

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

21/10/1998

C 648 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

21/10/1998

C 648 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 21 octobre 1998

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES - C 648

Questions orales jointes de :

- M. Marc van den Abeelen au ministre des Transports sur "la problématique du transport par bateau d'engrais déversés en vrac" (n° 1412)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Transports sur "la problématique du transport par voie d'eau intérieure d'engrais déversés en vrac comportant des concentrations élevées de nitrate d'ammoniaque" (n° 1467)

orateurs : MM. **van den Abeelen, Van Hoorebeke, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Transports sur "la construction d'une ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande" (n° 1445)

orateurs : MM. **Van Hoorebeke, Daerden**, ministre des Transports

Interpellations jointes de :

- M. Jacques Vandenhoute au ministre des Transports sur "les mesures de sécurité à prendre dans et autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2073)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem eu égard à une série d'incidents" (n° 2082)

orateurs : MM. **Vandenhoute, Vanoost, Daerden**, ministre des Transports

Motion

Interpellations jointes de :

- M. Jacques Vandenhoute au ministre des Transports sur "le déplacement du trafic" (n° 2074)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "l'accroissement du trafic aérien à Zaventem" (n° 2081)

orateurs : MM. **Vandenhoute, Vanoost, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Jean Geraerts au ministre des Transports sur "la suppression du train supplémentaire Hasselt-Leuven" (n° 1478)

orateurs : MM. **Geraerts, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Jacques Vandenhoute au ministre des Transports sur "les dérogations à l'intention de BIAC à l'arrêté royal du 20 mai 1997 sur les vols de nuit" (n° 1490)

orateurs : MM. **Vandenhoute, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Robert Delathouwer au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les appels GSM perturbant les communications téléphoniques d'hôpitaux" (n° 1384)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Delathouwer, Daerden**, ministre des

Inhoud

Woensdag 21 oktober 1998

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN -
C 648

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Marc van den Abeelen aan de minister van Vervoer "over de problematiek van het vervoer per schip van los gestorte meststoffen" (nr. 1412)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Vervoer over "de problematiek van het vervoer per binnenschip van los gestorte meststoffen met hoge concentraties ammoniumnitraat" (nr. 1467)

sprekers : de heren **van den Abeelen, Van Hoorebeke, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Vervoer over "de aanleg van een hogesnelheidslijn van Luik naar de Duitse grens" (nr. 1445)

sprekers : de heren **Van Hoorebeke, Daerden**, minister van Vervoer

Samengevoegde interpellaties van :

- de heer Jacques Vandenhoute tot de minister van Vervoer over "de in en om de nationale luchthaven van Zaventem te nemen veiligheidsmaatregelen" (nr. 2073)

- de heer Lode Vanoost tot de minister van Vervoer over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem naar aanleiding van een reeks incidenten" (nr. 2082)

sprekers : de heren **Vandenhoute, Vanoost, Daerden**, minister van Vervoer

Motie

Samengevoegde interpellaties van :

- de heer Jacques Vandenhoute tot de minister van Vervoer over "het verleggen van het vliegverkeer" (nr. 2074)

- de heer Lode Vanoost tot de minister van Vervoer over "de toename van het luchtverkeer in Zaventem" (nr. 2081)

sprekers : de heren **Vandenhoute, Vanoost, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean Geraerts aan de minister van Vervoer over "de afschaffing van de extra trein Hasselt-Leuven" (nr. 1478)

sprekers : de heren **Geraerts, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jacques Vandenhoute aan de minister van Vervoer over "de afwijkingen ten behoeve van BIAC van het koninklijk besluit van 20 mei 1997 over de nachtvluchten" (nr. 1490)

sprekers : de heren **Vandenhoute, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Robert Delathouwer aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "GSM-oproepen die het telefoonverkeer van ziekenhuizen verstoren" (nr. 1384)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Delathouwer, Daerden**, minister van

Transports, Mme Marcelle , à la demande du ministre Di Rupo		Vervoer, mevrouw Marcelle , op verzoek van minister Di Rupo	
Question orale de M. Olivier Deleuze au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la saturation des centrales Belgacom" (n° 1411)		Mondelinge vraag van de heer Olivier Deleuze aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de saturatie van de centrales van Belgacom" (nr. 1411)	
(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)	12	(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)	12
<i>orateurs</i> : MM. Deleuze, Daerden , ministre des Transports		<i>sprekers</i> : de heren Deleuze, Daerden , minister van Vervoer	
Question orale et interpellations jointes de :		Samengevoegde mondelinge vraag en interpellaties van :	
- M. Julien Van Aperen au vice-premier ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les discriminations possibles des membres néerlandophones du personnel de La Poste" (n° 1414)		- de heer Julien Van Aperen aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de mogelijke scheeftrekkingen bij de behandeling van Vlaamse personeelsleden bij De Post" (nr. 1414)	
- Mme Annemie Van de Casteele au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les problèmes de personnel à La Poste" (n° 2008)		- mevrouw Annemie Van de Casteele tot de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de personeelsproblemen bij De Post" (nr. 2008)	
- M. Julien Verstraeten au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "La Poste" (n° 2075)		- de heer Julien Verstraeten tot de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "De Post" (nr. 2075)	
- M. Jaak Van den Broeck au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "le grave manque de personnel dans les régions postales flamandes" (n° 2094)		- de heer Jaak Van den Broeck tot de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "het nijpende personeelstekort in de Vlaamse postgewesten" (nr. 2094)	
(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)	12	(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)	12
<i>orateurs</i> : Mme Van de Casteele , MM. Van Aperen, Verstraeten, Van den Broeck, Daerden , ministre des Transports, Mme Colenvaux , à la demande du ministre Di Rupo		<i>sprekers</i> : mevrouw Van de Casteele , de heren Van Aperen, Verstraeten, Van den Broeck, Daerden , minister van Vervoer, mevrouw Colenvaux , op verzoek van minister Di Rupo	
Motions	19	Moties	19
Question orale de M. Jean-Pierre Viseur au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "le nouveau service RESPO de La Poste" (n° 1432)		Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Viseur aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de nieuwe RESPO-dienst van De Post" (nr. 1432)	
(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)	19	(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)	19
<i>orateurs</i> : MM. Viseur, Daerden , ministre des Transports, Mme Marcelle , à la demande du ministre Di Rupo		<i>sprekers</i> : de heren Viseur, Daerden , minister van Vervoer, mevrouw Marcelle , op verzoek van minister Di Rupo	
Question orale de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les compétences fédérales en matière de radiodiffusion" (n° 1435)		Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de federale bevoegdheden inzake radio-omroep" (nr. 1435)	
(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)	20	(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)	20
<i>orateurs</i> : MM. Leterme, Daerden , ministre des Transports, Mme Marcelle , à la demande du ministre Di Rupo		<i>sprekers</i> : de heren Leterme, Daerden , minister van Vervoer, mevrouw Marcelle , op verzoek van minister Di Rupo	
Question orale de M. Michel Moock au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "l'existence de règlements discriminatoires à La Poste" (n° 1513)		Mondelinge vraag van de heer Michel Moock aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "discriminatoire reglementen bij De Post" (nr. 1513)	
(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)	22	(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)	22
<i>orateurs</i> : MM. Moock, Daerden , ministre des Transports		<i>sprekers</i> : de heren Moock, Daerden , minister van Vervoer	
Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Transports sur "l'accompagnement des handicapés à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1520)	23	Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Vervoer over "de gehandicaptenbegeleiding op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1520)	23
<i>orateurs</i> : MM. Van Eetvelt, Daerden , ministre des Transports		<i>sprekers</i> : de heren Van Eetvelt, Daerden , minister van Vervoer	
Question orale de M. Charles Janssens au ministre des Transports sur "les incidents survenus le 15 octobre 1998 à Louvain dans le train Bruxelles-Liège - arrestation administrative d'un voyageur" (n° 1521)	24	Mondelinge vraag van de heer Charles Janssens aan de minister van Vervoer over "de incidenten van 15 oktober 1998 op de lijn Brussel-Luik - administratieve aanhouding van een reiziger" (nr. 1521)	24
<i>orateurs</i> : MM. Ch. Janssens, Daerden , ministre des Transports		<i>sprekers</i> : de heren Ch. Janssens, Daerden , minister van Vervoer	

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 21 OCTOBRE 1998

PRÉSIDENCE de
M. Schellens

La séance est ouverte à 10.25 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 21 OKTOBER 1998

VOORZITTER :
De heer Schellens

De vergadering wordt geopend om 10.25 uur.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Marc van den Abeelen aan de minister van Vervoer "over de problematiek van het vervoer per schip van los gestorte meststoffen" (nr. 1412)
- de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Vervoer over "de problematiek van het vervoer per binnenschip van los gestorte meststoffen met hoge concentraties ammoniumnitraat" (nr. 1467)

Questions orales jointes de :

- M. Marc van den Abeelen au ministre des Transports sur "la problématique du transport par bateau d'engrais déversés en vrac" (n° 1412)
- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Transports sur "la problématique du transport par voie d'eau intérieure d'engrais déversés en vrac comportant des concentrations élevées de nitrate d'ammoniaque" (n° 1467)

De voorzitter : De heer Marc van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc van den Abeelen (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijn vraag bestaat uit twee delen. De heer Van Hoorebeke zal het meer specifiek hebben over de binnenvaart, mij is het meer te doen om de havenproblematiek.

Het is schrijnend dat een aantal zaken in dit land maar niet geregeld geraken. De minister doet zijn best, hij schrijft veel brieven. Ik heb alle gegevens over het probleem van de los gestorte meststoffen dat ontstond begin 1997. Er is tussen hemzelf en schepen Delwaide van Antwerpen wel een briefwisseling geweest, maar men heeft voor het probleem zelf nog geen definitieve oplossing gevonden.

Ik kan begrijpen dat er veertig jaar geleden gevaren waren verbonden aan het vervoer van ammoniumnitraten. Vandaar dat er in 1958 een koninklijk besluit werd uitgevaardigd dat dit vervoer reglementeert. Voor dergelijke transporten moet er telkens opnieuw een aparte ontheffing gebeuren - in een aantal gevallen heeft de minister die ontheffing gegeven - met het risico dat een aantal rederijen in Antwerpen dreigen af te haken.

De rederij Star bijvoorbeeld is een Noorse rederij en een trouwe klant van de haven van Antwerpen. Zij hebben een contract gesloten met Norskhydro en mogen gedurende vijf jaar al het ammoniumnitraat van Norskhydro naar de Amerikaanse Westkust vervoeren. Het ammoniumnitraat wordt geladen in Sluiskil, maar op dat ogenblik is het schip nog niet vol. Het moet verder varen naar de haven van Antwerpen om daar staal en andere goederen te laden. De toelating voor het vervoer van ammoniumnitraat komt er niet, of pas drie weken later. Over de afstand Sluiskil-Antwerpen doet een schip geen

zes uur en wanneer er drie weken moet worden gewacht op een toelating voor vervoer is het te begrijpen dat het schip al lang is verdwenen. Antwerpen riskeert op die manier dus een aantal lijnen te verliezen.

De concurrentie tussen Terneuzen, Rotterdam, Vlissingen en de haven van Antwerpen is tegenwoordig vrij scherp. Het uitbaggeren van de Schelde zal nog een tijd duren, wat voor Antwerpen nadelig uitvalt.

Ik vraag de minister mij met een "ja" of "nee" te antwoorden op twee vragen. Is hij ten eerste bereid het koninklijk besluit van 1958 - dus van veertig jaar geleden - te wijzigen, mits de inachtneming van de door de havenkapiteinsdienst opgestelde veiligheidsmaatregelen ? De ambtenaren van zijn kabinet zijn deze vraag gunstig genegen. Zij vinden de procedure veel te omslachtig en worden daarin bijgetreden door de havenkapiteinsdienst van Antwerpen die een toezicht moeten uitoefenen.

Ik weet dat de minister een grote voorstander is van een vereenvoudiging van de administratieve rompslomp. Er bestaat in dit land trouwens een dienst voor de administratieve vereenvoudiging. Dit is voor de minister bijgevolg een uitstekende gelegenheid om te bewijzen dat hij de "red tape" een beetje wil inkorten.

Ten tweede vraag ik hem of hij bereid is om op het Europese niveau aan te dringen op een effectieve een eenvormige Europese regelgeving.

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : Mijnheer de voorzitter, ik kan mij alleen maar aansluiten bij de uiteenzetting van de heer van den Abeelen.

Het is goed dat wij deze aangelegenheid in de commissie eens kunnen aankaarten, alhoewel ik ervan overtuigd ben dat de minister al lang op de hoogte is van dit probleem.

Heel wat bedrijven uit de havens van Antwerpen en Gent en zelfs uit Nederland dringen aan op een definitieve en correcte regelgeving voor het vervoer van ammoniumnitraten.

Ik besef zeer goed dat de minister zich in een moeilijke positie bevindt want vandaag wordt hij door ons op de korrel genomen, maar tegelijkertijd is hij slachtoffer van het advies dat hij moet vragen aan het ministerie van Economische Zaken, meer specifiek aan de dienst Springstoffen. Daar situeert zich het eigenlijke probleem. Ik heb het gevoel dat de minister, niettegenstaande uit de dossiers is gebleken dat hij van goede wil is, te weinig kracht en initiatief aan de dag legt om die gescleroseerde dienst van de Springstoffen up to date te maken. Ik heb met hen herhaalde malen contact gehad en ik meen wel te mogen zeggen dat de dienst hopeloos verouderd is.

