser.

Monsieur le premier ministre, on connaît votre capacité à vous relever quand le bateau coule. Vous souhaitez un nouvel avenir pour cette usine. Nous aussi! Nous avons la conviction qu'ensemble, tout est possible.

Madame De Permentier, madame Genot, que cette Assemblée ne donne pas dans ce dossier de signe de division. Pour le cdH, l'heure est au rassemblement de toutes les forces!

02.23 Yvan Mayeur (PS): Monsieur le premier ministre, je me réjouis lorsque vous déclarez que vous allez entamer des discussions avec la direction de VW. C'est cela qu'il faut faire!

Je me réjouis également de tout ce que M. Vanvelthoven a annoncé au nom du gouvernement, de toutes les mesures qui sont mises en œuvre pour soutenir les travailleurs. Elles sont indispensables. Mais si on agit ainsi, je ne voudrais pas qu'on se retrouve dans une situation où l'on déresponsabilise VW. On peut encore négocier un plan industriel. Je crois que c'est d'abord sur ce point qu'on doit mettre l'accent.

Je ne remets pas en cause les investissements. Certains professeurs, peut-être trop libéraux d'ailleurs, le prétendent. C'est ridicule! Il faut soutenir l'investissement. Il est évident qu'on peut s'interroger sur les conséquences en cas de fermeture de l'entreprise alors qu'on a soutenu l'investissement par des moyens publics directs ou indirects. Mais, pour le reste, il ne faut pas se précipiter sur les mesures sociales qui sont bien sûr indispensables pour les gens, pour leur qualité de vie: la priorité doit être mise sur le plan industriel qui, à mon sens, peut encore être négocié.

Le **président**: Chers collègues, ce débat nous a pris deux heures. Il a été mené de manière correcte et je remercie les membres qui sont intervenus, ainsi que le premier ministre et le ministre en charge de l'Emploi.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Financiën over "de aanpassing van de bedrijfsvoorheffing aan de hervorming van de personenbelasting" (nr. P1611)

03 Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre des Finances sur "l'adaptation du

précompte professionnel à la réforme de l'impôt des personnes physiques" (n° P1611)

03.01 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de vraag heeft betrekking op de effecten van de belastinghervorming van 2001 op de bedrijfsvoorheffing.

In oktober 2004 verklaarde eerste minister Verhofstadt het volgende op de vraag die ik stelde naar aanleiding van het debat over de regeringsverklaring: "Zal de voor 1 januari 2005 aangekondigde belastingvermindering daadwerkelijk vanaf dan worden doorgerekend in de bedrijfsvoorheffing?" Het antwoord van de eerste minister daarop was klaar en duidelijk. Het was ja. Evenwel bleek op 1 januari 2005 dat die belofte van de regering niet werd nagekomen. Ook op 1 januari 2006 bleek dat de belofte niet werd nagekomen.

In maart 2006 heeft minister Reynders dan zelf een engagement aangegaan en heeft hij zelf een verklaring afgelegd. Hij heeft erop gewezen dat in de begroting voor het jaar 2007 daartoe een bedrag van 1 miljard euro zou worden ingeschreven. Dat bedrag vind ik niet terug in de begrotingsdocumenten die nu worden voorgelegd. Nochtans is het een erg belangrijke aangelegenheid voor de werknemers-belastingplichtigen. Als wij de berekening maken, gaat het hier over een bedrag van 40 euro per maand voor de gehuwde werknemer. Wanneer het dus gaat over een gezin van twee gehuwde werknemers, gaat het over 80 euro per maand.

Mijn vraag aan de minister is nu of de regering haar belofte zal nakomen vanaf 1 januari 2007 en of maandelijks het bedrag van 40 euro belasting dat ten onrechte wordt ingehouden op de wedde van de werknemers of de ambtenaren, inderdaad in mindering zal worden gebracht.

03.02 Minister Didier Reynders: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Devlies, ik dank u voor uw compliment in verband met de fiscale hervorming. Het is misschien niet de laatste keer, maar het is juist dat het een zeer belangrijke hervorming was in het voordeel van de belastingplichtige. U hebt een aantal voorbeelden gegeven. Enkele jaren geleden kreeg ik niet dezelfde commentaar. Er is dus een evolutie in de opmerkingen van uzelf en uw fractie.

Ik beschik over een aantal cijfers in verband met de bedrijfsvoorheffing. De bedrijfsvoorheffing zal vanaf 1 januari 2007 integraal worden geïndexeerd. Alleen de indexering van de schijven in de bedrijfsvoorheffing heeft een impact van 697 miljoen euro. Er komt dus in de eerste plaats een integrale indexering. Dat was niet het geval in het verleden, vóór 1999.

Voor het inkomstenjaar 2007 zal de belastingvrije som voor gehuwden in de bedrijfsvoorheffing 5.140 euro bedragen tegenover 5.050 euro voor het inkomstenjaar 2006. Dat is dus een verhoging met bijna 100 euro.

Tijdens de begrotingscontrole bis van juli 2006 werd 74 miljoen euro vrijgemaakt voor de toekenning van de jobkorting in de bedrijfsvoorheffing van de bezoldiging van 2006. Dat zal het geval zijn op 1 december 2006, dus volgende maand. De begrotingscontrole van oktober laatstleden voorziet in 69 miljoen euro extra voor de toekenning van een jobkorting voor inkomsten in 2007.

Wij zetten de vermindering van de bedrijfsvoorheffing dus verder, in vergelijking met de fiscale hervorming. Er is de afschaffing van de anticrisisbijdrage, maar ook een herindexering van een aantal schijven. Ik herhaal, het gaat om bijna 700 miljoen euro, en dat alleen voor de herindexering. Dan zijn er ook nog een aantal bedragen met betrekking tot de jobkorting. Dat is dus een zeer belangrijke inspanning in de verschillende begrotingen in verband met de fiscale hervorming.

Ik dank de heer Devlies nogmaals voor zijn compliment over de belangrijke fiscale hervorming van 2001 en de goede effecten van de hervorming op de koopkracht van de mensen in België.

03.03 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat was andermaal geen precies antwoord op de vraag die werd gesteld. De vraag had immers betrekking op de effecten van de belastinghervorming van 2001 en de aanpassing van de bedrijfsvoorheffing. U hebt gesproken over de indexering. Ik denk dat het normaal is dat de bedrijfsvoorheffing aan de indexering wordt aangepast, zoniet gaat u naar een nieuwe belastingverhoging.

De jobkorting, de bedragen die u hier vermeldt, zijn natuurlijk slechts een fractie van de bedragen waarover het gaat. Dit is andermaal de perceptiepolitiek waarin u en de regering zo sterk zijn. Het komt er eigenlijk op

neer dat u via de jobkorting 2 euro per maand aan de werknemer of ambtenaar teruggeeft. Daarnaast houdt u 40 euro per maand waarop de belastingplichtige werknemer of ambtenaar recht heeft. Dat is het systeem dat u hanteert. Enerzijds geeft u 2 euro. U hanteert ter zake een perceptiepolitiek. Anderzijds neemt u met de andere hand 40 euro per maand. Dit in tegenstelling tot de beloften die de eerste minister hier in dit halfroond heeft gedaan in 2004 en de beloften die uzelf hebt gedaan in verschillende persverklaringen in het begin van het jaar 2006.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Het zal niet de laatste keer zijn.

04 **Question de Mme Marie-Christine Marghem à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "la validité juridique des alcootests" (n° P1610)**

04 **Vraag van mevrouw Marie-Christine Marghem aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de rechtsgeldigheid van alcoholtests" (nr. P1610)**

04.01 Marie-Christine Marghem (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en matière de question d'actualité, je lis dans la presse qu'à l'approche des fêtes de fin d'année, à côté des cadeaux qu'on s'offre entre amis, nous profiterons également de campagnes de contrôle dans tout le Royaume. En effet, en période de fêtes, il nous arrive de consommer un peu plus de boissons alcoolisées: dès lors, pour la sécurité générale, il convient d'avertir l'ensemble des automobilistes des questions relatives à leur taux éventuel d'imprégnation alcoolique dans le sang.

Cette situation, qui n'a posé aucun problème jusqu'à ce jour, aurait été remise en cause, si j'en crois la relation par la presse d'un jugement du tribunal de première instance de Bruxelles siégeant en référé, qui aurait été saisi par le fabricant d'éthylomètres, appareils servant à mesurer le taux d'alcool dans le sang d'un conducteur après un test d'haleine positif au moyen d'un éthylotest.

Ce fabricant a remporté le marché destiné à fournir aux forces de l'ordre la version dernier cri de ces petits appareils. Sans entrer dans le détail, il faut retenir que ce tribunal prononce, se référant à un arrêté royal de 1991, que seuls les appareils contrôlés et homologués dans les laboratoires de l'IBSR peuvent servir aux constatations traduites en justice comme infractions en la matière.