De heer **Marc van den Abeelen** (VLD) : Men zou hem moeten laten ontploffen !

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : De dienst is bemand door ingenieurs die de problemen proberen op te lossen met boeken en reglementen, terwijl er rapporten voorhanden zijn van explosiedeskundigen, brandweerexperts, enzovoort, die wel melding maken van een zeker gevaar, dat echter onder controle kan worden gehouden door efficiënte veiligheidsmaatregelen.

De heer van den Abeelen wees erop dat het lossen en laden van ammoniumnitraten moet worden onderworpen aan begeleidende voorzorgsmaatregelen. Al de terminals zijn echter conform Vlare II en de havenkapiteinsdiensten zijn bereid de vereiste begeleidende maatregelen uit te werken. Er zijn dus voldoende argumenten om de dienst Springstoffen duidelijk te maken dat hun negatief advies niet langer verantwoord is omdat het volledig in tegenstelling is met de realiteit.

Graag had ik van de minister vernomen hoe hij de dienst in kwestie tot andere inzichten zal proberen te brengen.

De huidige toestand is immers onhoudbaar. De heer van den Abeelen wees al op de nadelen voor de rederijen,

maar ook de binnenscheepvaart is slachtoffer van deze verouderde procedure. Nochtans kan de binnenscheepvaart een belangrijke rol spelen in het verlichten van het vervoer langs de weg.

Vele bedrijven werken met tijdelijke afwijkingen voor een jaar, maar mogen de lichters maar voor 80% van de capaciteit laden. De 20% die niet mag worden geladen, betekent precies de marge die men heeft om commercieel rendabel te kunnen varen. Een aantal rederijen komen op die manier in financiële moeilijkheden. Dat zal zeker niet de bedoeling zijn van de minister. Een Nederlands bedrijf heeft in verband met deze problematiek trouwens een zaak hangende voor de Raad van State.

Welke concrete maatregelen overweegt de minister om aan deze moeilijkheden tegemoet te komen ? Er bestaat een Europese richtlijn. In andere Europese landen mogen binnenschepen wel voor 100% ammoniumnitraat vervoeren. Het is dus de hoogste tijd dat er hiervoor een doorzichtige en correcte besluitvorming wordt uitgewerkt, zodat de Belgische bedrijven op een behoorlijke manier kunnen concurreren met het buitenland.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad juist dat het transport in bulk per zeeschip of per binnenschip van meststoffen met een hoge concentratie aan ammoniumnitraten omwille van het ontploffingsgevaar aan specifieke regels betreffende de lading is onderworpen.

Hieronder vallen ook alle meststoffen die een EG-label hebben gekregen. Om van die regels te kunnen afwijken moeten de betrokken ondernemingen een specifieke toelating aanvragen. Deze toelating wordt afgeleverd door de minister van Vervoer, na advies van zijn collega van Economie die hiervoor zijn dienst Springstoffen raadpleegt.

Bien que ces avis permettent de déroger aux dispositions légales, des restrictions subsistent au niveau du chargement, et ce pour des raisons de sécurité.

Ainsi, pour des navires, le chargement maximum est fixé à 3 000 tonnes. Pour des bateaux de navigation intérieure, une limitation de chargement est valable jusqu'à 1 000 tonnes, avec un maximum de 80%.

Vous comprendrez - du moins je l'espère - qu'il ne m'appartient pas d'apprécier l'attitude du service des explosifs. Je me dois de constater que ce service est plus sévère que les

autorités néerlandaises. Par ailleurs, on me dit également qu'il est moins sévère que les autorités françaises qui, par exemple, refusent chaque transport maritime de ce type dans leurs ports.

Je vous remercie de votre intervention car elle me permet de vous dire en synthèse que je suis demandeur pour développer une réglementation uniforme au niveau européen. Si nous en convenons ainsi au sein de cette commission, je suis tout à fait disposé à relancer le débat à ce niveau. En effet, pour moi, c'est la seule voie raisonnable.

Au-delà de cela, l'assouplissement des limitations de chargement a fait l'objet d'une concertation entre les deux administrations concernées.

Voilà comment les choses pourraient évoluer. Je n'affirme pas que c'est une solution définitive, mais en attendant la discussion au niveau européen, je pense qu'il était bon d'avoir cette concertation.

Le premier grand principe est le suivant. Les deux administrations souhaitent poursuivre le système des dérogations individuelles par entreprise, faisant ainsi preuve de souplesse vis-à-vis des entreprises qui font preuve d'une attitude responsable. L'administration garde une possibilité d'appréciation en cas de doute sur la fiabilité de l'entreprise.

Le deuxième principe est que pour le transport maritime, il n'y aurait plus de limitation en ce qui concerne le chargement, à condition que d'autres matières visées par la réglementation ne soient pas également embarquées. Si tel devait être le cas, une limitation de 4 000 tonnes serait instaurée.

Troisième principe : en navigation intérieure, un chargement maximum de 1 000 tonnes et une limitation du chargement à 80% seraient maintenus. Néanmoins, la possibilité de ne plus imposer de limitation de chargement est examinée quand un équipement moderne de lutte contre l'incendie est présent à bord.

Voilà la nouvelle approche que nous avons concoctée. Je crois objectivement que dans l'attente d'une négociation européenne, ces nouvelles mesures sont de nature à rencontrer les besoins des entreprises concernées. Elles vont incontestablement dans le sens de l'assouplissement, ce qui répond à un besoin du secteur.

Un dernier thème a été évoqué : celui du recours en annulation introduit auprès du Conseil d'Etat. Je sais que les deux parties concernées ont déposé leur

Daerden

mémoire. Mais à l'heure actuelle, je suis dans l'incapacité de vous dire dans quel sens le Conseil d'Etat tranchera.

Indépendamment de l'avis du Conseil d'Etat, je pense qu'il était important d'assouplir les réglementations en réponse aux besoins du secteur par l'adoption de mesures transitoires. Par ailleurs, je suis prêt à relancer le débat pour une harmonisation européenne, qui me paraît être la seule vraie réponse.

De **voorzitter** : De heer Marc van den Abeelen heeft het woord.

De heer **Marc van den Abeelen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord. Mag ik daaruit concluderen dat hij van plan is vrij snel iets te ondernemen op het Europese vlak ? De versoepeling van de maatregelen kan filosofisch of ideologisch natuurlijk een mooie oefening zijn, maar er moet ook rekening worden gehouden met de praktijk. De wereld is veranderd, alles gaat veel sneller dan vroeger. Zo zou ook de regeling heel snel moeten worden versoepeld en dat is het grote probleem. Voor mij is het voorstel van de havenkapiteinsdienst van Antwerpen de ideale oplossing. Het zijn niet de mensen van de dienst Springstoffen die weten wat er op het terrein gebeurt. Het is volgens mij niet mogelijk het economische leven in dit land te leiden vanuit een kantoor in Brussel, met alleen een reglement voor de neus. Er moet nog voeling zijn met de werkelijkheid. Dat is zo in de politiek en dat geldt eveneens voor de economie. Ik twijfel eraan dat ze in de dienst Springstoffen in Brussel weten wat de termen "bakboord" en "stuurboord" betekenen of dat ze het achterste en het voorste van een schip uit elkaar kunnen houden. Daarom stel ik voor het koninklijk besluit aan te passen en de appreciatie van de dossiers over te laten aan het havenbedrijf Antwerpen dat daarvoor een heel protocol heeft opgesteld. Het gaat hier ook om een overheidsdienst die ressorteert onder de voogdij en het gezag van de minister van Vervoer.

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : Mijnheer de voorzitter, de minister komt in een belangrijke mate tegemoet aan de noden en verzuchtingen van de havenbedrijven. Deze materie is, ook door de bedrijven, altijd op een vrij serene manier benaderd. Men geloofde in de dialoog, men voelde dat er een evolutie was, maar het ging veel te traag. Daarom was het goed dat de heer van den Abeelen deze zaak vandaag heeft aangekaart.

Ik zou willen ingaan op de suggestie van de heer van den Abeelen. Hij spreekt over de havenkapiteinsdiensten van Antwerpen en Gent. Het aspect binnenvaart is echter ook een bevoegdheid van de Gewesten. De vergunningen zijn weliswaar een federale bevoegdheid, maar de binnenvaart is een gewestelijke materie. Kunnen de Gewesten bijgevolg ook niet worden gevat ? Ik weet dat men met dit probleem ook bezig is in het kabinet van minister Stevaert.

Het zou misschien interessant zijn een werkgroep op te richten met onder meer ook vertegenwoordigers van de Gewesten. Kan de minister dit niet in overweging nemen ? Er moet toch een samenwerking mogelijk zijn tussen het federale niveau en de Gewesten. De minister zegt dat het zijn taak niet is de adviezen van de dienst Springstoffen te beoordelen. Die werkgroep kan bijvoorbeeld een college van experts aanstellen om deze materie te onderzoeken. Ik heb verslagen van brandweerdekundigen waaruit blijkt dat ammoniumnitraat wel degelijk veilig kan worden vervoerd wanneer bepaalde voorzorgsmaatregelen in acht worden genomen. In de dienst Springstoffen wil men echter niet afwijken van een strak standpunt dat in een administratie is geformuleerd, maar dat niet meer beantwoordt aan de werkelijkheid.

Le **président** : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Je remercie nos collègues pour les deux interventions additionnelles.

Je suis tout à fait d'accord de tenir une réunion interministérielle dans le cadre de la CICI afin de prendre, non seulement, le pouls au niveau intérieur, mais aussi de préparer la discussion au niveau européen. C'est une excellente suggestion.

Deuxièmement, je suis conscient - mais permettez-moi de pouvoir y réfléchir et peut-être d'aborder le problème au niveau de cette réunion également - de la nécessaire accélération de la décision. Cela sera introduit dans ce débat.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Vervoer over "de aanleg van een hogesnelheidslijn van Luik naar de Duitse grens" (nr. 1445)

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Transports sur "la construction d'une ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande" (n° 1445)

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag, die aanvankelijk een interpellatie was, werd reeds lang ingediend, naar aanleiding van krantenartikels die ons erop wezen dat uiteindelijk een beslissing werd genomen omtrent het doortrekken van de HSL-infrastructuur, inclusief het traject van Luik tot de Duitse grens.

Volgens *De Financieel Economische Tijd* van vrijdag 7 augustus zou de kostprijs 8 miljard frank bedragen voor 8 minuten tijdswinst. Is het inderdaad juist dat een stuk tracé van 1 minuut 1 miljard kost ?

De regering besliste de volledige HSL-infrastructuur, inclusief het traject van Luik tot de Duitse grens te realiseren. Het maandenlange werk van de Luikse politieke en economische lobby was dus niet vruchteloos ! Bovendien vergeet men in het dossier te verwijzen naar de rol van de huidige eerste minister die nog niet zo lang geleden minister van Verkeer was. Immers, net zoals in andere dossiers, werden ook hier op Europees vlak beloften gedaan die te allen prijze moesten worden gehouden.

Acht miljard frank voor 8 minuten tijdswinst ! De modernisering van lijn 37 zou 16,6 miljard frank hebben gekost en een aparte hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens kost 24,6 miljard frank, zijnde 8 miljard Belgische frank meer.

Alles wijst erop dat de rendabiliteit van dit project niet is verzekerd: integendeel. Volgens een intern NMBS-document van 9 november 1993 mag geen positieve cash flow worden verwacht vóór het jaar 2025 en dan nog op voorwaarde dat de Europese Unie over de brug komt met 7,5 miljard frank.

Bovendien bevestigden de Duitse regering en de Duitse Bundesbahn in februari 1998 dat zij niet zinnens zijn te investeren in een afzonderlijke hogesnelheidslijn van de Belgisch-Duitse grens tot Keulen.

Indien men alles op een rijtje zet, lijkt het er sterk op dat de vermaledijde communautaire wafelijzerpolitiek andermaal meespeelde, met als enig resultaat dat ten noorden van Antwerpen en ten oosten van Luik een nieuwe aanslag zou worden gepleegd op de weinige open ruimten die ons nog resten.

Mijnheer de minister, gaven de Duitse regering en de Duitse Bundesbahn recent aan op een of andere manier toch te willen investeren in een afzonderlijke hogesnelheidslijn van de Belgisch-Duitse grens tot Keulen? Mag een financieel akkoord worden verwacht met Duitsland voor de aanleg van de HSL Luik-Duitse grens, zoals dat bestaat voor Antwerpen-Nederlandse grens?

Blijft men met de aanleg van de afzonderlijke hogesnelheidslijn binnen het vastgelegde budget voor het HST-project en mag een financiële tussenkomst van de Europese Unie worden verwacht?

Welke rendabiliteitsprognoses worden vooropgesteld voor het traject Brussel-Duitse grens?

Wordt, naast de aanleg van een afzonderlijke hogesnelheidslijn Luik-Duitse grens, nog een modernisering van lijn 37 Luik-Verviers-Welkenraedt doorgevoerd en wat is de timing van dit project?