Apparemment, le problème est que, depuis cinq ans, l'ensemble de ces appareils auraient été étalonnés non par les laboratoires de l'IBSR mais par le service de métrologie du ministère des Affaires économiques, ainsi d'ailleurs que les commandes livrées ces derniers mois aux services de police. Toujours selon les informations de la presse, il s'agirait d'un bon millier d'appareils.

Le jugement sur le fond n'a pas encore été prononcé, mais certains tribunaux ont choisi d'écarter les résultats fournis par ces appareils. Le Collège des procureurs généraux est également réticent, tout comme certains services de police équipés de ces éthylomètres.

Madame la ministre, j'aimerais connaître votre analyse du problème. Comment répondez-vous à la question qui semble constituer une contradiction entre un arrêt de la Cour de cassation qui affirme que ces mesures sont aussi fiables que d'autres et parfaitement utilisables en justice, alors que le Collège des procureurs généraux se montre réticent vu que ces appareils ne sont pas étalonnés selon le prescrit de l'arrêté royal et ne devraient pas pouvoir être utilisés en tant que preuves dans un procès.

À mon avis, les plaideurs disposent donc d'une voie à contestation.

Le **président**: Je rappelle à tous les collègues que les temps de parole doivent être respectés. Cela vaut pour tout le monde!

04.02 Laurette Onkelinx, ministre: Monsieur le président, madame Marghem, en ce qui concerne la vérification légale des alcootests, une question est posée à M. Renaat Landuyt, qui fera le point sur le sujet.

Vous m'interrogez sur une différenciation éventuelle de point de vue entre la Cour de cassation et le Collège des procureurs généraux. Il peut y avoir une différence de point de vue. Le Collège des procureurs généraux, c'est tout simplement le parquet; la Cour de cassation, c'est le siège du plus haut degré de

juridiction en la matière.

Pour en venir plus précisément à votre question, il n'y a pas de différence de point de vue. La Cour de cassation a une jurisprudence générale, selon laquelle on peut tenir compte d'une preuve recueillie illégalement. Prenez le cas d'un alcootest qui n'aurait pas été vérifié légalement. Le résultat pourrait être pris en ligne de compte comme élément dans un dossier, où il faut juger l'ensemble des moyens de preuve; c'est un élément parmi d'autres. Une exception: si l'illégalité provient du non-respect d'une forme prescrite à peine de nullité, ce qui n'est pas le cas ici. Autrement dit, pour ce qui concerne ces alcootests, soit ils ont été vérifiés légalement et valent jusqu'à preuve du contraire, soit ils ne l'ont pas été selon les règles légales et c'est un moyen de preuve parmi d'autres. Le Collège des procureurs généraux n'a pas une autre conception en la matière.

04.03 Marie-Christine Marghem (MR): Madame la vice-première ministre, je suis quelque peu étonnée de la réponse que vous formulez. J'ignore s'il faut aller jusqu'à qualifier la preuve qui pourrait être irrégulière de preuve illégale. La Cour de cassation n'émettra certainement pas dans ses arrêts de considérations au sujet de preuves qui seraient amenées dans un procès et qui seraient entachées d'illégalité ou à tout le moins irait plus loin en disant..., mais je ne le crois pas. Il est simplement stipulé que les résultats obtenus à l'aide de ces appareils font partie de tous les éléments qui peuvent être recueillis dans un procès. Finalement, c'est le magistrat du fond qui les apprécie et qui dresse la balance des intérêts.

La difficulté, c'est sur le terrain qu'elle se présente. En effet, les gens du terrain disposent d'appareils qui sont en "délicatesse" avec l'arrêté royal de 1991. Or, ils doivent réagir. À ce moment, que leur reste-t-il comme possibilité? Constater éventuellement l'état d'ébriété de l'intéressé, ce que l'on peut faire à l'aide d'un questionnaire, et requérir un médecin pour effectuer une prise de sang, pour autant qu'on en trouve un. Le problème ne se pose pas tellement par rapport à l'appréciation des magistrats du fond, puisqu'il s'agit d'une décision de référé, mais plutôt par rapport aux éléments concrets qui seront rencontrés en pratique sur le terrain.

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

05 Vraag van de heer Koen T'Sijen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "de strijd tegen de overmatige schuldenlast naar aanleiding van de Dag zonder krediet" (nr. P1612)

05 Question de M. Koen T'Sijen à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la lutte contre le surendettement à l'occasion de la Journée sans crédit" (n° P1612)

05.01 Koen T'Sijen (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik vond het belangrijk vandaag een vraag te stellen naar aanleiding van de dag zonder krediet: "Gemakkelijk krediet? Verslik je niet!"

We moeten toch wel weten en beseffen dat op dit moment ongeveer een goede 340.0000 mensen kampen met overmatige schuldenlast en dan zijn het enkel en alleen de personen die geregistreerd zijn. Heel wat kredieten worden verleend aan mensen, waarvan wij geen kennis hebben. In feite leiden die tot een veel grotere schuldenberg dan wij op dit moment kunnen inschatten.

Ik weet dat de regering heel wat maatregelen heeft genomen om werk te maken van een goed beleid inzake overmatige schuldenlast. Ik denk aan de aanpak van agressieve reclame in de sector van de kredieten, aan verlaging van tarieven op kredieten enzovoort, maar mijns inziens vragen de mensen die zaterdag de actiedag organiseren, veel meer, vooral de mensen die ermee worden geconfronteerd.

U hebt aangekondigd dat er een onderzoek zou gebeuren naar, onder andere, de misleidende reclame in de sector van de kredieten. U hebt dat aangekondigd in december 2005. Ik kom dan ook tot mijn eerste vraag, mevrouw de minister: Zijn er al resultaten van dat onderzoek en kunnen die resultaten leiden naar nieuwe beleidsmaatregelen om de overmatige schuldenlast aan te pakken?

We kennen ook het instrument van de federale overheid. We beschikken over een fonds om de overmatige schuldenlast aan te pakken. Een deel van die middelen zou besteed worden aan informatie- en sensibiliseringscampagnes. Hoeveel middelen worden daaraan besteed?

Het fonds zou mogelijk met een tekort kampen. Zijn er in nieuwe financieringsmiddelen voorzien voor het fonds in 2007? Zijn er al plannen hoe dat fonds verder zal worden besteed?

Zijn er mogelijk nog andere actiepunten die kunnen worden ingezet tegen deze sociale mistoestanden?

05.02 Minister **Freya Van den Bossche**: Mijnheer de voorzitter, kredietreclame maakt sowieso het voorwerp uit van permanent onderzoek door de Algemene Dienst Controle en Bemiddeling. Vanwege het belang daarvan, is in 2006 binnen de FOD Economie ook een taskforce opgericht, net om die permanente controles te kunnen waarborgen. Het gaat om controles op alle vormen van krediet, in alle sectoren.

Enerzijds controleren wij proactief, zonder dat er klachten zijn. We nemen een aantal stalen uit de media en we gaan die onderzoeken. Anderzijds treden wij ook op basis van klachten op.

Sedert het oprichten van de taskforce zijn er onderzoeken geweest naar 35 kredietgevers en bemiddelaars. Van die 35 ging toch wel een redelijk aandeel in de fout. Er zijn 10 pro justitia's opgesteld en een pro justitia stelt men pas op als iemand meer dan een keer in de fout is gegaan. Dat wil zeggen dat er 10 tussen zaten die al eerder in de fout waren gegaan en hardnekkig volhardden in die fout. Er waren 13 PV's van waarschuwing. Dat gaat dan om eerste overtreders, om kredietgevers of bemiddelaars die niet eerder in de fout zijn gegaan. Wij waarschuwen hen en zeggen hen wat ze moeten doen om hun reclame in overeenstemming te brengen met de wettelijke bepalingen. Als ze dat binnen een bepaalde termijn doen, is er ook geen probleem. Anders treden wij vanzelfsprekend verder op.

U hebt het ook gehad over het Fonds voor overmatige schuldenlasten. Los van het betalen van de bemiddelaars wil ik op dat vlak ook veel meer sensibiliseren. Er is voor 2007 alvast in 150.000 euro voorzien om te sensibiliseren en te informeren, om te vermijden dat mensen in overmatige schulden terechtkomen. Ook dat is een deel van het beleid.

Er zijn ook twee nieuwe initiatieven die ik u misschien kan communiceren. Enerzijds, is er de betere bescherming van de kosteloze borgen. Dat ontwerp werd in de Kamer ingediend op 6 november jongstleden, dus u zult daar binnenkort uw licht over kunnen laten schijnen. Anderzijds, is er de herziening van de basisbankdienst. In de toekomst zal er voor worden gezorgd dat ook mensen die in een collectieve schuldenregeling zitten, recht krijgen op de basisbankdienst.