Ten slotte, mijnheer de minister, had ik graag geweten of met de aanleg van een aparte hogesnelheidslijn Luik-Duitse grens, niet andermaal worden afgeweken van het principe dat de aanleg van een HST-net zoveel mogelijk moet worden geïntegreerd met het binnenlands treinnet.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, ik zal niet alle Belgische en internationale beslissingen opsommen betreffende het Belgische HST-project in het kader van het BBK-net, maar wens er slechts twee aan te halen.

L'analyse du 26 janvier 1990 contenait déjà l'option de la ligne nouvelle au-delà de Liège. Le plan d'investissement pour la période 1996-2005, approuvé par le conseil des ministres du 5 juillet 1996, confirmait ce choix pour le tronçon P5 de la branche EST: "P5: les travaux sur la ligne 37 existant, Liège-frontière allemande, sur environ 5 km, et l'établissement d'une nouvelle ligne sur 25 km, parcourable à 220 km/h jusqu'à Welkenraedt, y

compris un tunnel de 6 km entre Chênée et Soumagne. A partir de Welkenraedt, la ligne 37 existante sera suivie jusqu'à Aix-La-Chapelle." Voilà donc ce que confirmait le conseil des ministres le 5 juillet 1996.

Ingevolge bepaalde moeilijkheden en negatieve reacties van eind 1997, heb ik evenwel gevraagd dat de NMBS en Tuc Rail een nieuwe studie zouden uitvoeren. Deze studie van maart 1998 heeft de voor- en nadelen van de verbetering van de lijn 37 vergeleken met die van de nieuwe lijn via Soumagne.

De nieuwe haalbaarheidsanalyse toont aan dat Soumagne de enige realistische keuze is.

C'est sur cette base que le gouvernement a, en date du 29 mai dernier, confirmé: "qu'il convient de réaliser l'intégralité de l'infrastructure TGV de frontière à frontière, en ce compris la ligne nouvelle au-delà de Liège, dans le respect de l'enveloppe de 147,6 milliards, en 1994, de même d'ailleurs que les investissements pour l'infrastructure du réseau intérieur pour un montant de 155,1 milliards de francs 1994, en ce compris les infrastructures mixtes pour un montant de 36,6 milliards de francs 1994 et ce, conformément à la décision du conseil du 5 juillet 1996. Le programme physique des investissements en matériel roulant sera également respecté."

Je conclus en réaffirmant que le réseau intérieur ne sera pas la victime de ce choix très important. De plus, l'amélioration de la ligne 37, c'est-à-dire la ligne actuelle entre Liège et la frontière allemande, aurait fortement perturbé le service intérieur et le service international pendant une dizaine d'années, comme le montre d'ailleurs l'étude de manière tout à fait explicite, ce qui est évidemment inacceptable pour les navetteurs.

Voilà, monsieur le président, les éléments que je vous ai rappelés sur ce dossier qui a fait couler beaucoup d'encre et suscité beaucoup d'images de télévision.

De **voorzitter**: De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU): Mijnheer de voorzitter, de minister heeft, altijd, tussen aanhalingstekens, nogal fel gehamerd op de beslissing van de regering. Hij wil zich hier duidelijk achter verschuilen omdat hij goed beseft het dit een heel gevoelig dossier is.

Ik weet niet of de studie waarnaar hij verwijst, ter beschikking is gesteld van de commissie of dat wij er eventueel inzage kunnen van hebben. Wij zouden toch graag weten welke studie de minister als basis heeft genomen voor zijn advies aan de regering. Wanneer daaruit inderdaad blijkt dat dit de enige realistische keuze was, zullen we dat aanvaarden en moeten we alleen nog nagaan hoe die keuze budgettair kan worden ingekaderd.

Op één vraag heeft de minister niet geantwoord. De Duitse regering heeft altijd het standpunt ingenomen dat zij niet zou investeren in een hogesnelheidslijn vanaf de Belgische grens tot Keulen. In dat geval zal een trein tot aan de Belgische grens rijden met een snelheid van 200 kilometer per uur en voorbij de grens terug aan het normale tempo. Dan zullen de 8 minuten tijdswinst, die 8 miljard frank zullen hebben gekost, snel verdwijnen. Is daarmee rekening gehouden?

Blijft de Duitse regering vandaag nog altijd bij haar standpunt of heeft de minister dienaangaande geen gesprekken gevoerd?

Le **président**: La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre: Je puis vous assurer que j'ai analysé de manière très approfondie l'étude réalisée par la SNCB Fitrac. Je ne vois aucune objection à ce que nous ayons un contact avec la SNCB afin que nous puissions joindre au rapport une synthèse de cette étude très volumineuse afin que chacun dispose de l'information.

En ce qui concerne la ligne au-delà de la frontière, j'ai eu plusieurs contacts avec les autorités allemandes. C'est d'ailleurs un des éléments qui m'ont amené à me remettre en cause à un certain moment. En effet, je me suis demandé si, les Allemands ne voulant pas construire une nouvelle ligne, il était logique que nous en créions une. Ma position a suscité de nombreuses réactions et j'ai décidé que la situation devait être réétudiée.

Je me suis rendu en Allemagne pour rencontrer le responsable de la DB, ainsi que M. Wiesmann qui était à l'époque le ministre allemand des transports. J'étais accompagné, comme il se doit, des responsables de la SNCB et de l'ambassadeur. La position allemande était on ne peut plus claire: pour diverses raisons, ils n'ont pas l'intention, dans un avenir rapproché, de construire une ligne nouvelle. Ils ont notamment la ferme volonté de faire

passer cette ligne par Aix-la-Chapelle et d'y prévoir un arrêt. Toutefois, les responsables de la DB m'ont assuré que tout serait mis en oeuvre pour une amélioration substantielle de la ligne.

Il est important de souligner que si, chez nous, les trains rouleront à 200 ou 220 km/h, en Allemagne, sur cette ligne améliorée, ils atteindront les 250 km/h. Il me serait donc difficile de leur reprocher de ne pas faire d'investissements.

Lors de la visite officielle en Belgique du président allemand, j'ai de nouveau évoqué ce problème.

En conclusion, cette ligne sera constituée d'une ligne nouvelle entre Liège et la frontière allemande et une ligne nettement améliorée sur le tronçon allemand. Nous devons veiller à respecter les délais de sorte que la mise en service, prévue pour 2005, puisse être effective.

De voorzitter : Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Interpellations jointes de :

- M. Jacques Vandenhoute au ministre des Transports sur "les mesures de sécurité à prendre dans et autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2073)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem eu égard à une série d'incidents" (n° 2082)

Samengevoegde interpellaties van :

- de heer Jacques Vandenhoute tot de minister van Vervoer over "de in en om de nationale luchthaven van Zaventem te nemen veiligheidsmaatregelen" (nr. 2073)

- de heer Lode Vanoost tot de minister van Vervoer over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem naar aanleiding van een reeks incidenten" (nr. 2082)

Le président : La parole est à M. Jacques Vandenhoute.

M. Jacques Vandenhoute (PRL-FDF) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, ces trois derniers mois n'ont, faut-il le dire, pas été de tout repos pour les services de secours de l'aéroport de Bruxelles-National. Je n'ai jamais lu ni entendu parler, et vous non plus, d'autant d'accidents à Zaventem que durant ce dernier été. Par miracle, ces accidents se sont toujours terminés au mieux.

Ainsi, le 5 juin, c'est le retour d'un avion dont le train d'atterrissage est cassé. Le 17 juillet, la perte d'une roue d'un avion à l'atterrissage; le 10 août, l'atterrissage en urgence d'un Boeing Air-Europe dont les réacteurs étaient en feu; le 29 août, la glissade d'un Airbus A-340 de la Sabena lors de son atterrissage, ce dernier accident ayant mis deux pistes hors d'usage pendant quarante-huit heures. Enfin, le 26 septembre, un Boeing 737 de la Sabena perd des éléments de réacteur, qui s'écrasent sur des voitures. On dit que ce n'est pas très grave. Vous vous rappellerez ce qu'en a dit la presse.

Mais en attendant, ces éléments s'écrasent sur des voitures dans les environs de Machelen. C'est un nouveau miracle qu'il n'y ait eu ni morts ni blessés.

Il convient d'ajouter à ce triste bilan la collision de deux avions de la Sabena lors d'une manoeuvre au sol. Tous ces événements ne m'inspirent, bien sûr, aucune confiance en l'avenir et je me crois loin d'être le seul à le penser.

Il serait dommage que le nom de Zaventem devienne bientôt synonyme de liste noire. C'est ainsi que titrait "Le Soir" du 10 juin 1998 en reprenant les critiques de l'Association belge des pilotes et techniciens aéronautiques, notamment quant au fait que les pistes d'atterrissage, et c'est tout le drame, soient mal orientées face au vent.

Sans parler, bien entendu, de l'étroitesse de cet aéroport qui rend impossible le dédoublement ou le prolongement des pistes, sans grand problème d'ailleurs.

"La Libre Belgique" du 19 août 1998 révèle quant à elle l'inquiétude des pompiers au sujet de la sécurité de l'aéroport. Et je les cite : "Si un avion de 100 passagers s'écrase, il faudrait 400 pompiers pour agir efficacement. La partie la plus dangereuse, c'est le décollage. Si un avion s'écrase en ville, ce serait un massacre." Ce n'est pas moi qui le dit, ce sont les pompiers. "Tous les plans d'urgence concernant l'aéroport et ses alentours, une intervention en dehors serait de l'improvisation." C'est bien cela le drame et la raison de cette interpellation.

Il faudrait que les vols ne passent, bien entendu, plus au-dessus de zones d'habitat à forte densité.

"La Lanterne" du 31 août 1998 titrait "Le crash avant l'an 2000". Ce titre n'est pas de moi, je ne suis pas un oiseau de malheur qui joue les Cassandre. On souhaite de tout coeur que les miracles continuent. Mais on titre "Le crash avant l'an 2000" et

évoqué les rumeurs de la probabilité d'un grave accident aérien à Bruxelles, résultant de plusieurs facteurs : l'augmentation en flèche du trafic aérien, l'état parfois désastreux de certains avions, l'hostilité des Bruxellois et, bien sûr, de toute une série de riverains au maintien de certains couloirs aériens, dont la plupart passent évidemment au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'accident du 26 septembre 1998 est pour le moins, on peut le dire, la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Car si tous les autres incidents se sont produits dans l'enceinte de l'aéroport, et tant mieux qu'ils se soient bien terminés, des dégâts non contestables ont cette fois été causés à des tiers en dehors de l'aéroport. Comme je viens de le rappeler, ce ne sont fort heureusement que des dégâts matériels, aux toits et à certaines voitures, que la chute de pièces du réacteur d'un Boeing 737 de la Sabena a provoqués.

De plus, les autorités aéroportuaires semblaient trouver cet incident tout à fait normal. Je ne reprends ici que ce qui a été dit, je ne fais pas de mauvais esprit.

Monsieur le ministre, pourquoi cette recrudescence soudaine d'accidents alors qu'il n'y a plus eu d'accidents à Zaventem depuis le mois de février 1961 ?

Ne pensez-vous pas que la politique de croissance inconsidérée du trafic, menée par les dirigeants de l'aéroport, en soit une cause ?

Vous savez que nous en avons débattu. Ces gens, qu'on dit responsables, ont l'outrecuidance d'annoncer, à un séminaire, à un colloque, à une conférence de presse, que nous passerions, d'ici l'an 2006, des 270 000 mouvements actuels - ce qui d'après les contacts que j'ai à tous les niveaux de la sécurité en ce compris à la tour de contrôle -, pose déjà des problèmes, à 470 000 mouvements.

Je n'en fait pas le reproche aux responsables de la BIAC qui sont d'honorables gestionnaires mais ils ont été renforcés, sauf à une voix près qui vous appartient heureusement encore, par des gens qui ne sont évidemment pas des enfants de chœur mais des financiers. Comme vous l'imaginez, cet esprit lucratif, de rentabilité, dicte ses impératifs et nous inquiète, bien entendu, de plus en plus.

Alors, la question se pose de savoir si Zaventem est capable d'absorber autant de trafic que ses dirigeants le laissent croire ou espérer. Les riverains de Zaventem sont en droit de revendiquer un droit à la sécurité.

Je m'interroge toujours sur la raison pour laquelle, depuis 25 ans, les avions gros porteurs survolent Bruxelles de part en part en semaine, et aussi pratiquement chaque week-end, et ce à la suite des modifications des procédures introduites par l'un de vos illustres prédécesseurs, le ministre Chabert.

Lors de l'exercice de prévention, de nombreuses failles avaient été décelées : bornes d'incendie masquées par les herbes, trop petit centre de tri des blessés, difficultés d'accès aux pistes, non-interruption du trafic en cas d'accident, mauvaise évacuation des blessés, appel à des cliniques ou à des services d'intervention de la région flamande, absence de coopération avec des services ou hôpitaux proches mais situés en région bruxelloise, absence de coordination radio entre tous les services de secours, et j'en passe.

Enfin, monsieur le ministre, tous les riverains de Zaventem, où qu'ils soient, ont peur de voir un jour se produire le pire, l'inévitable : la chute d'un avion. Nous ne voulons revivre ni Amsterdam, ni Quito, ni Kinshasa.