05.03 **Koen T'Sijen** (sp.a-spirit): Mevrouw de minister, mijn repliek is heel kort. Ik ben absoluut zeer tevreden met de aankondiging van de nieuwe initiatieven, mevrouw de minister. Ik meen dat wij inderdaad moeten blijven doorgaan met de controles op reclame, zoals die van SMS Cash, alsook met de maatregelen die niet-bancaire kredietverstrekking aan banden leggen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le nouveau système de perception des amendes routières" (n° P1613)**

06 **Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het nieuwe systeem voor de inning van verkeersboetes" (nr. P1613)**

06.01 **Patrick Dewael**, ministre: Monsieur le président, M. Arens a déjà posé cette question en commission.

Le **président**: Monsieur le ministre, après vérification, il apparaît que cette question est différente de celle posée en commission.

06.02 **Patrick Dewael**, ministre: C'est à peu près la même.

Le **président**: Ne l'ayant pas entendue, j'ignore si c'est la même, mais vous jugerez par vous-même, monsieur le ministre.

06.03 **Patrick Dewael**, ministre: En tout cas, ma réponse sera la même qu'en commission.

06.04 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis mars dernier, les timbres amendes ont été supprimés au profit d'une perception via La Poste. Cette perception est un mécanisme qui apparaît, à première vue, sans faille. Il pose cependant certains problèmes.

1. La Poste a tardé à envoyer les premières listes reprenant les mauvais payeurs. C'est la raison pour laquelle les parquets ont été noyés de rappels de dossiers de perception.
2. Les contrevenants ayant payé tardivement sont repris erronément comme mauvais payeurs, ce qui pose de nombreux problèmes.
3. Le numéro de référence repris sur les bulletins de virement de La Poste et les numéros des procès-verbaux dressés par la police ne sont pas les mêmes. De plus, quand les dossiers arrivent au parquet, un troisième numéro de transaction leur serait, paraît-il, attribué.

Bien entendu, les syndicats dénoncent ce problème puisque certains se plaignent, à juste titre d'ailleurs.

De plus, les zones de police estiment que la perception par le biais des timbres amendes coûtait moins cher que l'actuel système.

Ma question est la suivante: que comptez-vous faire pour améliorer le mécanisme?

06.05 Patrick Dewael, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, je me permettrai de reprendre pour partie la réponse que j'ai donnée hier, en commission à Mme Schryvers.

Tout d'abord, je rappelle encore une fois que le système des amendes routières a été supprimé le 31 mars de cette année. Comme vous l'avez souligné, il a été remplacé par un système de virement via La Poste. Cela constitue donc une simplification administrative pour le citoyen. Sur le but et la finalité, je pense que nous sommes d'accord.

Par ailleurs, le gouvernement se rend bien compte que ce nouveau système souffre d'une maladie de jeunesse. Nous prévoyons donc de discuter des problèmes techniques qui se posent avec les représentants de La Poste. Des discussions sont également prévues avec les services de police et de la magistrature.

Comprenez qu'il est difficile pour moi de répondre à la place de M. Tuybens ou de Mme Onkelinx. Toutefois, il nous appartient à tous les trois et à nos services respectifs de trouver des solutions. Je répète qu'il m'est impossible de répondre précisément à vos questions concernant La Poste, les parquets, etc.

Toutefois, en ce qui concerne les frais d'expédition de La Poste et les factures qui y sont liées, j'ai dit hier en commission qu'il était possible pour les zones de police de faire appel au Fonds de sécurité routière. Cela me semble un élément important.

En outre, dans le cadre de sa question, Mme Schryvers m'a demandé s'il n'était pas possible de prévoir également une sorte de financement supplémentaire de l'État fédéral. Je lui ai répondu que j'étais prêt à examiner cette suggestion.

La finalité doit être d'aboutir à un seul envoi. Aujourd'hui, il y a deux envois: d'abord le procès-verbal, ensuite le virement. Dans le courant de l'année prochaine, il faut en arriver à un seul envoi, c'est le but final.

06.06 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

Le **président**: C'est toujours cela de gagné! Cela nous fait "une ardeur d'avance"!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'incident nucléaire à Chooz" (n° P1614)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het nucleaire incident te Chooz" (nr. P1614)

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je viens en marge d'une question d'un de mes collègues posée hier en commission sur les méthodes et les circuits

d'information entre les autorités françaises et belges.

Ce qui s'est passé mardi nous laisse perplexes, nous les bourgmestres qui avons été appelés à nous associer au plan d'urgence et à définir des endroits où des gens pouvaient être hébergés. Il ne s'agissait plus d'un exercice mais bien d'un incident en grandeur réelle. Heureusement, il fut d'importance minime. Néanmoins, son déroulement a de quoi nous interpeller. Alors qu'en décembre 1997, une convention a été signée entre la France et la Belgique pour autoriser le préfet à prévenir immédiatement le gouverneur, il faut savoir que le gouverneur a quasiment été informé de l'incident par la presse, ce dont nous nous inquiétons. En effet, nous nous demandons ce qui pourrait se produire si un incident majeur devait survenir.

Monsieur le ministre, quelles démarches comptez-vous entreprendre à l'égard de votre collègue français pour lui rappeler que, même s'il y a un changement de préfet ou de gouverneur en Belgique, les procédures et les numéros de téléphone restent identiques, même si l'échange est parfois difficile?

Quel que soit l'incident, qu'il soit de minime ou de grande importance, la convention ne fait pas de distinction. Il est important de le rappeler. Elle dit que tous les incidents doivent être portés à la connaissance du gouverneur de la province de Namur.

Immanquablement, tout ce qui se passe dans la restructuration du marché électrique fait que Suez a peut-être l'impression de contrôler Electrabel. Ce n'est pas pour cela que nous devons apparaître comme étant une province annexe. Nous sommes toujours à égalité avec nos voisins français. Nous devons rassurer nos populations et être certains que toutes les procédures mises en œuvre seront respectées à la lettre.

Les volutes de Chooz sont visibles à partir de très nombreuses communes et nos populations, en découvrant ce qui peut se passer, sont inquiètes et nous interpellent. Monsieur le ministre, nous souhaiterions obtenir de votre part et de la part des autorités françaises une réponse à nos questions.

07.02 Patrick Dewael, ministre: Monsieur le président, cher collègue, hier, en commission, des questions ont été posées par M. Maene sur ce traité qui détermine l'échange d'informations entre la province de Namur et la préfecture des Ardennes.

Premièrement, en ce qui concerne l'incident sur lequel porte votre question, je puis vous préciser que le centre de crise du gouvernement fédéral s'est informé sur ce qui s'est passé à Chooz.

Deuxièmement, il convient de souligner qu'il n'y a eu aucun risque pour la population. Mais il est vrai, comme vous l'avez précisé, qu'un échange d'informations est prévu entre cette préfecture française et la province de Namur. La France et la Belgique ont conclu un traité à ce sujet mais il est clair que les dispositions n'ont pas été respectées.

Le gouverneur de la province de Namur a réagi en demandant des explications. Je vous tiendrai au courant de la suite réservée à cette affaire.

07.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, au-delà de l'interpellation du préfet et du ministre de l'Intérieur français, en tant que bourgmestres, nous souhaitons vraiment qu'il y ait une suite à cet incident. Nous souhaitons savoir quelles mesures seront prises afin d'éviter que pareille rétention d'informations ne survienne encore à l'avenir. Je pense que les gestionnaires de la centrale n'ont pas le pouvoir d'apprécier la gravité de l'incident. Ils peuvent le communiquer au plan scientifique mais ils n'ont pas le pouvoir de retenir l'information concernant cet incident.

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

De **voorzitter**: De heer Tuybens is aanwezig. Niet alle collega's die hem wensen te ondervragen, zijn echter hier. Ik heb ze laten oproepen. M. Nollet est là. De heer De Padt is er ook. De heer Van den Eynde, de heer De Coene en de heer Deseyn zijn er nog niet.

08 Agenda
08 Agenda

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 22 novembre 2006, je vous propose d'inscrire à

l'ordre du jour de la séance plénière de cet après-midi:

- le projet de loi relatif à un prélèvement visant à lutter contre la non-utilisation d'un site de production d'électricité par un producteur (n^{os} 2711/1 à 4)
- le projet de loi organisant une voie de recours contre l'amende administrative infligée dans le cadre de l'application de la loi du (...) établissant un prélèvement visant à lutter contre la non-utilisation d'un site de production d'électricité par un producteur (n^{os} 2712/1 à 3)

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 22 november 2006, stel ik u voor op de agenda van de plenaire vergadering van deze namiddag in te schrijven:

- het wetsontwerp tot vaststelling van een heffing ter bestrijding van het niet benutten van een site voor de productie van elektriciteit door een producent (nrs 2711/1 tot 4)
- het wetsontwerp tot inrichting van een beroep tegen de administratieve boete opgelegd in het raam van de toepassing van de wet van (...) tot vaststelling van een heffing ter bestrijding van het niet benutten van een site voor de productie van elektriciteit door een producent (nrs 2712/1 tot 3)

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus zal geschieden.

Je vous propose également de reporter le scrutin sur les demandes de naturalisation (n^{os} 2729/1 et 2) à la séance de la semaine prochaine.

Ik stel u eveneens voor de geheime stemming over de naturalisaties (nrs 2729/1 en 2) uit te stellen tot de plenumvergadering van volgende week.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus zal geschieden.

Vragen (voortzetting)

Questions (continuation)

Gelieve eraan te denken dat nu de normale spreektijd geldt, collega's, niet meer zoals tijdens het actualiteitsdebat. Captatio benevolentiae.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren" (nr. P1620)
- de heer Philippe De Coene aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren" (nr. P1621)
- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren" (nr. P1622)
- de heer Jean-Marc Nollet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren" (nr. P1623)
- de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren" (nr. P1624)

09 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° P1620)
- M. Philippe De Coene au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° P1621)
- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° P1622)
- M. Jean-Marc Nollet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° P1623)
- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du

Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° P1624)

09.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal kort zijn, want alle vragen zullen wellicht over hetzelfde handelen.

Mijnheer de staatssecretaris, volgend op de sluiting van 46 postkantoren dit jaar, worden volgend jaar 277 postkantoren gesloten. Dat betekent dat er van de 1.302 postkantoren die in 2005 nog bestonden, eind volgend jaar nog 979 postkantoren zullen overblijven. Als wij de intenties van De Post goed begrijpen, dan is het de bedoeling dat men komt tot de helft van de postkantoren en tot de helft van de postpunten. Dat betekent dat er in 2008 nogmaals 322 postkantoren zouden verdwijnen. Dat geeft aanleiding tot enige ongerustheid, mijnheer de staatssecretaris. Men stelt namelijk vast dat De Post volgend jaar bijna 300 postpunten zal moeten openen om de sluiting van postkantoren te compenseren, terwijl er ook ongerustheid is over het feit welke de gevolgen zullen zijn van de sluiting van de postkantoren op het vlak van de tewerkstelling.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb twee vragen.

Hoeveel postpunten zullen volgend jaar zeker geopend worden om de 160 aangekondigde te compenseren? U hebt vroeger gezegd dat u geen postkantoor zou sluiten vóór er een postpunt in de onmiddellijke nabijheid van het postkantoor aanwezig is. Bevestigt u die stelling? In Geraardsbergen hebben wij bijvoorbeeld een brief gekregen met de mededeling dat het postkantoor in een deelgemeente gesloten zal worden, maar dat men nog geen postpunt heeft gevonden. Zal het postkantoor openblijven zolang het postpunt er niet is?

Welke implicatie zal de sluiting van 650 postkantoren hebben – vooral de sluiting van 322 postkantoren in 2008 – op de tewerkstelling van de mensen? Na wat ik deze week van de heer Thijs heb vernomen, valt te vrezen dat er mogelijk naakte ontslagen zouden kunnen volgen, als alles volgens schema verloopt.

09.02 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, achtbare collega's, ziehier een vraag over hetzelfde onderwerp, maar iets ruimer bekeken. We moeten natuurlijk niet verwonderd zijn dat er in de afdeling Retail van De Post een aantal ingrepen gebeurt. In de voorbereiding op de volledige liberalisering van de postsector moet het bedrijf er natuurlijk voor zorgen dat het zo doeltreffend mogelijk kan zijn. Dat wil dus zeggen dat het winstgevendende activiteiten moet bevorderen en verlieslatende activiteiten zoveel mogelijk moet afbouwen. We hebben daar enigszins begrip voor en ik sluit mij aan bij de commentaren die collega De Padt heeft gegeven.

Alleen zou ik willen vragen om alstublieft niet blindelings mee te lopen in dat voorstel van de Europese Commissie. Als dit erdoor komt, zal het immers over veel meer gaan dan over het vervangen van een aantal postkantoren – de helft – door postpunten. We hebben gisteren nog vernomen van de heer Thijs – die zijn aankondiging eigenlijk goed kon timen want het ging over de Europese liberalisering – dat de dienstverlening voor de consument gaat verminderen door de liberalisering. De prijzen zullen merkelijk stijgen. Als men de universele dienstverlening in stand wil houden, zal ze op het conto van de belastingbetaler komen. Dat werd bevestigd door het BIPT. Uiteindelijk zal er een sociaal bloedbad worden aangericht met vele duizenden naakte ontslagen in het verschiet, voor zover het contractuelen zijn uiteraard. Als we pleiten voor een blinde liberalisering moeten we dus niet verbaasd zijn als we sluitingen meemaken van niet-rendabele postkantoren en de vervanging ervan door postpunten.

Ik heb een aantal precieze vragen. Men probeert natuurlijk met objectieve maatstaven te werken maar ik merk uit de contacten die ik heb in mijn provincie en elders dat ook rendabele postkantoren om een of andere reden in die eerste vlaag zitten. Ik vind dat heel vreemd. Het personeel heeft dan immers weet van minder rendabele vestigingen die nog niet worden gesloten. Ik neem aan dat daar een reden voor is.

Ten tweede zou ik absoluut willen vragen dat de lokale besturen, de burgemeesters op kop, iets beter ingelicht worden. Ik weet dat men dat niet kan doen in onderhandeling omdat er dan niets gebeurt maar het volstaat toch niet om de burgemeester de dag van de mededeling zelf een briefje te schrijven met de laconieke mededeling dat het kantoor wordt gesloten en dat er wordt gekeken naar een vervangend postpunt.

Ten derde, volgens mij is er absoluut noodzaak aan een beter informeren van het personeel. Last but not least, de dienstverlening gaat er in uren wel op vooruit, maar in dienstenpakket gaat ze er op achteruit. In die postpunten kunnen natuurlijk niet alle diensten worden geleverd die in de kantoren worden geleverd. Men

heeft er alle belang bij, ook vanuit economische oogpunt, om het bestaande cliënteel van die postkantoren zeer goed te begeleiden naar de nieuwe plaatsen waar de dienstverlening wel kan worden aangeboden.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik hoef de context van de vraag niet meer te schetsen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij vandaar dus beperken tot een vijftal concrete vragen aan u.

Ten eerste, wanneer had u kennis van de lijst van de te sluiten postkantoren?

In de vorige commissievergadering, vorige week, antwoordde u nogal nonchalant in de aard van "wat komt u hier nu vragen, dat is niet aan de orde, ik heb helemaal geen informatie". Na de berichten van gisteren weiger ik dat natuurlijk te geloven. Als u die frase als inleiding van uw antwoord uitspreekt, betekent dat voor de parlementsleden eigenlijk: wees op uw qui-vive, nu is er zeker iets aan de hand, nu is er zeker informatie die wij dringend zouden moeten weten.

Ik vind dat de leden, onder andere van de commissie, recht op die informatie hadden en hebben. Tenslotte hebben zij zich al ernstig over dat dossier gebogen en willen ze dat in de toekomst ook goed begeleiden in het licht van de nakende liberalisering.

Ten tweede, hoe groot is de besparing die met de inkrimping gepaard gaat? Vanuit De Post wordt steeds gecommuniceerd dat die maatregel in eerste orde wordt genomen, omdat het kantorennet verlieslatend is. Volstaat de sluiting die deze week is aangekondigd, om de totaliteit van het kantorennet break-even te krijgen? Of welke afvloei golf komt er in de toekomst nog?

Ten derde, waarom werden, in godsnaam, de gemeentebesturen, die zich vroeger heel constructief hadden opgesteld om mee te zoeken naar een oplossing, niet eerder ingelicht? Er waren heel wat creatieve tussenoplossingen mogelijk. Een ervan was de burgemeester en de lokale besturen mee laten zoeken naar een concrete plaatsinvulling in de infrastructuur van de gemeente of via de contacten met de lokale handelaars. Maar die mensen werden gewoon niet geraadpleegd; er werd beslist over hun hoofden heen. Dat is stellig tegen de beloften, die daarover vroeger waren gedaan.

Ten vierde, hoeveel postpunten zijn komen er al zeker op de plaatsen die in de lijst vermeld? Ik heb begrepen dat die lijst, zoals die gisteren werd meegedeeld, maar een eerste aanzet is. De lijst met te openen postpunten bedraagt natuurlijk slechts een fractie, misschien 5%, van de te sluiten kantoren. Vroeger werd altijd geponeerd: geen sluiting zonder valabel alternatief, minstens een postpunt. Toch is een postpunt in feite al een beperking van het aanbod van het assortiment voor de klanten.