Une des premières mesures à prendre serait, bien entendu, d'interdire immédiatement tout survol de zone à forte densité de population, puis de limiter le nombre de mouvements d'avions et enfin, de mieux contrôler ceux qui viennent à Bruxelles-National.

Car, quoi qu'en pense l'administration de l'Aéronautique, des avions interdits de vol au sens de la directive 92-14 de la Commission européenne continuent à atterrir à Zaventem. BAI en est d'ailleurs très fier puisque, dans un récent numéro de "Flash", la nouvelle liaison Bruxelles-Hararé est illustrée par la photo, en gros plan, d'un avion ancien, désuet, vétuste et totalement interdit de vol en Europe mais qui, pourtant, atterrit soudain à Zaventem.

C'est vrai que nous avons participé à tous les débats relatifs à la mise en place tant attendue de Belgocontrol, de la BIAC. Nous avons un peu fait de BIAC à la fois un juge et partie, puisqu'il est même apte à pouvoir octroyer les dérogations. Il faut bien reconnaître que c'est un peu fort.

Monsieur le ministre, je ne souhaiterais pas être à votre place. Je vous le dis franchement. Nous entretenons d'ailleurs depuis toujours d'excellents rapports humains. Beaucoup de fonctions de ministre sont à risque, comme nous avons pu nous en apercevoir, et il serait un peu prétentieux de dire que l'objectif de la motion que j'ai déposée, et dont vous avez pu prendre connaissance, est de vous protéger.

Mais son adoption prouverait qu'au sein de cette commission, avec le ministre, par une motion votée par le parlement, nous sommes conscients d'une série de choses graves et que nous mettons en garde ceux qui, aujourd'hui, sont responsables et à qui vous avez donné cette responsabilité.

L'objectif de cette motion est donc d'attirer l'attention de la commission et du ministre sur une situation qui, je vous l'assure, devient très inquiétante. Cette motion, comme d'autres d'ailleurs par le passé, pourrait être signée par tous les partis confondus, de manière à montrer que le parlement est conscient de certains problèmes. Entre autres, de cette phobie, que vous ne partagez d'ailleurs pas, qu'en l'an 2006, il y ait 470 000 mouvements de jour, sans parler des mouvements de nuit, qui tripleront eux aussi.

J'aimerais avoir la réaction du ministre et j'espère de tout coeur que cette motion raisonnable, retravaillée jusqu'à la dernière minute pour qu'elle soit acceptable parce qu'elle défend, en tout cas, les travaux de notre commission et qu'elle préserve une position tout à fait responsable du ministre, sera comprise comme un avertissement du parlement.

Nous pourrions un jour être très heureux d'avoir adopté cette motion.

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLOGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de eerste plaats wil ik de vergadering erop wijzen dat ik vandaag andermaal te laat ben aangekomen omdat de trein vertraging had.

Mijnheer de minister, ik zal niet herhalen wat de heer Vandenhaute heeft naar voren gebracht. De voorbije zomer heeft zich op de luchthaven een reeks incidenten voorgedaan. De link met de toename van het luchtverkeer is evident. Uw experts zullen u zeker hebben uitgelegd dat deze incidenten voor hetzelfde geld in een catastrofe hadden kunnen ontaarden.

Incidenten als deze met de Airbus die door het landingsgestel is gezakt en de 737 die zijn rotorbladen verloor, kunnen gemakkelijk tot een ramp escaleren. Ik hoef u wellicht niet te zeggen wat zou zijn gebeurd als de Airbus iets vroeger, met name toen de snelheid nog hoger was, door het landingsgestel zou zijn gezakt. Het is niet mijn bedoeling paniek te zaaien, integendeel. Wel ben ik van mening dat het nodig is dat de minister een reflectie over deze reeks incidenten maakt. Ook moet, zoals de

heer Vandenhaute heeft onderstreept, worden nagedacht over urgentieplannen voor de reddingsdiensten buiten de periferie van de luchthaven. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister dienaangaande.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals u heb ik vastgesteld dat zich tijdens de zomer een reeks incidenten heeft voorgedaan op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Sinds zeer lang hebben zich op Brussel-Nationaal geen ongevallen voorgedaan, waarover ik mij trouwens verheug. Af en toe kunnen echter incidenten gebeuren, gelukkig zonder slachtoffers.

Sur la base des notes qui m'ont été préparées, l'administration de l'Inspection aéroportuaire n'a connaissance - je ne veux pas entamer de polémique mais je le précise par objectivité -, ni d'un avion qui aurait cassé son train d'atterrissage le 5 juin dernier, ni d'un avion qui aurait perdu une roue à l'atterrissage le 17 juillet. Le seul événement qui soit rapporté à cette date est le dégonflement d'un pneu. Je ne souhaite pas entamer de polémique. Le débat se situe au-delà.

Le 9 août, un Boeing 737 de la compagnie espagnole Air-Europa, a effectivement connu un problème de moteur qui l'a obligé à faire demi-tour. Par souci d'informer nos collègues, je vous dirai que l'un des deux réacteurs a, en réalité, connu des problèmes de réglage de débit de carburant. Le commandant de bord a réduit le réacteur défaillant et il a atterri avec l'autre réacteur, selon une procédure parfaitement assimilée lors des entraînements.

L'avion étant, avec sa charge de carburant, trop lourd à l'atterrissage, les pompiers se sont positionnés le long de la piste pour arroser les freins trop sollicités. A aucun moment, le réacteur n'a été en feu.

Je tiens à préciser qu'il n'y a eu aucune victime et que toutes les procédures de sécurité ont été parfaitement respectées par les autorités de l'aéroport et par les membres d'équipage de la compagnie.

Ces incidents n'ont aucun lien entre eux et ne sont pas le signe d'une quelconque insécurité de l'aéroport. Ils correspondent à des pannes techniques qui font l'objet d'enquêtes approfondies.

Je profite d'ailleurs de l'occasion pour rappeler ici qu'il est de pratique courante, rendue obligatoire par une

directive européenne 94/56 du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, que chaque incident ayant un impact sur la sécurité fasse l'objet d'une enquête menée par des experts appropriés.

Ainsi, l'incident de l'Airbus A-340 de la Sabena, dont la jambe droite du train d'atterrissage principal s'est casée après avoir touché le sol, fait l'objet d'une enquête à laquelle participent tant les autorités aéronautiques belges et françaises que les représentants d'Airbus Industries.

Cette commission n'a pas encore rendu ses conclusions. Néanmoins, les cinq autres appareils équipés de la même manière ont été vérifiés et ne présentent pas de défaut.

En ce qui concerne les gros porteurs survolant la ville, la raison de ce survol est technique. En effet, les gros porteurs, qualifiés de "monteurs lents" ou "low climbers", doivent poursuivre leur montée dans l'axe de la piste jusqu'à 4000 pieds avant de virer à gauche, de manière à passer la base de Beauvechain à plus de 6000 pieds. Il n'est pas envisageable de virer à droite à 4000 pieds étant donné qu'en le faisant, le trafic de décollage risquerait d'entrer en collision avec le trafic d'atterrissage.

Ce qui est vrai, et cela me paraissait indispensable, c'est que j'ai récemment demandé au directeur général de l'administration de l'Aéronautique de prendre des contacts à haut niveau avec la Défense nationale afin de déterminer quelles mesures pourraient être prises pour rationaliser les espaces civils et militaires.

J'ajoute que l'article 7 du contrat de gestion prévoit que "Belgocontrol s'engage à renforcer la collaboration avec la force aérienne de l'armée belge en vue de développer le concept de "flexible use of airspace". Ce concept fait partie du programme EATCHIP développé par Eurocontrol et consiste à rendre l'espace aérien militaire utilisable par les aéronefs civils, et réciproquement, en fonction des besoins et des demandes de chaque partie suivant des procédures pré-établies, l'objectif étant d'augmenter la capacité de l'espace aérien".

On a beaucoup parlé des plans d'urgence. Si un accident devait survenir à l'aéroport ou aux alentours, quatre plans sont prévus :

- le plan 1 pour les avions en difficulté, avec risque d'accident lors de la manoeuvre d'atterrissage;

- le plan 2 en cas d'accident d'aviation à l'intérieur de l'aéroport;

- le plan 3 en cas d'accident d'aviation à l'extérieur de l'aéroport;

- le plan 4 en cas d'incendie des bâtiments d'installation à l'aéroport ou dans son voisinage immédiat.

Chaque plan prévoit le schéma d'alerte et les mesures incombant à chacun des acteurs : service d'incendie, tour de contrôle, service d'inspection aéroportuaire et service 100.

Ces plans ont été élaborés par un comité ayant réuni les représentants de tous les intervenants d'une opération de secours d'urgence, à savoir le gouverneur, les pompiers, l'hôpital militaire, la gendarmerie, la Croix Rouge, la protection civile, les compagnies d'aviation et d'assistance en escale, les militaires et les services de l'aéroport.

Dans le cadre de l'élaboration du premier contrat de gestion avec BIAC, nous avons eu de longues discussions concernant la sécurité. A la suite de ces discussions, les exigences ont fortement été augmentées.

Conformément aux prescriptions de l'OACI, des exercices d'alerte avec simulation d'accidents d'aviation sont organisés tous les deux ans. Un exercice plus restreint a également lieu chaque année. Cela afin de s'assurer des réactions des différents services et personnes appelés à intervenir.

Les exercices sont également suivis de réunions d'évaluation destinées à optimiser les procédures.

Enfin, la liaison Bruxelles-Harare est prévue par un DC10, chapitre 3 et non pas par un appareil interdit de circulation au sein de la Communauté européenne.

Tels sont, monsieur le président, les éléments que je pouvais vous transmettre sur cette problématique, qui est bien sûr d'une extrême importance. Je signale en tout cas à la commission que la question de la sécurité a été et sera toujours omniprésente lors de nos discussions.

Le **président** : La parole est à M. Jacques Vandenhautte.

M. Jacques Vandenhautte (PRL-FDF) : Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse. J'apprends avec satisfaction que la motion qui a été introduite fait l'unanimité. Cela me fait grand plaisir.

De **voorzitter** : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer **Lode Vanoost** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord waaruit blijkt dat hij zich wel degelijk bewust is van het probleem.

Voor één zaak krijgt hij zeker onze steun, niet alleen uit veiligheidsoverwegingen, maar ook omwille van andere ideologische redenen, namelijk voor de onderhandelingen met zijn collega van Defensie voor de beperking van de militaire luchtkorridors.

De **voorzitter** : Tot besluit van deze bespreking werd een motie van aanbeveling ingediend door de heren Jacques Vandenhautte, Lode Vanoost, Marcel Bartholomeeussen, Michel Wauthier, Jozef Van Eetvelt, Marc van den Abeelen en Michel Mook. Zij luidt als volgt :

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Jacques Vandenhautte en Lode Vanoost

en het antwoord van de minister van Vervoer, verzoekt de minister van Vervoer te willen bemiddelen bij de leiding van Belgocontrol en BIAC opdat alle dringende maatregelen zouden worden genomen om de veiligheid van alle overgevlogen gebieden maximaal te waarborgen.

Die maatregelen moeten er onder meer toe strekken :

1° de lijst van de vliegtuigen waarvoor 's nachts een vliegverbod geldt en de Europese richtlijnen betreffende het verbod op het inzetten van vliegtuigen ouder dan 28 jaar volledig te doen naleven;

2° de luchtkorridors die niet-dichtbevolkte gebieden overvliegen intensief te gebruiken;

3° de toegestane arbeidsprestaties van de lijnpiloten te doen naleven.

De Kamer verzoekt de regering om, in overleg met de Gewesten, in de toekomst in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven simulatieoefeningen van vliegtuigongevallen te houden om op doeltreffende wijze de coördinatie van de hulpdiensten te testen op een plaats die zich op enige afstand van de luchthaven maar wel onder een start- en landingsluchtkorridor bevindt."

En conclusion de cette discussion, une motion de recommandation a été déposée par MM. Jacques Vandenhautte, Lode Vanoost, Marcel Bartholomeeussen, Michel Wauthier, Jozef Van Eetvelt, Marc van den Abeelen et Michel Mook. Elle est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Jacques Vandenhautte et Lode Vanoost

et la réponse du ministre des Transports, demande au ministre des Transports d'intervenir auprès des dirigeants de Belgocontrol et de BIAC afin que toutes les mesures urgentes soient prises pour garantir la sécurité maximale de toutes les zones survolées.

Ces mesures viseront notamment :

1° le respect intégral de la liste des avions interdits de vol la nuit et des directives européennes relatives à l'interdiction d'utilisation des avions âgés de plus de 28 ans;

2° l'utilisation intensive de couloirs aériens ne survolant pas des zones à forte densité de population;

3° ainsi que le respect des prestations autorisées des pilotes de ligne.

La Chambre demande au gouvernement, en concertation avec les régions, qu'à l'avenir, des exercices simulant des accidents d'avions soient organisés dans le voisinage immédiat de l'aéroport, afin de tester efficacement la coordination des secours dans un lieu éloigné de l'aéroport mais situé sur un couloir aérien d'atterrissage ou de décollage."