Ten slotte, wanneer kunt u ons een volledige lijst bezorgen van 2007? U kunt mij niet meer wijsmaken dat het bedrijf De Post, waarvan u voogdijminister bent, nu al niet weet wat de toekomstplannen zullen zijn voor 2007. Er werd expliciet gesproken over de sterrenstructuur; men weet dus heel goed waar men naartoe wil. Kunt u deze keer, vóór de volgende golven, als die er komen, alstublieft tijdig de commissie, het Parlement en de betrokken lokale besturen inlichten?

09.04 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nous avons beaucoup parlé aujourd'hui du cas de Volkswagen. On cite environ 4.000 emplois directement supprimés et je ne compte pas les emplois indirects touchés.

Si on parle maintenant de La Poste, ce n'est pas triste non plus! Si on fait le bilan entre 2003 et 2005, on dénombre 4.290 postes fermés. Certes, on n'a pas constaté de licenciements secs mais, en termes de suppression d'emplois, les chiffres sont comparables à celui de VW. Or, in casu, on peut relever la complicité du gouvernement!

Pour VW, tout le monde se plaint, tout le monde essaye de trouver des solutions. Pour La Poste, il faut bien admettre que ce qui a ouvert la voie aux restructurations en cours, c'est le nouveau contrat de gestion. Quand on compare le contrat de 2005 au contrat précédent, on constate très clairement la voie que vous avez acceptée, voire indiquée aux gestionnaires de La Poste. Aujourd'hui, on connaît les conséquences en termes de fermeture de bureaux de poste.

Je rappelle que votre gouvernement a pour objectif la création de 200.000 emplois. Cet objectif s'avère tout

de même difficile à atteindre avec les derniers chiffres publiés et les dernières mesures prises de part et d'autre.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier la notion de l'accès pour une série de personnes à mobilité réduite (les personnes retraitées par exemple, invitées à ouvrir un compte à la banque de La Poste) qui devront maintenant faire sept, huit ou douze kilomètres sans toujours disposer d'un moyen de locomotion. Je pense également à d'autres difficultés que peuvent rencontrer les personnes handicapées, les femmes seules sans voiture, etc.

Dans un premier temps, je vais me limiter aux questions que je voudrais vous poser et peut-être revenir, dans ma réplique, sur la philosophie sous-jacente à ce type de décision.

Monsieur le secrétaire d'État, connaissez-vous la liste complète des bureaux qui seront fermés? La liste aujourd'hui publiée est-elle définitive? D'autres bureaux seront-ils visés à court, moyen ou long terme? Il est important de pouvoir en informer le parlement.

Quelles sont les modalités? Quand les bureaux de poste seront-ils fermés? Pouvez-vous garantir la mise en place d'une alternative avant la fermeture du bureau de poste?

Pour bien comprendre la logique à l'œuvre, quels sont les critères déterminant la fermeture de tel ou tel bureau? On parle d'un critère de rentabilité mais si on entre dans cette logique et si les chiffres communiqués sont exacts, il n'y aurait que 300 bureaux rentables. On devrait donc s'attendre à la fermeture de 1.000 bureaux dans les mois à venir. C'est évidemment contraire à la logique d'un service public. Quand on parle de rentabilité dans les zones rurales, dans les zones reculées, dans les petites communes, il est difficile de la rencontrer.

Quelle est la réaction du gouvernement? Souscrit-il entièrement à ce plan?

Quel est l'objectif budgétaire chiffré? Pouvez-vous me confirmer que l'objectif sous-jacent est de dix millions d'euros?

09.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, we wisten dat we ons aan het een en ander konden verwachten in verband met de sluiting van postkantoren. We hebben er hier vorige week nog over gediscussieerd.

De ware tsunami die nu van de kust tot in de Voerstreek door het land raast, is echter totaal onverwacht. Tweehonderd zeventig postkantoren sluiten is een zaak, ze vervangen is een andere zaak.

Mijn grootste probleem is dat er ons altijd werd gezegd dat postkantoren zouden worden gesloten, maar op zijn minst door postpunten zouden worden vervangen. Er werd hier al gezegd dat die postpunten een minder uitgebreide dienstverlening zouden verschaffen maar dat ze langer zouden openblijven. Het gaat dus om een minimale vervanging.

Er wordt nu op dat vlak echter heel weinig aangekondigd. Sta mij toe het even te hebben over Oost-Vlaanderen waar in een aantal gemeenten en dorpen het enige aanwezige postkantoor wordt gesloten. Ik geef als voorbeelden Bazel en De Klinge. Er zijn er nog andere. Wat de steden zoals bijvoorbeeld Gent betreft, verneem ik dat de postkantoren aan de rand van de stad worden gesloten. De mensen die aan het postkantoor op de Zwijnaardsesteenweg aan het UZ wonen, moeten een heel eind afleggen om een ander postkantoor te vinden.

Ik heb het dan nog niet over het postkantoor van Ertvelde - deelgemeente van Evergem - dat wordt gesloten en waar men de mensen verwijst naar een postkantoor in dezelfde gemeente. Evergem ligt echter op zes tot zeven kilometer van Ertvelde.

Over wat belangrijk is in dit verhaal - de minimale vervanging van de gesloten postkantoren door postpunten - weten wij niets. Ik wil u dus het volgende vragen. Kunt u ons, behalve de lijst die we hebben gekregen en de lijst die we nog mogen verwachten en waarnaar u werd gevraagd door sommige collega's, ook een lijst geven met de adressen van de postpunten die de gesloten postkantoren zullen vervangen zodat de mensen in die wijken en dorpen het niet te moeilijk zullen hebben om De Post te bereiken?

De **voorzitter**: Ik vermoed dat de staatssecretaris adressen en andere gegevens kan verstrekken in de bevoegde commissie.

09.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de diverse Kamerleden hebben er uiteraard al naar verwezen: er is bij De Post een project aan de gang om tegen 2009 een financieel evenwicht te bereiken in het retailnetwerk, en dat om de slagvaardigheid van De Post te vrijwaren tegen de aangekondigde vrijmaking van de markt.

De vraag, die ook wordt gesteld, is: ben ik daar zo blij mee? Het antwoord is uiteraard: neen! Ben ik er blij mee dat wij ook worden geconfronteerd met die vrijmaking van de markt tegen 2009? Ben ik er blij mee dat die al die effecten heeft op personeelsvlak, op consumentenvlak, onder andere de potentiële verhoging van de prijs van de zegels? Dan is mijn antwoord ook: neen! Niettemin worden wij geconfronteerd met de situatie die er is.

Wat is dan de rol die de politieke voogdij kan spelen? Ik meen dat de rol die de voogdij kan spelen op dat vlak heel duidelijk is. Enerzijds, moeten zoveel mogelijk klanten, consumenten, beschermd worden. En anderzijds, – daar kom ik straks op terug – moet het sociale aspect daarvan uiteraard ook worden gemonitord.

Wat de klantvriendelijkheid betreft, zal ik in het Frans antwoorden.

Les fermetures prévues pour 2007 concernent les agences situées dans un environnement où un point poste aura déjà été ouvert. La continuité du service de base à la clientèle sera ainsi toujours assurée.

C'était en réponse à différentes questions.

Les marchés ouverts le sont déjà. Un partenaire extérieur a déjà été choisi pour 180 marchés locaux.

Ik wil ook evenwel opmerken dat De Post ertoe gehouden is de procedures en de regels van de wetgeving met betrekking tot de overheidsopdrachten na te leven, met inbegrip uiteraard van de confidentialiteitsverplichtingen, die daarbij komen kijken. U begrijpt dan ook dat voor de lokale markten waar de gunningprocedure nog niet beëindigd is met het ondertekenen van een concrete partnerschapsovereenkomst, nog geen postpunt kan worden aangekondigd, zelfs al zitten de onderhandelingen in een eindfase.

Wat ik hier zeer uitdrukkelijk zeg, is dat geen enkel van de op de lijst vernoemde postkantoren wordt gesloten, zonder dat er in de nabije omgeving een postpunt operationeel is. Dat betekent tegelijk, voorzitter, dat het voor de consument geen slecht nieuws is, als ik het vanuit het standpunt van de consument bekijk. Waarom? Omdat de consument in het Postpunt 80% tot 90% van de diensten en producten kan verkrijgen op een plaats waar hij of zij wellicht gemakkelijker passeert dan waar zich vandaag de postkantoren situeren. In warenhuizen, tankstations, stations van de NMBS en dies meer passeren de mensen sowieso veel meer. Bovendien zal het globaal ook zorgen voor 20% langere openingstijden. De postkantoren van De Post die openblijven, zullen ook op een avond en in het weekend openblijven, wat op vele plaatsen relatief nieuw is.

De vraag werd ook gesteld op welke basis De Post de keuze van kantoren heeft gemaakt.

Le contrat de gestion laisse toutefois à La Poste la liberté - je répète la liberté -, dans les limites de certains paramètres fixés, de déterminer où, quand et pourquoi un bureau de poste est remplacé.

Les critères sont: une fin de bail, des besoins importants d'investissement en raison du mauvais état du bâtiment ou pour des raisons de sécurité, une faible rentabilité, etc. Dans ces limites bien spécifiques, La Poste est libre de choisir de maintenir ou de fermer des bureaux.

Ten slotte wil ik ook ingaan op de sociale aspecten. Men heeft gewezen op het feit dat dit niet nieuw was, ook niet voor de sociale partners. Op 7 november van dit jaar startte de communicatie naar de nationale vakbonden. Later werden de regionale vakbonden, het lijnmanagement en vervolgens het personeel ingelicht. Voorafgaand aan de persconferentie van gisteren heeft de directie van De Post telefonisch de burgemeesters van de belangrijkste steden en gemeenten gecontacteerd. Anderen hebben inderdaad een brief ontvangen. Ik stip ook aan dat zij hiermee drie maanden vóór de sluiting worden ingelicht. Na de

implementering van het postpunt, als er daadwerkelijk wordt overgegaan tot de vervanging van een kantoor, zal er een periode van twintig dagen zijn waarin de communicatie naar het lokale cliënteel zal starten. Dit zal eerst aan de hand van folders en affiches gebeuren en via direct contact in het betrokken kantoor. Een tiental dagen vóór de vervanging zullen deur aan deur folders worden verspreid.

Ten slotte zijn er nog een aantal specifieke vragen, mijnheer de voorzitter, waarvoor ik kan terugvallen op de antwoorden die ik in de commissie heb gegeven. Ik heb de lijst vorige week, op 14 november, zelf ontvangen. Zal de besparing van deze inkrimping het volledige verlies compenseren van het kantorennet? Ik denk dat ik hierop heb geantwoord door te zeggen dat er tegen 2009 sprake zal zijn van een break-even. Het vergt dus een gedeeltelijke inspanning om dat gat te dichten.

Er werd ook gevraagd naar de lijst van andere postkantoren die in de loop van 2007 zullen worden gesloten. Die lijst is er nog niet bij mij of bij De Post want er spelen daarin diverse elementen. In de loop van 2007 zal deze lijst worden afgerond. Het getal 277 staat in relatie tot het businessplan van De Post.

Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat ik met deze antwoorden de voornaamste of zo niet alle vragen heb beantwoord.

09.07 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het verheugt me te horen dat u bevestigt dat er geen enkel postkantoor zal gesloten worden zonder dat er in de onmiddellijke nabijheid een postpunt aanwezig is. Gisteren heeft de heer Thijs gezegd dat dit in principe zo zal zijn. Dat is de reden waarom ik de vraag uitdrukkelijk stel.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u waarschuwen voor de ongerustheid die heerst bij het postpersoneel. Ze zijn met ongeveer 36.000 mensen, een pak volk. In de communicatie zowel met de klanten als met het personeel moet men dit zeer goed opvolgen teneinde de ongerustheid weg te nemen.

09.08 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wens een stapje verder te gaan dan de heer De Padt. We zouden beter leren uit hetgeen thans plaatsgrijpt. Indien we veel ergere zaken willen vermijden, zaken die tot naakte ontslagen leiden en een aantasting van hetgeen een doeltreffend bedrijf aan het worden is, stel ik voor op Europees niveau verzet te organiseren tegen de richtlijn van de Commissie. Dit kan onder meer via een blokkeringminderheid in de Europese Raad. Als ik het lijstje bekijk van de landen die last hebben met de ontwerprichtlijn van de commissaris, is zo'n verzet niet onmogelijk. Dan ga ik nog voorbij aan het gegeven dat dit een medebeslissing is waarbij ook het Europees Parlement zijn rol kan spelen.

09.09 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is bijzonder boeiend de staatssecretaris te horen zeggen dat de vrijmaking en de liberalisering hem ook niet zo blij stemmen. Indien dit niet het geval is, moet u een sterke houding aannemen als Belgische lidstaat. Het verheugt me dat minister Verwiltghen aanwezig is. Samen kunt u een strategie voor België bepleiten in plaats van de diffuse communicatie die hierover wordt gevoerd. Herinnert u het debat van een paar weken geleden waarbij de ene zegt dat het monopolie zeker tot 2009 zal gelden en de andere hoopt het monopolies bespreekbaar blijft. Herinnert u het betoog van mevrouw Vautmans ter zake. We komen hierop zeker terug.

Wat intellectuele eerlijkheid betreft, het volgende. Het is bijzonder interessant uit uw mond te vernemen dat een postpunt zeker geïnstalleerd zal zijn alvorens een sluiting wordt overwogen of doorgevoerd. Waar nog geen echt postpunt bestaat, zou men minstens in de onderhandelingsfase zitten. Mijnheer de staatssecretaris, hoe kan volgende situatie dan worden verklaard. Ik geef een voorbeeld. Het gemeentebestuur van Evergem krijgt de melding dat het kantoor van Ertvelde en Evergem gesloten worden. In de melding staat dat De Post op zoek is naar een postpunt op deze twee locaties. Dit staat haaks op uw uitspraak dat onderhandelingen lopende zijn. Dit is geen garantie en een vreemd soort communicatie die niet te rijmen valt met uw uitleg.

U zegt dat de consument er beter van wordt. Indien dit het geval is, moet u eens uitleggen waarom zo'n vreemde politieke timing wordt gehanteerd. Een deel wordt uitgesteld tot na de gemeenteraadsverkiezingen, een andere golf is voor februari-maart. Ik neem aan dat voor het tweede kwartaal van 2007 opnieuw een moratorium zal worden ingebouwd omwille van de federale verkiezingen. Indien de consument er zoveel beter van wordt, lijken me dit vreemde demarches.

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dat de burgemeesters in de toekomst op tijd worden ingelicht en dat er

geen perfide strategie is opdat zij niet creatief zouden kunnen nadenken over het model posthalte en andere en in het belang van hun lokale bevolking minstens zelf met een alternatief op de proppen kunnen komen indien De Post dit niet doet.

09.10 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Monsieur le président, le ministre nous dit être confronté à un mécanisme de libéralisation décidé par l'Union européenne, mais il n'y est pas seulement confronté! Il est aussi acteur de ce processus! Il est membre d'un gouvernement qui participe, je l'espère, aux réunions du Conseil des ministres européen, dans lequel il peut intervenir et bloquer l'un ou l'autre sujet. Il est trop facile de présenter la problématique comme étant extérieure à soi. Il essaye de jouer le même rôle que dans le dossier Volkswagen. Or, ce n'est pas le cas. Il a signé le contrat de gestion qui nous conduit à ce genre de situation.

En ce qui concerne les bureaux de poste, j'ai pris note, monsieur le ministre, que vous n'envisagez pas de les fermer aussi longtemps qu'une alternative n'est pas offerte à proximité. Ce n'est pas la logique dans laquelle nous nous inscrivons pour l'instant. Nous connaissons la liste des endroits où les bureaux seront fermés à court terme mais nous ne connaissons pas celle où les points poste seront ouverts en parallèle. Toujours est-il que dans ces points poste, les mêmes services ne seront pas offerts. Prenons les opérations d'assurance, de banque, les mandats postaux internationaux! Toutes ces possibilités ne seront pas offertes aux citoyens. Des problèmes vont donc surgir.

Quant à l'objectif budgétaire, vous renvoyez vers l'objectif d'équilibre global en 2009, mais vous ne chiffrez pas le bénéfice de cette opération-ci. Dix millions – vous ne l'infirmes pas non plus – est le chiffre le plus souvent cité. Qu'en est-il? Si on peut effectivement viser l'équilibre budgétaire, il faut également pouvoir chiffrer mesure par mesure, en l'occurrence 10 millions semble-t-il. Ensuite, vous annoncez que la liste n'est pas entièrement connue. Dès lors, nous pouvons nous attendre à la fermeture d'autres bureaux.

Je terminerai, monsieur le président, en citant une phrase de la lettre que M. Thijs a envoyée à chaque citoyen en Belgique: "Nous cherchons toujours la meilleure façon de satisfaire un par un nos millions de clients". Nous en sommes vraiment très, très loin et continuons à nous en éloigner!

09.11 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, eerst en vooral houd ik eraan u ook te bedanken. Ik stelde u de vraag: wordt een postkantoor gesloten zonder dat er in de omgeving een postpunt geopend wordt? U hebt zeer formeel geantwoord: neen! Met andere woorden: geen sluiting zonder een postpunt in de buurt.