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Interpellations jointes de :

- M. Jacques Vandenhoute au ministre des Transports sur "le déplacement du trafic" (n° 2074)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "l'accroissement du trafic aérien à Zaventem" (n° 2081)

Samengevoegde interpellaties van :

- de heer Jacques Vandenhoute tot de minister van Vervoer over "het verleggen van het vliegverkeer" (nr. 2074)

- de heer Lode Vanoost tot de minister van Vervoer over "de toename van het luchtverkeer in Zaventem" (nr. 2081)

Le président : La parole est à M. Jacques Vandenhoute.

M. Jacques Vandenhoute (PRL-FDF) : Monsieur le président, mon interpellation sera brève et je vous informe déjà de mon intention de ne pas déposer de motion.

Monsieur le ministre, je désirerais connaître vos résolutions quant à ces fameuses limites de développement du trafic à l'aéroport de Bruxelles-National, car à un moment donné, vous devrez intervenir.

Une rumeur, reprise de plus en plus par de nombreux journaux, affirme à présent, comme si les perspectives de vols en l'an 2006 n'étaient pas suffisamment effrayantes, que le surplus de vols non repris par divers aéroports européens, par exemple Schiphol, Zürich, serait absorbé par Zaventem. De plus, il s'agirait de vols intercontinentaux, opérables de nuit.

Nous n'ignorons pas l'exiguïté du site aéroportuaire de Zaventem, coincé entre les banlieues de Bruxelles, Louvain, Malines rendant impossible l'extension de l'aéroport, la configuration des pistes, identique depuis 40 ans, les survols à très basse altitude de nombreuses communes très urbanisées, bien avant l'implantation de l'aéroport, et l'impossibilité de décoller en parallèle sur les pistes 25.

Est-il vraiment raisonnable et opportun d'imaginer pouvoir encore imposer aux voisins de Zaventem, qu'il s'agisse de la région francophone, néerlandophone ou du Brabant wallon, un redoublement du nombre de mouvements d'avion dans les dix prochaines années ? Bruxelles-National doit-il devenir une espèce de poubelle des autres aéroports ? En effet, les avions auxquels je fais allusion (Schiphol, Zürich) sont des avions dont les aéroports souhaitent se débarrasser.

Dès lors, les voisins de Zaventem, déjà excédés par plus de soixante vols toutes les nuits, n'auraient-ils pas le droit à un peu de sérénité, d'espérance à davantage de tranquillité, alors que certains veulent à présent encore ajouter des vols de nuit supplémentaires, puisqu'il s'agit de vols intercontinentaux, en provenance des fameux aéroports qui seraient surchargés ?

Monsieur le ministre, Zaventem est sursaturé. Est-il opportun d'ajouter des vols supplémentaires dans ce petit aéroport européen qui n'a ni les moyens, ni les ambitions de ses voisins prestigieux, qui se prénomment Roissy, Heathrow, etc..

Puis-je également saisir l'occasion de cette interpellation pour vous poser une deuxième question fondamentale qui touche à la plus élémentaire probité des pouvoirs publics ? N'estimez-vous pas utile de revoir les revenus cadastraux ainsi que les péréquations pour toutes les propriétés riveraines ? Je parle des personnes qui occupaient les lieux avant les transformations et qui sont de plus en plus victimes d'une moins-value considérable à cause des pollutions acoustiques provoquées par l'aéroport.

Certes, gardons un peu d'humour, car un de mes bons concitoyens de Woluwe-Saint-Pierre s'était empressé

de signer le compromis de vente un week-end où aucun avion ne volait, en raison des vents d'Est. L'acquéreur, à présent qu'il doit signer l'acte, se rend compte du nombre beaucoup plus important de vols au-dessus de sa terrasse ! Par conséquent, on a intérêt à conclure pendant le week-end ou lorsque les vents soufflent dans le bon sens.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir qu'à Gosselies, on parle sérieusement de la question du dédommagement.

M. Daerden, ministre des Transports : Et à Bierset !

M. Jacques Vandenhoute (PRL-FDF) : En effet, les plus anciens riverains ont vu l'implantation de l'aéroport et on massacre leur environnement.

Par ailleurs, est-il exact que Schiphol et Zürich vont dévier vers nous des avions à mission intercontinentale et dont les vols seront assurés la nuit ?

Je vous remercie à l'avance des réponses que vous voudrez bien me fournir.

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de betrokken bedrijven hebben nog steeds de intentie om in Zaventem het aantal vluchtbewegingen te laten stijgen. Bepaalde cijfers hebben het over 450 000 in het jaar 2008.

Minister Daerden : U denkt dat.

De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV) : Een uitbreiding van de activiteit houdt volgens mij hoe dan ook een uitbreiding in van de bestaande structuur, een verlenging van de bestaande pistes en een toename van het aantal nachtvluchten zoals collega Vandenhoute daarnet heeft gezegd.

Mijnheer de minister, u hebt mij op 7 oktober een antwoord gegeven op mijn vragen. U hebt gezegd dat u op korte termijn de globale geluidsoverlast-massa wil doen stabiliseren en op lange termijn zelfs wil laten verminderen. Ik vraag me dan ook af hoe u het ene met het andere zult verzoenen.

Mijnheer de voorzitter, deze namiddag vindt in de betrokken commissie van het Vlaams Parlement een hoorzitting plaats met verenigingen die zich met de luchthavenproblematiek inlaten. Ik zou willen voorstellen om ook in deze

commissie een gelijkaardige hoorzitting te organiseren. De verschillende partijen - desnoods ook BIAC en de Regie der Luchtwegen - kunnen dan hun visie geven op de toestand.

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben het volkomen eens met het voorstel van de heer Vanoost om vertegenwoordigers van BIAC en Belgocontrol te horen.

De voorzitter: Ik zal schikkingen treffen om die hoorzitting te organiseren.

Minister **Daerden**: Collega's, het is evident dat het luchtvervoer meer is dan een gewoon transportmiddel. Het geeft de evolutie in onze maatschappij weer evenals de mobiliteitswens van de burger. Het getuigt van een eerder beperkte benadering door het probleem van de ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal alleen te schetsen in termen van toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

Il est vrai que l'aéroport est voué à améliorer ses performances, à se développer raisonnablement, et ce, comme je l'ai toujours dit, dans le souci du respect de l'environnement. La compatibilité du développement de l'aéroport avec la maîtrise des nuisances sonores me paraît possible. Pourquoi? Premièrement, il faut savoir qu'actuellement, une grande partie des avions n'affiche pas un coefficient de remplissage maximal. L'objectif est donc, légitimement, d'accroître le nombre de passagers à bord de chaque avion, plutôt que d'augmenter le nombre de vols. Voilà un élément fondamental s'inscrivant d'ailleurs dans la logique de rentabilité des compagnies. Deuxièmement, la mise en place d'un système de quotas au 31 décembre 1999 au plus tard, expressément prévue par l'article 35 du contrat de gestion de BIAC, permettra aux compagnies aériennes de développer leur trafic à condition de remplacer les avions bruyants par des avions plus silencieux. J'insiste sur ce point et je confirme mes déclarations antérieures selon lesquelles la mise en place du système de quotas de bruits la nuit permettra, dans un premier temps, de stabiliser la nuisance sonore totale, et dans une seconde phase, de la réduire.

Je voudrais ajouter qu'il n'est prévu aucune modification ou adaptation des pistes visant à augmenter la capacité de l'aéroport, celle-ci restant actuellement plafonnée à environ 325 000 mouvements par an.

Il est vrai que des travaux sont envisagés. Ils ont pour but - et nous serons d'accord à ce sujet - de maximaliser le niveau de sécurité et de faciliter l'accès aux pistes lors du décollage ou de l'atterrissage des aéronefs.

Je voudrais encore ajouter quelques mots sur les accords avec des aéroports voisins. La réforme des structures de gestion à l'aéroport de Bruxelles-National, qui vient d'être finalisée et dont je me réjouis personnellement, a pour objectif d'améliorer la performance et la qualité des services offerts par l'aéroport. Il n'est donc pas question, et j'insiste sur cela, de devenir la pouille des autres aéroports, fussent-ils même très prestigieux.

Pendant cette longue période de tentative de fusion, je me suis exprimé à différentes reprises sur mon désir de conserver au sein de l'actionnariat les partenaires financiers belges actuels. Je me réjouis que cet objectif soit aujourd'hui atteint. Je dis cela très sincèrement. L'évolution a été très lente; d'aucuns me prédisaient l'apocalypse. Finalement, tout cela s'est terminé raisonnablement.

Mais il est vrai aussi qu'au moment où je vous parle, une partie du capital, soit 13,5%, n'a pas été affectée. Cela résulte de l'engagement que j'avais pris vis-à-vis des partenaires privés de ne conserver que 50% plus une action. Je me suis donc engagé à céder, dans les six mois, 13,5% du capital.

A la demande du gouvernement, j'ai lancé la procédure. C'est la SFP qui sera chargée, avec l'aide d'une banque d'affaires, de rédiger le cahier des charges. Je ne dispose donc plus de la maîtrise de l'opération en ce qui concerne ces 13,5%. Je ne peux dès lors préjuger de l'acquéreur de ces 13,5%. A mon avis, un appel sera lancé sur le plan international.

Un élément me paraît en tout cas fondamental à préciser: les actionnaires actuels, qui disposaient encore de 30% après la fusion, ont maintenu leur participation. Ils avaient pourtant la possibilité de quitter la société. En outre, ces actionnaires ont augmenté leur participation à raison de 6,5% par le biais de l'emprunt obligataire convertible. A présent, ils disposent donc d'une participation égale à 36,5%.

Il reste un pourcentage de 13,5%, qui fait l'objet de la procédure dont je vous ai parlé. Je précise que les actionnaires disposent d'un droit absolu de préemption.

J'ajouterai encore un élément à tout cela car je tiens à respecter les engagements que j'avais pris devant votre commis-

sion. Outre le respect des quotas "bruit", j'ai introduit, dans le contrat de gestion, la certification EMAS, en lui donnant la même importance que les quotas "bruit". Il s'agit d'une certification établie au niveau européen. A l'heure actuelle, elle répond aux critères les plus exigeants en matière d'environnement. L'échéance que nous nous sommes fixées pour répondre à cette certification EMAS est le 31 décembre 2000. Pour les quotas "bruit", cette échéance a été fixée à fin 1999.

Comme je l'ai déjà dit ici, je suis persuadé que l'on ne peut plus envisager l'expansion économique sans prendre en considération les problèmes de l'environnement. La certification EMAS intègre non seulement le bruit, mais également toutes les autres formes de nuisances. L'obtention de ce label européen sera soumise à l'approbation d'un expert externe. Je précise encore, car je sais que vous étiez fort attachés à cet élément, qu'il sera tenu compte des riverains dans le cadre de l'obtention de cette certification. J'ai donc imposé ces deux éléments dans le contrat de gestion.

Le président: La parole est à M. Jacques Vandenhaute.

M. Jacques Vandenhaute (PRL-FDF): Monsieur le président, monsieur le ministre, premièrement, comme vous l'avez dit, d'accord d'augmenter, tant que faire se peut, la présence de passagers dans les avions.

Cependant, il me semble incompatible d'augmenter le taux d'occupation alors que vous venez de parler d'un plafond; je prends d'ailleurs acte de cette importante déclaration. Je préfère que ce soit vous qui ayez raison plutôt que les gens de BIAC. Aujourd'hui, nous sommes à 270 000 mouvements, vous mentionnez un plafond, un top niveau de 320 000 mouvements, tandis qu'ils parlent de 400 000 en conférence de presse. Moi, je dis que nous prenons acte que le ministre des Transports affirme officiellement, en commission de l'Infrastructure, que nous ne dépasserons pas 320 000.

Deuxièmement, vous dites que nous ne deviendrons pas la "pouille", non de l'Europe, mais simplement des autres aéroports; nous prenons également acte de cette autre importante déclaration en espérant que BIAC l'entendra bien. Il n'est donc pas question d'assumer les surcharges de Schiphol, débordé à la suite du déplacement de son aéroport, de Zurich ou d'ailleurs en accueillant d'autres avions, de surcroît intercontinentaux et volant la nuit. Nous prenons acte de votre déclaration.

Jacques Vandenhaute

Vous n'avez pas répondu à une question qui me paraît importante : je vous ai fait parvenir une réflexion et une interrogation à propos des dédommagements.

M. Daerden, ministre : Oui, il s'agit de l'élément fiscal. Vous avez tout à fait raison. Je vous demanderais de faire une interpellation spécifique à ce sujet; je pense que la correction imposerait qu'elle soit également adressée au ministre des Finances.

Excusez-moi, je voulais vraiment vous répondre. Je me tourne vers le président : il me semble qu'il serait plus correct de le faire sous cette forme. Excusez-moi de ne pas vous avoir répondu tout de suite.

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLOGALEV) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Het verheugt mij dat er met de omwonenden en hun rechten rekening zal worden gehouden.

De voorzitter : Het incident is gesloten. L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jean Geraerts aan de minister van Vervoer over "de afschaffing van de extra trein Hasselt-Leuven" (nr. 1478)

Question orale de M. Jean Geraerts au ministre des Transports sur "la suppression du train supplémentaire Hasselt-Leuven" (n° 1478)

De voorzitter : De heer Jean Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de directie van de NMBS te Hasselt kreeg onverwacht op 20 september jongstleden bericht dat er een extra trein werd ingelegd tussen Hasselt en Leuven met vertrek om 16.41 uur en dit vanaf 5 oktober.