Ik ben daar gelukkig mee maar tegelijkertijd wil ik u toch zeggen dat er op dat vlak niet goed werd gecommuniceerd. Gisteren heeft de heer Thijs in onze commissie nog gezegd: dat zal in principe het geval zijn. En ook de burgemeesters – en wij hebben daarnet een burgemeester gehoord, de heer De Padt, volksvertegenwoordiger van de meerderheid maar ook burgemeester van Geraardsbergen – verkeren in onduidelijkheid daarover.

Ten slotte dit nog. Inderdaad, Europa, dat bent u ook. Als wij niet gelukkig zijn met die maatregel – en ik deel uw gevoelens ter zake – is het onze plicht zwaar in de oppositie te gaan. Wij hebben nog altijd de vrijheid te zeggen tegen Europa: over ons lijkt!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het weekendtarief voor elektriciteit" (nr. P1615)

- de heer Koen T'Sijen aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de verhoging van de energieprijzen na de invoering van het nachttarief tijdens het hele weekend" (nr. P1636)

10 Questions jointes de

- Mme Simonne Creyf au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le tarif électrique de week-end" (n° P1615)

- M. Koen T'Sijen au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'augmentation des prix de l'énergie après l'instauration du tarif de nuit pendant toute la durée du week-end" (n° P1636)

De **voorzitter**: De vraag van de heer T'Sijen, met dezelfde inhoud, is gerepatrieerd vanuit de commissie.

10.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt onlangs een koninklijk besluit genomen waardoor het voordelige nachttarief wordt uitgebreid gedurende het hele weekend. Tarifaire maatregelen zijn uw bevoegdheid, maar wij weten ook dat u die maatregel niet alleen hebt genomen. U hebt dat gedaan in overleg met de Gewesten. Op die manier kan men er ook voor zorgen dat deze maatregel meteen geldt voor het hele land. De maatregel werd genomen vanuit sociale, ecologische en economische motieven en ook om het comfort van de gezinnen te verhogen.

Mijnheer de minister, u hebt altijd verklaard dat de tarifaire gevolgen van de uitbreiding niet verhaald mogen worden op de eindafnemer. Hoewel deze maatregel pas ingaat op 1 januari 2007 kondigen de leveranciers nu al prijsverhogingen aan, gaande van 5 tot 15%. Blijkbaar zullen ook de dagtarieven stijgen. Dat is eigenaardig, vermits mensen die enkel beschikken over een enkelvoudig uurtarief ook mee zouden moeten betalen voor een maatregel waarvan zij geen enkel profijt hebben.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Klopt het dat de leveranciers hun prijzen zullen verhogen met 5 tot 15%? Zijn er ooit simulaties of berekeningen gemaakt om te weten hoeveel deze maatregel eigenlijk zou kunnen betekenen aan minderinkomsten voor leveranciers en netbeheerders? Vindt u dat 5 tot 15% tariefverhoging in verhouding staat tot de minderinkomsten voor de leveranciers door de uitbreiding van de maatregel? Moeten wij, in de mate dat die niet in verhouding zou zijn, niet vrezen dat een aantal leveranciers via deze maatregel probeert iets anders te doen, bijvoorbeeld prijscorrecties door te voeren, als gevolg van, bijvoorbeeld, gestegen gastarieven? Vindt u het normaal dat gezinnen die enkel beschikken over een enkelvoudig uurtarief zouden moeten meebetalen voor het comfort van gezinnen die over het dubbel tarief beschikken?

10.02 Koen T'Sijen (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was een beetje ontgoocheld te moeten vernemen dat de energieleveranciers aankondigen dat de prijzen omhoog gaan, en dit vanwege een maatregel om het energieverbruik meer te kunnen spreiden, met name door het nachttarief geldig te maken voor heel het weekend. Ik vind dat een pervers effect. Via overheidsingrepen gaan wij er eigenlijk voor zorgen dat de vrije markt meer winst kan maken.

Ik ben er dus niet van overtuigd dat mensen daarbij voordeel gaan doen. Integendeel zelfs, ik denk dat een aantal kwetsbare groepen in de samenleving daarvan ernstig nadeel zullen ondervinden. Ik denk, bijvoorbeeld, aan grote gezinnen, die er niet in zullen slagen om hun verbruik over te hevelen naar het weekend. Ik denk ook aan een aantal minder begoede mensen, waarvan aangetoond is dat zij bij hun standaardleverancier blijven en dat zij niet opnieuw gaan zoeken wat eigenlijk de beste koop en de beste leverancier is. Ik denk ook aan een aantal mensen die helemaal geen dag- en nachtmeter hebben en dus ook niet in de mogelijkheid verkeren om ervan te profiteren, indien er een voordeel aan gekoppeld is. Ik denk, naar aanleiding van Volkswagen, ook aan mensen die in ploegenarbeid werken en helemaal niet de kans zien om bepaalde vormen van elektriciteitsverbruik te verschuiven naar het weekend en dus de dupe zullen zijn van deze maatregel of van de gevolgen die deze maatregel heeft teweeggebracht.

Ik heb begrepen dat het op vraag was van de Gewesten. Is het nu nog wel interessant om deze maatregel te handhaven? Zult u dit opnieuw op het Overlegcomité aan de orde brengen? Zult u die maatregelen opnieuw evalueren?

Vooraf, was er voorafgaandelijk overleg met de sector? Het heeft mij vooral verbaasd dat de sector dit onmiddellijk aankondigt en beweert dat er helemaal geen overleg is. Ik denk dat het mechanisme dat in gang gezet is, eigenlijk een asociaal mechanisme is. Ik ben niet tegen de spreiding van het energieverbruik. Dat is een positieve zaak en een nobel doel, maar de perverse effecten die wij daarvan nu moeten ondervinden, kan ik helaas niet ondersteunen.

10.03 Minister Marc Verwilghen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf en collega T'Sijen, ik zou drie zaken willen zeggen.

In de eerste plaats, ik ben ontgoocheld over de houding die de leveranciers in deze zaak aannemen. Ik kom tot een eerste vaststelling: van de uitbreiding van het nachttarief naar het weekendtarief, was van in het begin geweten dat het minder inkomsten zou betekenen voor de leveranciers. Daarover zijn berekeningen

gemaakt en simulaties gebeurd, door henzelf en door de CREG. Nu komen zeggen dat ze dat niet wisten of op geen enkel ogenblik gecontacteerd of geconsulteerd zijn, is nonsens.

Wij beogen met onze maatregel een gedragswijziging bij de consument waarbij hij wordt aangezet zijn verbruik van elektriciteit tijdens de daluren op te nemen, op momenten dat er geen hoge tarieven voor de levering van de elektriciteit zijn, dus niet op piekuren.

In het KB heb ik uitdrukkelijk maatregelen genomen om de categorie van consumenten met een enkelvoudige meter in elk geval buiten schot te laten. Dat staat ook met zoveel woorden in het KB vermeld. Bij degenen die een tweevoudig uurtarief hebben, zal het resultaat natuurlijk afhangen van het feit of zij de discipline en de mogelijkheid hebben om de daluren te gebruiken.

Zoals gezegd, is de maatregel er voornamelijk gekomen op vraag van de Gewesten en wordt ze ook volledig door de Gewesten ondersteund. Er is dus een unisone klank. In die omstandigheden is het signaal dat door de leveranciers wordt gegeven, een slecht signaal. Het is een signaal dat niet overeenkomt met wat het zou moeten zijn.

Komen er verhogingen of niet? We zullen zien. Ze zijn in elk geval aangekondigd. Ze zullen alleszins op objectieve gegevens moeten worden gebaseerd. Die kunnen niet zomaar uit de lucht worden gegrepen, ook al heb ik in dat marktsegment geen enkel instrument om in te grijpen op de prijsvorming, omdat de levering net zoals de productie gebeurt in een vrije markt.

Als het koninklijk besluit gepubliceerd is, zal ik in elk geval strikt toezien op de correcte toepassing ervan.

10.04 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat wij hier voor een keer volledig op dezelfde golflengte zitten. Voor ons moet een aantal zaken duidelijk zijn.

Ten eerste, de netbeheerders kunnen niet tot een prijsverhoging overgaan, zoals reeds de ronde deed. Zij moeten voor een prijsverhoging immers wachten op een beslissing van de CREG. De CREG beslist pas op 21 december. Dat kan dus al niet.

Ten tweede, ik vind dat de leveranciers hier klaarheid en transparantie moeten brengen. Zij moeten duidelijk zeggen op welk wijze de tariefverhoging gebeurt. Zij mogen in geen geval van de maatregelen gebruikmaken om op een stiekeme manier andere prijscorrecties door te voeren.

Ten derde, er moet voor worden gezorgd - dit vindt u dus ook - dat gezinnen met een enkelvoudig uurtarief niet de dupe worden van een maatregel waarvan zij geen enkel profijt hebben en die alleen tegemoetkomt aan mensen met een tweevoudig tarief.

10.05 Koen T'Sijen (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf met de vraag zitten of de kwestie niet opnieuw moet worden aangekaart op het overlegcomité? Moet het KB niet opnieuw worden bekeken?

Ik blijf ervoor pleiten overleg aan te gaan met de energieleveranciers. Wat die afgesproken prijsverhoging betreft - ze zijn met vier of vijf rond de tafel gaan zitten - vraag ik me trouwens af of dit geen kartelvorming is. Kan dit allemaal zomaar? Ik zou een forse houding van u verwachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit over "het verbieden van vluchten van minder dan 150 km" (nr. P1618)

11 Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction des vols de moins de 150 km" (n° P1618)

11.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u liet maandag een ballon op - een luchtballon in elke zin van het woord - want u stelde voor om vluchten van minder dan honderdvijftig kilometer te verbieden voor vliegtuigen van meer dan 7,5 ton.

Ten eerste, werd hieromtrent overleg gepleegd met de Gewesten, met de regionale luchthavens en met de

luchtvaartmaatschappijen? Er kan een debat worden gevoerd over de vraag of het ecologisch en economisch verantwoord is bestemmingsvluchten te organiseren van honderdvijftig kilometer of minder, maar zoals u zult weten zijn er andere vluchten met een andere finaliteit, bijvoorbeeld vluchten van de Vlaamse Luchtvaartmaatschappij vanuit Antwerpen die in Wevelgem of in Brussel passagiers oppikken om verder te vliegen. Ik neem aan dat u daarvan op de hoogte bent en dergelijk type vluchten niet zult verbieden.

Een nieuwe groeimarkt in de internationale luchtvaart is het aviation-type vluchten. Dat zijn zakenjets met tien tot twaalf passagiers. Vaak wegen die acht ton tot veel meer. Vaak ook pikken die vanuit Antwerpen zelfs in Oostende passagiers op om verder te vliegen. Ik neem aan dat u Oostende en in het bijzonder ook de regionale luchthaven van Antwerpen met die nieuwe economische troeven in die sectoren niet zult treffen. Kijk, Oostende komt binnen als geroepen!

In hoeverre is over deze luchtballon – het voorontwerp van KB – die u hebt opgelaten overleg gepleegd met de Gewesten, met de luchthavens en met de luchtvaartmaatschappijen? Hebt u oog voor een aantal bijzondere types vluchten die u zou kunnen treffen wanneer er niet voldoende over werd nagedacht?

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega, ik wil u in ieder geval geruststellen: een luchtballon van 7.500 kilogram gaat niet omhoog.

De aanleiding tot de problematiek is het feit dat in Wallonië door de minister van Leefmilieu een verbod werd uitgesproken voor commerciële vluchten met zware vliegtuigen tussen Luik en Charleroi. De vraag vanuit Wallonië was of men daar geen maatregelen tegen kon nemen. Voor het eerst stelt men immers vast dat men het blijkbaar verantwoord vindt commerciële vluchten uit te voeren op korte afstand, in dit geval 85 kilometer. Mijn administratie heeft uiteindelijk nagekeken hoe de ecologische factor kan worden bepaald en waar de grens ligt om te bepalen dat het verbruik van een vliegtuig van een bepaald gehalte werkelijk te hoog is en er bovendien geen tijdswinst meer wordt geboekt. Honderdvijftig kilometer is een ecologische grens waarbinnen men een trein- of busverbinding moet vooropstellen. Iets anders is dezer tijden onverantwoord. We zijn ervan overtuigd dat we de vervuiling van het milieu en de opwarming van de aard moeten tegengaan en wij moeten dus een grens bepalen.

Vandaar dat er conform de procedure een ontwerp van KB naar de Gewesten gaat waarin bepaald wordt dat er in België, vanuit of naar een Belgische luchthaven, op een afstand van 150 kilometer geen toelating gegeven wordt voor vliegtuigen van meer dan 5.700 kg.

11.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Met alle respect, op de meest essentiële vraag hebt u niet geantwoord. Vluchten die bijvoorbeeld vanuit Antwerpen vertrekken naar Londen en passagiers oppikken in Wevelgem of zakenjets met 10 tot 12 passagiers die passagiers oppikken in Charleroi of Oostende en naar New York vliegen, zijn strikt gezien commerciële vluchten van minder dan 150 kilometer maar wel met een andere finaliteit. Ik wou u vragen om te overwegen die niet te treffen. Dat was eigenlijk het meest essentiële onderdeel van mijn vraag en dus van mijn bekommernis.

11.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het antwoord zat vervat in de omschrijving van het type vliegtuig. Het is niet het doel, maar het middel dat hier belangrijk is. Straalvliegtuigen van meer dan 5.700 kg verbruiken te veel om verantwoord te zijn voor een afstand van 150 kilometer. Met andere woorden, de door u aangehaalde vluchten vallen daar niet onder.

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

12 **Question de M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les alcootests" (n° P1619)**

12 **Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de alcoholtests" (nr. P1619)**

12.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, je suis venu questionner M. le ministre sur la non-application, pendant des années, de l'arrêté royal du 18 février 1991 qui confiait au seul IBSR la faculté d'homologuer les éthylomètres.

Je ne relèverai pas les aspects juridiques, déjà soulevés par Mme Marghem, qui mettaient en évidence les divergences entre le tribunal bruxellois, la Cour de cassation, le Collège des procureurs généraux, etc. Je n'insisterai pas non plus sur la perplexité dans laquelle se trouvent nos policiers et nos chefs de zone qui ont

déjà programmé l'ensemble de leurs actions pour les mois de décembre et de janvier. Je souhaiterais simplement avoir une réponse sur ce qui ressort de vos compétences et de vos responsabilités en tant que ministre de tutelle de l'IBSR.

Monsieur le ministre, étiez-vous au courant du non-respect de cette disposition légale? Ce non-respect provient-il d'un refus de l'IBSR de poser cet acte d'homologation? Ou bien l'IBSR se trouvait-il dans l'impossibilité de poser cet acte pour des raisons techniques, financières ou de main-d'œuvre, par exemple?

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre? Envisagez-vous de modifier rapidement l'arrêté royal toujours d'application?

12.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'article paru dans la presse francophone a un retard de deux semaines. Voici deux semaines, ensemble avec le ministre responsable du Service de Métrologie et le ministre de l'Intérieur, responsable de la police, nous avons décidé de faire en sorte que chaque service respecte les règles. Actuellement, nous faisons le maximum pour homologuer les éthylomètres au plus vite, avant qu'ils ne soient utilisés par la police. Nous voulons éviter que des gens tentent de prouver qu'ils n'ont pas bu. Normalement, une personne qui a bu s'en souvient. Seules des personnes qui ont trop bu ne s'en souviennent plus.

Le **président**: De toute évidence!

12.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Dans ce climat de fêtes de fin d'année, un minimum de sérieux doit prévaloir en matière de contrôles. J'espère que ces contrôles auront l'impact voulu et nécessaire pour éviter un maximum d'accidents, notamment en cette période.

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

De **voorzitter**: Collega's, ik heb een klein probleem. Minister Demotte zit in de Senaat, zo informeert men mij. Wij hebben een vragenuurtje gehad dat drie uren en vijftien minuten heeft geduurd. Er zijn nog vragen van mevrouw Detiège en mevrouw Dierickx, en wij hebben dus de minister nodig.

Ik kan het volgende doen. Ik kan de namiddagvergadering sluiten en de avondvergadering starten over enkele minuten. Tenzij de vraagstellers hun vragen intrekken.

12.04 Maya Detiège (sp.a-spirit): Nee, mijnheer de voorzitter, mijn vraag wordt door collega-parlementsleden in drie landen gesteld in de plenaire vergadering.

De **voorzitter**: Mevrouw Detiège, u mag uw vraag stellen, maar de minister is niet aanwezig om u een antwoord te verstrekken. Dat is overigens zijn schuld niet, want momenteel spreekt hij in de Senaat.

Ik stel voor dat wij de avondvergadering aanvatten zodra de minister binnenkomt.

12.05 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mogen wij onze vraag uitstellen tot volgende week, maar met de garantie dat ze volgende week dan wel kan worden gesteld?

De **voorzitter**: Als minister Demotte volgende week aanwezig is, uiteraard. Ik ben er voorstander van dat die vragen vandaag gesteld worden, dan ben ik er vanaf.

La séance est levée. Prochaine séance le jeudi 23 novembre 2006 à 17.50 heures.
De vergadering wordt gesloten. Volgende vergadering donderdag 23 november 2006 om 17.50 uur.

*La séance est levée à 17.35 heures.
De vergadering wordt gesloten om 17.35 uur.*

Ce compte rendu n'a pas d'annexe.

Dit verslag heeft geen bijlage.