Er werd onmiddellijk gestart met het afficheren van deze nieuwe verbinding.

Op 1 oktober kwam echter het bericht dat deze extra dienstverlening niet doorging.

De reden van deze schrapping zou, althans volgens de NMBS, een gebrek aan effectieven zijn. Men had geen treinstellen en men had geen personeel. Tien dagen nadat de beslissing gevallen is, komt men tot de conclusie dat men geen materieel ter beschikking heeft, toch wel een staaltje van totale onbekwaamheid.

"Nee" zegt men in Limburgse spoorwijken, het is gewoon een veto van een manager van de business-unit nationaal reizigersverkeer, namelijk de Waal Befany die de beslissing genomen heeft om deze verbinding te schrappen. Zeer slecht rendement, gevolg extra hoge kosten voor de NMBS. Alhoewel er in Wallonië heel wat treinen rijden met veel minder volk.

Welke is de juiste bewering, mijnheer de minister, of hebt u misschien nog een derde antwoord? Zeker nu deze verbinding toch gerealiseerd is sinds maandag 19 oktober.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Voilà les informations que nous avons pu obtenir sur le contrat de gestion négocié pour cinq ans, pour les missions de service public.

Dans ce contrat de gestion, je détermine avec la SNCB les objectifs fondamentaux, par exemple, l'ampleur de l'offre de trains. J'avais demandé d'augmenter cette offre d'au moins 2%. C'est un exemple. Il y en a d'autres, notamment la complémentarité avec les autres modes de transport, etc.

Une fois que ce contrat est signé, il appartient à la SNCB, sous sa seule responsabilité, de le mettre en oeuvre sans la moindre immixtion possible du ministre de tutelle qui a, au sein de l'entreprise publique autonome, un commissaire du gouvernement qui vérifie le respect de la législation en général et du contrat de gestion en particulier, mais lui aussi sans immixtion dans la gestion.

Les questions spécifiques ne m'ennuient pas. Par respect pour vous, nous consultons au mieux la SNCB et nous essayons chaque fois d'obtenir les réponses les plus précises possibles.

Ce que je viens de rappeler en quelques mots, c'est la réalité juridique de la situation, ce qui démontre bien les limites de notre possibilité de réponse. C'est pourquoi nous avons eu raison de mettre sur pied une réunion avec le management de la SNCB, pour la mise en place des nouveaux horaires, mesure oh combien nécessaire ! Je le vérifie sur le terrain tous les jours et je le déplore autant que vous, je le dis publiquement.

Dans la foulée de cet exposé général, je pense que les membres de la commission qui ont des revendications légitimes devraient interpeller le top management de la SNCB. C'est la seule manière d'être efficace, sur la base de la législation actuelle.

De voorzitter : De heer Jean Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts (VL.BLOK) : Mijnheer de minister, u ontloopt uw verantwoordelijkheid door het aangrijpen van de NMBS als autonoom overheidsbedrijf.

Het is toch de regering die de directie aanstelt en de leden benoemt. De CVP heeft enkele maanden geleden nog de benoeming van de heer Schouppe in vraag gesteld. De CVP is toch een van uw regeringspartners. De CVP heeft echter haar dreiging vlug ingetrokken en de directie is enkele dagen geleden terug aangesteld. U is volgens ons mede verantwoordelijk voor het falen van de NMBS.

De voorzitter : Het incident is gesloten. L'incident est clos.

Question orale de M. Jacques Vandenhaute au ministre des Transports sur "les dérogations à l'intention de BIAC à l'arrêté royal du 20 mai 1997 sur les vols de nuit" (n° 1490)

Mondelinge vraag van de heer Jacques Vandenhaute aan de minister van Vervoer over "de afwijkingen ten behoeve van BIAC van het koninklijk besluit van 20 mei 1997 over de nachtvluchten" (nr. 1490)

Le président : La parole est à M. Jacques Vandenhaute.

M. Jacques Vandenhaute (PRL-FDF) : Monsieur le président, depuis le 1er juin 1997, les nuisances sonores liées aux vols de nuit à destination et au départ de Bruxelles-National ont pu être réduites par l'interdiction de décollage et d'atterrissage entre 23.00 et 07.00 heures des appareils les plus bruyants (Chapitre 2). Cette interdiction imposée par l'arrêté royal du 20 mai 1997 est toutefois assortie d'une possibilité de dérogation accordée par le ministre des Transports, à titre exceptionnel et sur demande explicitement justifiée.

L'entrée en vigueur, au 1er octobre 1998, du contrat de gestion entre l'Etat et la BIAC, entraîne une modification du régime de dérogation. Ce contrat de gestion reprend en effet, dans son article 34, le texte de l'arrêté royal du 20 mai 1997, à la différence près que la personne habilitée à accorder des dérogations n'est plus le ministre mais la BIAC.

L'habilitation de la BIAC est-elle une délégation de pouvoirs du ministre à la nouvelle entreprise publique autonome ? Dans l'affirmative, s'agit-il d'une pratique courante en matière administrative ?

Jacques Vandenhaute

Quelle est la procédure à suivre par les compagnies aériennes pour obtenir de telles dérogations ? Quelle est la personne ou quel est l'organe compétent de BIAC qui accorde les dérogations ? En cas de refus par BIAC, les compagnies peuvent-elles réintroduire leur demande auprès du ministre ?

L'opérateur commercial public de Bruxelles-National (BIAC) offre-t-il en la matière les garanties de respect de l'intérêt général -réduction des nuisances sonores la nuit-, notamment dans la perspective de sa privatisation à partir de 2001 ?

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, l'article 34 du contrat de gestion prévoit en effet que les dérogations aux restrictions concernant les vols de nuit pourront être accordées par la BIAC, à titre exceptionnel et sur demande explicitement justifiée par la compagnie.

Un conseil d'administration de la BIAC a confirmé cette disposition en date du 5 octobre dernier.

La procédure à suivre par les compagnies aériennes pour obtenir de telles dérogations est arrêtée par les organes de gestion de la BIAC.

Il s'agit bien d'une délégation de pouvoirs, ce qui ne constitue pas une pratique exceptionnelle dans le cas d'une entreprise publique autonome. Le législateur de 1991 a voulu réduire au maximum l'intervention du ministre de tutelle dans la gestion journalière des entreprises publiques autonomes et notre démarche s'inscrit pleinement dans cet esprit.

Toutefois, votre question quant aux garanties qu'offrira BIAC dans l'octroi desdites dérogations garde tout son sens. Il appartient au commissaire du gouvernement de veiller à la stricte application des dispositions du contrat de gestion et également de veiller au caractère exceptionnel des dérogations qui seraient octroyées par la BIAC.

Le contrat de gestion ne prévoit pas de recours possible.

Enfin, monsieur Vandenhaute, vous vous inquiétez de l'incidence d'une éventuelle privatisation sur la politique de réduction des nuisances sonores. Tant que la BIAC aura la forme d'une société anonyme de droit public, elle sera soumise au respect de son contrat de gestion, et en particulier de son important chapitre "environnement".

La BIAC exécutera la politique définie par le contrat de gestion. Cependant, je souhaite apporter une double nuance. Tout d'abord, l'intervention du ministre dans le cadre de l'article 35 dudit contrat est requise pour la fixation de la quantité maximale de bruit autorisée par saison. Ensuite, le ministre conserve également son pouvoir normatif en matière aéronautique.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La séance est suspendue.

De vergadering is geschorst.

- *La séance est suspendue à 12.15 heures.*

- *De vergadering wordt geschorst om 12.15 uur.*

- *La séance est reprise à 14.15 heures.*

- *De vergadering wordt hervat om 14.15 uur.*

Le président : La séance est reprise.

De vergadering is hervat.

Mondelinge vraag van de heer Robert Delathouwer aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "GSM-oproepen die het telefoonverkeer van ziekenhuizen verstoren" (nr. 1384)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Robert Delathouwer au vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les appels GSM perturbant les communications téléphoniques d'hôpitaux" (n° 1384) (La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter : De heer Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer **Robert Delathouwer** (SP) : Mijnheer de voorzitter, het verwonderde mij enigszins deze vraag op de agenda van vandaag te zien staan. Ik was namelijk in de mening dat de aanleiding van mijn vraag al was weggewerkt, maar misschien zijn er bijkomende inlichtingen die wij nog niet kennen.

De feiten dateren van begin augustus 1998. In twee Brusselse ziekenhuizen, het Brugmannziekenhuis en het Academisch Ziekenhuis van de VUB, stelde

men vast dat tot twee derde van hun intern telefoonverkeer werd verstoord. Het ging niet alleen om oproepen naar de administratie, maar ook om oproepen naar patiënten in de ziekenhuiskamers.

Het probleem werd veroorzaakt door de 0477-oproepnummers van Proximus. Een aantal personen vergaten de 0 te draaien waardoor ze automatisch een van de twee hospitalen aan de lijn kregen. Het telefoonnummer van die hospitalen begint immers met de cijfers 477.

Inmiddels hebben de twee hospitalen hiervoor een oplossing gevonden waardoor deze vraag zonder voorwerp zou zijn, ware het niet dat de hospitalen in kwestie die oplossing zelf hebben moeten zoeken. Zij hebben een interceptor laten installeren die al die automatische oproepen nakeek ten einde uit te maken of het hier effectief een vergissing betrof. De minister kan ons daarover misschien iets meer zeggen.

Zijn er vergelijkbare storingen gesignaleerd in andere hospitalen of in andere economische of sociale centra ?

Werden vergelijkbare problemen vastgesteld bij andere GSM-nummers. Hoe kan men voorkomen dat dergelijke incidenten in de toekomst nog voorvallen ?

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'accepter que je puisse, en l'occurrence, remplacer mon collègue, M. Di Rupo, en mission à l'étranger, et répondre à sa place.

Voici la réponse qu'il me demande de vous fournir.

"Mijn diensten, en meer in het bijzonder het Belgische Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, werden begin augustus 1998 op de hoogte gebracht van het feit dat er moeilijkheden waren in de Brusselse ziekenhuizen VUB en Brugmann door het toekomen in deze ziekenhuizen van talrijke telefonische oproepen die niet voor hen waren bestemd.

Ainsi que vous l'avez signalé, cela s'explique notamment par le fait qu'on avait oublié de composer le 0 du préfixe. C'est évidemment l'élément essentiel, puisque les hôpitaux Brugmann et de la VUB ont un numéro de téléphone commençant par 477.

Une réunion a été organisée début août entre les services techniques de ces hôpitaux et l'IBPT pour la gestion du

plan de numérotage et l'attribution des blocs de numéros. A la suite de cette réunion, il est apparu que la solution la plus simple pour les différentes parties intéressées consistait à incorporer dans le central téléphonique de ces hôpitaux un message standard indiquant aux personnes appelantes qu'elles étaient bien en communication avec l'hôpital.

Cela a pour effet que les personnes ayant appelé par mégarde ont ainsi la possibilité de se rendre compte de leur erreur et de raccrocher avant d'avoir eu un contact réel avec un des services.

Il ressort des contacts que nous avons eus que le système préconisé a dû permettre de résoudre les difficultés rencontrées, puisque nous n'avons plus été contactés à ce propos. Au-delà, aucune autre institution hospitalière n'a, à notre connaissance, rencontré des difficultés comme celles qui se sont posées tant à Brugmann qu'à la VUB par suite d'erreurs de composition de numéros, appartenant à des abonnés au réseau mobile."

De voorzitter : De heer Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer **Robert Delathouwer** (SP) : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft bevestigd wat wij in de pers al konden lezen.

Ik had echter ook gevraagd of men heeft onderzocht in welke mate dergelijke problemen in de toekomst nog kunnen voorkomen, vooral in het licht van de verwachte belangrijke toename van het GSM-verkeer. Dat is natuurlijk belangrijker dan louter de problemen vaststellen.

Le président : La parole est à Mme Fabienne Marcelle (à la demande du ministre Di Rupo).

Mme **Fabienne Marcelle**, représentante de l'IBPT (à la demande du ministre Di Rupo) : Monsieur le président, l'IBPT, que je représente ici et qui est chargé de la gestion du plan de numérotation, est conscient du type de problème qui se pose.

Dans l'examen de l'allocation des blocs de numérotation, je crois savoir que l'on tient compte de ces difficultés. Pour l'instant, pour les autres réseaux mobiles, qui ont comme préfixe 095 et 075 - ce dernier préfixe étant celui des premiers numéros de téléphonie mobile de Belgacom -, le problème ne s'est pas encore posé, en tout cas pas de façon aussi pointue que pour l'AZ VUB ou l'hôpital Brugmann.

Les services concernés examinent le problème, mais nous n'avons pas reçu d'autres plaintes de cette ampleur jusqu'à présent.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Olivier Deleuze au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la saturation des centrales Belgacom" (n° 1411)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Deleuze aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de saturatie van de centrales van Belgacom" (nr. 1411)
(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Le président : La parole est à M. Olivier Deleuze.

M. **Olivier Deleuze** (ECOLO-AGALEV) : Monsieur le président, monsieur le ministre, il semble que le central téléphonique d'Uccle de la société Belgacom soit saturé. La conséquence est que les nouveaux abonnés, ou des abonnés qui demandent le transfert de leur numéro dans cette zone, ne peuvent obtenir satisfaction et sont placés sur une liste d'attente dont on ne voit pas la fin. Cela ne correspond certainement pas à la notion de service universel que cette société est tenue d'assurer.

Monsieur le ministre pourrait-il me dire si d'autres centraux téléphoniques que celui d'Uccle connaissent également une telle saturation et quelles mesures sont prises pour mettre fin à ce problème ?

Le président : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre des Transports : Monsieur le président, en réponse aux questions posées par l'honorable membre, la société anonyme de droit public Belgacom me communique ce qui suit.

Il y a lieu de faire une distinction entre deux services : la téléphonie vocale de base, d'une part, et l'accès au réseau numérique à intégration de services, d'autre part.

Actuellement, la demande pour l'accès au RNIS est particulièrement importante. Il convient de préciser que cet accès n'est pas inclus dans les obligations de service universel.

Dans les deux cas, la rapidité de la fourniture de services aux clients peut être perturbée, soit par le manque de numéros d'appel - ce qui est en relation directe avec l'infrastructure technique disponible -, soit en raison d'une main-d'oeuvre insuffisante pour la réalisation des installations chez le client même.

En ce qui concerne la téléphonie vocale de base, il n'y a pas de pénurie de numéros d'appel ni à Uccle ni au niveau national. En ce qui concerne les accès au réseau numérique à intégration de services, l'affluence de demandes peut générer localement une pénurie d'infrastructures techniques et donc aussi de numéros d'appel.

Belgacom réalise actuellement les extensions nécessaires afin d'éliminer ces pénuries locales, voire de les prévenir.

Pour la même raison, il est possible que localement, les équipes d'installation soient insuffisantes. Je puis vous assurer que les actions nécessaires sont entreprises afin de renforcer ces équipes locales.

Plus spécifiquement pour Uccle, il y avait bien un problème pour ce qui concerne le volume de travail, à la suite d'un accroissement substantiel. Le retard moyen était de quatorze jours ouvrables. Des équipes supplémentaires ont été mises au travail afin de résorber ledit retard.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- de heer **Julien Van Aperen** aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de mogelijke scheefftrekkingen bij de behandeling van Vlaamse personeelsleden bij De Post" (nr. 1414)

- mevrouw **Annemie Van de Casteele** tot de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de personeelsproblemen bij De Post" (nr. 2008)

- de heer **Jaak Van den Broeck** tot de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "De Post" (nr. 2075)

- de heer **Jaak Van den Broeck** tot de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "het nijpende personeelstekort in de Vlaamse postgewesten" (nr. 2094)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale et interpellations jointes de :

- **M. Julien Van Aperen** au vice-premier ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les discriminations possibles des membres néerlandophones du personnel de La Poste" (n° 1414)

- **Mme Annemie Van de Casteele** au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les problèmes de personnel à La Poste" (n° 2008)

- **M. Julien Verstraeten** au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "La Poste" (n° 2075)

- **M. Jaak Van den Broeck** au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "le grave manque de personnel dans les régions postales flamandes" (n° 2094)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De **voorzitter** : Mevrouw Annemie Van de Casteele heeft het woord.

Mevrouw **Annemie Van de Casteele**, voorzitter van de VU-fractie : Mijnheer de voorzitter, het verbaast mij dat u mij nu het woord geeft omdat ik dacht dat een vraag mijn interpellatie zou voorafgaan.

Mijnheer de minister, u zal moeten antwoorden namens uw collega, de vice-eerste minister, die niet aanwezig kon zijn. Ik ben er mij evenwel van bewust dat het de zaak niet vergemakkelijkt om op basis van uw antwoord eventueel te repliceren of bijkomende vragen te stellen. Het probleem is echter dat anders deze interpellatie nogmaals moest worden uitgesteld; daarom lijkt het mij aangewezen toch te interpelleren.

Wij zijn ons ervan bewust dat het overheidsbedrijf De Post heel wat uitdagingen kent, onder andere door het feit dat wij volgens de Europese richtlijn de markt moeten openstellen. Deze nieuwe uitdaging, in welk verband de Ministerraad onlangs trouwens een nieuwe stap deed, brengt een aantal nieuwe problemen met zich op het vlak van herstructurering en reorganisatie van voornoemd overheidsbedrijf.

De Post is een zeer belangrijk bedrijf omdat het een dienst verleent aan de voltallige bevolking. Wellicht doet iedereen af en toe een beroep op De Post, al was het maar door het ontvangen van brieven.

De Post is een arbeidsintensief bedrijf. Iedereen weet dat de vrijmaking van de markt de concurrentie vergroot, waardoor De Post doeltreffender zal moeten werken, ondanks het feit dat de regering blijkbaar besliste om een aantal dienstverleningen voor te behouden voor het autonome overheidsbedrijf. Hoe dan ook zal men concurrentie ondervinden op een aantal terreinen en is een reorganisatie vereist op het vlak van de hoge kosten - 80% zijn personeelskosten. Vandaar dat reeds discussies werden gevoerd over het sluiten van een aantal postkantoren en de afvloeiing van personeelsleden.

Wij stelden ons reeds vragen omtrent de keuze die werd gemaakt in verband met de postkantoren die moesten sluiten. Daarover werden trouwens ook een hele reeks schriftelijke vragen gesteld.

Bovendien dringt de vraag zich op of de reorganisatie ook gepaard ging met een sociaal plan, mede gedragen door het personeel. Immers, de personeelsleden en vooral vakbondsmilitanten zonden signalen uit, ons erop wijzend dat zich een aantal problemen voordoen in verband met de reorganisatie. Dergelijke problemen treffen niet alleen de personeelsleden maar gaan ons allen aan; de gevolgen van deze problemen kunnen trouwens de dienstverlening zelf in het gedrang brengen. Naar verluidt heeft een aantal regio's al te kampen met personeelsgebrek ingevolge een samenloop van omstandigheden. Het is precies daarover dat ik het even wil hebben.

Er werd reeds beslist tot afvloeiing van een aantal personeelsleden, vooral via vervroegde op pensioenstelling en ook, onder andere, door het stimuleren van deeltijdse arbeid. Blijkbaar worden die personen niet opgevangen of gebeurt de reorganisatie niet op dezelfde wijze in alle regio's. Dat is een eerste probleem dat een aantal vragen oproept.

Voorts zou er een enorme achterstand zijn wat het opnemen van verlofuren of verlofdagen betreft. Ook dat punt roept bij ons heel wat vragen op. Sommigen kunnen naar verluidt hun verlof niet opnemen. De postmannen bijvoorbeeld krijgen een aantal bijkomende taken toebedeeld; in een aantal regio's worden zij als het ware reizende postloketten. Door de sluiting van sommige loketten moesten zij een aantal behoeften mede opvangen. Bovendien krijgen zij ook bepaalde sociale functies, vooral ten

aanzien van de minderbedeelden. Zij vervullen ook een soort waakhondfunctie en zelfs binnen de politionele bevoegdheid moeten zij met een waakzaam oog toekijken op de maatschappij. Dit zorgt voor een enorme werkdruk op de postmannen.

Alles samen maakt dat de werkdruk op de postmannen, zeker in een aantal regio's, zeer hoog is. Zij reageren daarop bijvoorbeeld door het opnemen - niet van vakantiedagen want dat is blijkbaar moeilijk - van ziekteverlof. Dit fenomeen zou zich bij De Post veel meer voordoen dan in andere overheidsbedrijven. Men heeft mij gezegd dat het absenteïsme door ziekteverlof bij De Post dubbel zo hoog ligt als bijvoorbeeld bij Belgacom. Bij dat fenomeen moeten wij toch even blijven stilstaan.

De signalen die werden uitgestuurd, geven een bijkomend probleem aan wat de spreiding van de inspanningen betreft die moeten worden gedaan voor het afvloeien van personeel. Men kan de ACOD er niet van verdenken zich aan te sluiten bij een of andere communautaire partij of als actieterrein de communautaire problemen uit te kiezen. Ik citeer een passage uit een krantenartikel waaraan wij niet zomaar kunnen voorbijgaan : "Omdat iedereen bang is voor de lichtontvlambare Walen moeten de Vlaamse postbodes opdraaien voor alle besparingen. Dat dulden wij niet langer." Deze uitspraak komt niet van de Volksunie, maar van de nationaal secretaris van de socialistische vakbond ACOD.

Mijnheer de minister, uit dat artikel blijkt dat de reorganisatie van De Post op een ongelijke manier wordt doorgevoerd. De herstructureringen, het samenvoegen en/of afschaffen van een aantal loketten, alsook het afschaffen van personeel, zou in eerste instantie in Vlaanderen worden doorgevoerd en veel minder snel in Wallonië. De Post telt ongeveer 45 000 werknemers. Er zijn geen taalkaders, maar het is toch vanzelfsprekend dat voor de werknemers er een eerlijke verdeling tussen beide taalgroepen moet zijn. Het is dan ook belangrijk dat wij een inzicht zouden hebben in het werkvolume van de verschillende regio's. Zo kunnen wij nagaan of het personeel dat daartegenover wordt gesteld, in budgettaire eenheden uitgedrukt, overeenstemt met het werkvolume van de verschillende regio's.

Mijnheer de minister, zullen de nakende afvloeiingen in uitvoering van het reorganisatieplan in de beide Gemeenschappen of Gewesten op dezelfde manier gebeuren? Volgens de cijfers

die zowel de ACOD als de SP hebben geciteerd, blijkt dat de inspanningen voor 71% door de Vlaamse regio's worden gedragen. Het is mogelijk dat dit een tijdelijk fenomeen is. Toch moeten wij ons hierover zorgen maken, want wij zijn nog maar halfweg wat de afvloeiingen betreft. Als dezelfde trend zich doorzet, zullen de Vlamingen het gelag dubbel en dik betalen. Dit geeft niet alleen problemen voor het personeel maar ook voor de dienstverlening in de hele regio.

Mijnheer de minister, ik wens u toch een aantal concrete vragen te stellen. De Vlaamse socialistische hebben op hun persconferentie zelf gezegd dat in de discussie er een aantal objectieve elementen zijn. Ook als de scheeftrekkingen aan bod komen, verwijst men naar objectieve elementen. Het is misschien wel waar dat Wallonië iets uitgestrekter is, en bij de berekening van het werkvolume moet daarmee rekening worden gehouden. De cijfers die u ons zult geven, zullen dit moeten bewijzen.

Mijnheer de minister, ik vermoed dat uw collega onze schriftelijke vragen zal beantwoorden in zijn antwoord dat u ons zult voorlezen.

Welk is het werkvolume in de verscheidene sorteercentra? Graag vernam ik de omvang van het aantal budgettaire eenheden in de verschillende diensten en per gewestelijke directie om te kunnen nagaan of de verdeling evenredig is gebeurd. Wat is de huidige personeelsbezetting? Graag kreeg ik ook de onderverdeling in voltijdse en deeltijdse betrekkingen. Men zegt mij dat in Vlaanderen veel meer mensen een beroep doen op deeltijdse arbeid dan in Wallonië. Het is nodig dit te controleren.

Door de onderbezetting zou het aantal uren inhaalrust waarop ambtenaren van De Post recht hebben opnieuw stijgen. Kunt u ons een idee geven over hoeveel uren het nu al gaat? Op welke manier worden die uren gespreid tussen Wallonië en Vlaanderen? Het is belangrijk dat per directie te kunnen nagaan. Er zijn directies waar er uitschieters zijn en waar acute problemen zijn gerezen.

Wordt de nieuwe zaterdagregeling overal op dezelfde manier toegepast? Ook daar schijnen verschillen te bestaan.

Mijnheer de minister, over het absentisme wens ik u ook nog een vraag te stellen. Als u mij hierop niet onmiddellijk kunt antwoorden, kunt u ze misschien doorgeven. Graag vernam ik de kost van het absentisme bij De

Post. Naar verluidt is de werkdruk de oorzaak van het toenemend absentisme. Steeds meer mensen doen een beroep op ziekteverlof. Uit de cijfers kunnen wij misschien opmaken of in de regio's met de hoogste werkdruk het absentisme het grootst is. Wij zouden dat graag kunnen verifiëren.

De voorzitter: De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer Julien Van Aperen (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik wil mij in de eerste plaats verontschuldigen voor mijn laattijdigheid. Toen ik echter naar de Internationale Zaal kwam, heb ik moeten vaststellen dat de infrastructuur in die zaal stuk bleek te zijn. Ik hoop dat dit niet te wijten is aan een poging van de minister om mijn vraag te saboteren!

Mijn mondelinge vraag gaat over problemen die reeds een maand geleden aan het licht kwamen. Ik heb vrij snel ingespeeld op het krantenartikel waarin de nationaal secretaris van de ACOD, de heer Albert Verbeemen, zijn beklag doet over het personeelsbeleid van De Post. Hij zegt dat Vlaanderen niet op gelijke voet wordt behandeld met Wallonië, integendeel zelfs Vlaanderen wordt inzake personeelsbeleid benadeeld. In het bewuste artikel haalt de nationaal secretaris cijfers aan die moeten aantonen dat het werkvolume in Brussel en vooral in Vlaanderen veel groter is dan in Wallonië. Ondertussen blijkt dat de grootste inperking van het personeelsbestand juist in Vlaanderen gebeurt. In Antwerpen en Gent, waar 55% van alle poststukken wordt behandeld, werd het personeelsbestand met 1 300 eenheden verminderd. In Luik, waar samen met Charleroi slechts 20% van de poststukken wordt behandeld, komen 100 nieuwe werkrachten.

Zowel wanneer men naar de absolute cijfers als naar de verhouding tussen het personeel en het werkvolume kijkt, stelt men vast dat er sprake is van een ongelijke behandeling van Vlaanderen en Brussel tegenover Wallonië. Ik weet niet of het feit dat de bevoegde minister van Waalse origine is, hier iets mee te maken heeft. Ik hoop dat dit niet het geval is, maar ik maak mij in dit verband toch zorgen.

Ik meen dat mevrouw Van de Casteele reeds alle elementen naar voren heeft gebracht die wijzen op de noodzaak van een onderzoek naar de verhouding van de personeelsbestanden in beide landsgedeelten en de politieke strategie die hierachter schuilgaat. Daarom wil ik de minister de volgende vragen stellen. Bevestigt de minister dat de cijfers die

door de verantwoordelijke van de socialistische vakbond werden aangehaald, juist zijn? Indien ze juist zijn, welke stappen zal de minister doen om De Post aan te manen deze scheeftrekkingen recht te trekken? In de cijfers niet juist zijn, kan de minister aantonen dat er geen ongelijke behandeling is tussen Vlaamse en Waalse personeelsleden?

Klopt de bewering van de socialistische vakbond dat De Post een en ander tracht te verdoezelen door met de cijfers te knoeien? De nationaal secretaris beweert immers dat De Post de cijfers aanpast zodat er een beeld naar voren wordt geschoven dat aantrekkelijker is dan de werkelijke toestand. Misschien zal de minister straks zijn paraplu opentrekken en zeggen dat De Post een autonoom overheidsbedrijf is waarin hij weinig inbreng heeft. De Belgische Staat is echter nog altijd voor 100% aandeelhouder van De Post en de parlementsleden moeten als vertegenwoordigers van de enige aandeelhouder toch om duidelijkheid kunnen vragen.

Is het juist dat het personeel van De Post nog meer dan 10 miljoen vakantie-uren te goed heeft? Dit is toch ook wel een zeer pertinente vraag.

De voorzitter: De heer Julien Verstraeten heeft het woord.

De heer Julien Verstraeten (SP): Mijnheer de voorzitter, ik wil minister Daerden bedanken voor zijn komst, maar ik had er toch de voorkeur aan gegeven dat zijn collega Di Rupo onze vragen had aanhoord.

Mijn collega's hebben de problematiek reeds uitvoerig uit de docken gedaan zodat het voor mij zal volstaan om bij enkele punten die tot nu toe onderbelicht bleven, stil te staan.

Wij weten dat er binnen De Post reeds een aantal jaren een veranderingsproces aan de gang is. We hebben dit in de commissie op de voet kunnen volgen. Zo werd reeds vroeger beslist over een reorganisatie en een modernisering van de sorteercentra en de postkantoren met als doel het postverkeer vlotter te laten verlopen. Vorig jaar werd een kaderakkoord gesloten waarin deze veranderingsstrategie werd doorgetrokken en waarin veel aandacht werd besteed aan een globale vermindering van de personeelskosten, die binnen De Post zeer hoog zijn. Ik meen te weten dat De Post zich grondig voorbereid op de nieuwe Europese regelgeving. We mogen binnenkort dan ook een nieuwe, belangrijke stap in de herstructurering van dit overheidsbedrijf verwachten. Ik meen dat we hiervoor begrip moeten opbrengen.

Uit vorige debatten in de commissie hebben we onthouden hoe noodzakelijk deze herstructurering wel is. We moeten de ingeslagen weg verder volgen als we wensen dat de Belgische Post op de Europese markt mee kan. Nochtans moeten we ook op een eerlijke en open manier durven nagaan of er geen nood is aan bepaalde bijsturingen, zonder de uitgangspunten in vraag te stellen.

Ik kan niet anders dan in dit verband een aantal vaststellingen te doen. In een aantal regio's, zoals Antwerpen, is er blijkbaar een acuut personeelstekort waardoor een aantal postkantoren tijdelijk moet worden gesloten. Tevens vang ik signalen op dat de nieuwe regeling voor de zaterdaguitreiking in een aantal kantoren voor problemen zorgt op het vlak van de personeelsbezetting. Bovendien is er bij De Post een abnormaal hoog absentisme. Meer dan waarschijnlijk liggen de echte cijfers nog iets hoger dan Mevrouw Van de Casteele eerder vooropstelde. Ook moet ik vaststellen dat er een ernstig probleem is bij het opnemen van de compensatie voor overwerk en dat De Post een "verlofschuld" heeft ten aanzien van zijn personeelsleden.

Om die redenen wil ik de volgende vragen stellen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken voor de reorganisatie, ik wil zeggen de fusies, van de postkantoren en de modernisering van de sorteercentra. Welke gevolgen heeft dit voor de personeelsbezetting?

Ten tweede, hoe verklaart men het acute personeelsgebrek in een aantal regio's waardoor de dienstverlening in het gedrang komt? Welke maatregelen heeft men genomen om hieraan te verhelpen?

Ten derde, wordt de zaterdagregeling in alle kantoren toegepast?

Ten vierde, hoeveel afvloeiingen zijn er respectievelijk in Vlaanderen en Wallonië geweest tijdens de herstructureringsoperatie tussen 1993 en 1997? Ik heb hierover reeds informatie gekregen via een boek dat door De Post werd uitgegeven. Ik zou ook het antwoord van de minister willen horen.

Ten vijfde, we hebben gehoord dat het absentisme bij De Post zeer hoog is. Heeft men reeds een onderzoek ingesteld naar de oorzaken van dit probleem? Hoe denkt De Post dit probleem in de toekomst aan te pakken?

Mijn zesde vraag gaat over de opleiding van nieuw aangeworven uitreikingspersoneel, de postbodes. Wordt er werk gemaakt van hun begeleiding?

Ten slotte heeft men ons tijdens een hoorzitting beloofd dat er zo vlug mogelijk een oplossing zou komen voor het probleem van de "verlofschuld". Men moet weten dat die "verlofschuld" momenteel 16 tot 17 miljoen uren bedraagt. Is er reeds een oplossing?

De voorzitter: De heer Jaak Van den Broeck heeft het woord.

De heer Jaak Van den Broeck (VL.BLOK): Mijnheer de voorzitter, De Post heeft de laatste jaren inderdaad grondige herstructureringen ondergaan. Vooral de Nederlandstaligen hebben te lijden onder de afvloeiingen die hiervan een gevolg zijn. Op niveau 2 was er sinds 1993 een vermindering van het personeel waarbij 301 Nederlandstaligen en 90 Franstaligen verdwenen. Wat niveau 3 betreft vloeiden 1102 Nederlandstaligen en 688 Franstaligen af. Op niveau 4, het niveau van de postbedelers, was er een vermindering van het personeelsbestand met 1521 Nederlandstaligen en 487 Franstaligen. Globaal gezien liep het personeelsbestand bij de Nederlandstaligen met 12% terug, tegenover 7% bij de Franstaligen. Het is dus overduidelijk dat de besparingen die De Post op het personeel wenst te doen, grotendeels ten koste van de werkgelegenheid van Vlaamse postbeambten gaat. Vlaanderen betaalt dus eens te meer de rekening, want 70% van de afgevoelde werknemers waren Nederlandstaligen. Het feit dat de huidige bevoegde minister een Nederlandsonkundige Waal is, zal hieraan wel niet vreemd zijn.

De enige reden waarom Wallonië de Belgische federatie in stand wil houden, is dat het op alle vlakken wordt bevoordeeld. Het is reeds lang bekend dat Wallonië zijn onvermogen om het op economische vlak over een andere boeg te gooien en te innoveren, poogt te verdoezelen en te compenseren door zoveel mogelijk mensen aan een job in de overheidssector te helpen. Op die manier wordt het Waalse socialisme, dat nog slechts de rol van een tewerkstellingsapparaat vervult, met Vlaams geld in stand gehouden.

Ook bij de aanwervingen worden de Nederlandstaligen systematisch benadeeld. Sinds 1993 werden op niveau 2 137 postbeambten aangeworven. Daarvan waren er 74 Nederlandstalig en 63 Franstalig. In de sinds 1994 ingevoerde categorie 2+ waren er 167 aanwervingen: 92 Franstaligen en slechts 75 Nederlandstaligen. Dit wil zeggen dat voor beide niveaus samen

slechts voor 49% Nederlandstaligen werden aangeworven. Het onevenwicht in het personeelsbestand wordt hierdoor alleen maar versterkt.

Ook voor de toekomst is hierin weinig beterschap te verwachten. Terwijl men in mei 1998 in de twee Vlaamse "postgewesten" met 251 eenheden onder de voor 1998 toegestane budgettaire formatie werkte, werkte men in de twee Waalse "postgewesten" met 215 eenheden boven de toegestane budgettaire formatie. Hoewel in de regio Brussel-Vlaams-Brabant met 145 eenheden boven de toegestane formatie werd gewerkt, blijft ook Vlaams-Brabant lijden onder een nijpend personeelstekort.

Als gevolg van deze toestand is de werkdruk voor de Vlaamse personeelsleden van De Post veel groter dan voor de Waalse collega's. De situatie wordt steeds minder draaglijk.

Een van de meest ernstige problemen van de Vlaamse postgewesten, te wijten aan personeelstekort, is het niet krijgen van verlof. De toenemende onvrede van de werknemers in de Vlaamse postgewesten gaf reeds herhaaldelijk aanleiding tot acties en werkonderbrekingen. Bovendien komt de normale dienstverlening bij de Vlaamse postgewesten meer en meer in het gedrang door de onverantwoorde werkdruk. Ook de Vlaamse burger zal het slachtoffer worden van het gevoerde aanwervingsbeleid.

De in juni van dit jaar aan de gewestelijke directeurs toegestane bijkomende aanwervingen zijn ver van toereikend. Ondanks de 128 voorziene aanwervingen in Vlaanderen, zit men nog met 123 eenheden onder het budgettair effectief. Onbegrijpelijk is evenwel dat ook Wallonië van bijkomende aanwervingen geniet, hoewel daar reeds boven het toegestane effectief wordt gewerkt. De welbekende Belgische wafelijzerpolitiek wordt aldus onverminderd voortgezet.

Voor 1998 werden bijkomende besparingen aangekondigd die zich dreigen te vertalen in nieuwe afvloeiingen en een verdere verhoging van de reeds onhoudbaar geworden werkdruk in de Vlaamse postgewesten.

Gezien de Vlaamse postgewesten reeds voor 75% bijdroegen tot de besparingen, zijn bijkomende besparingen onredelijk en oneerlijk.

Mijnheer de minister, graag kreeg ik antwoord op een vijftal vragen.

Ten eerste, hoeveel van de voor juni 1998 toegestane bijkomende aanwervingen werden in de onderscheiden

postgewesten effectief gerealiseerd? Voor de gewesten Brussel en Vlaams-Brabant had ik graag een opsplitsing volgens de taal.

Ten tweede, hoeveel Nederlandstaligen, respectievelijk Franstaligen, zijn momenteel bij De Post tewerkgesteld volgens de verschillende categorieën?

Ten derde, hoe zult u de scheeftrekkingen op het vlak van tewerkstelling tussen de Vlaamse en de Waalse postgewesten wegwerken?

Ten vierde, hoe groot is de "verlofschuld" in de verschillende postgewesten en wat zal er worden ondernomen om dat weg te werken?

Ten vijfde, hoe zullen de aangekondigde lineaire besparingen worden gerealiseerd en wat zal de weerslag ervan zijn op de tewerkstelling? Hoe zullen die besparingen worden gespreid over de verschillende postgewesten?

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, om te beginnen wens ik te herinneren aan de beheersautonomie die aan het bedrijf werd toegekend sedert de goedkeuring van de wet van 21 maart 1991.

De minister oefent toezicht uit via de regeringscommissaris die zorgt voor de naleving van het beheerscontract en van de wet.

De door de leden gestelde vragen betreffen de inwerkingstelling door het autonome bedrijf De Post van haar menselijke en materiële middelen teneinde haar opdrachten te vervullen.

Als basis van mijn antwoorden op uw vragen, verzocht ik De Post mij gegevens te verstrekken omtrent de uitoefening van haar beleid en omtrent haar beheersautonomie. De Post is de enige gerechtigde die cijfergegevens hieromtrent kan mededelen.

La Poste fait valoir qu'en Flandre comme en Wallonie, l'organisation est basée sur des critères objectifs.

Pour les guichetiers, le potentiel en temps est déterminé par le volume de travail par produit. Dans ce calcul, tous les produits sont pris en compte, augmentés d'un temps commercial en fonction de l'importance du bureau.

Pour les services de distribution, il existe des normes objectives qui tiennent compte des produits distribués, du chemin parcouru en intégrant un élément de difficulté variable, et du nombre de boîtes, pour citer les éléments essentiels.

Le degré de difficulté pris en compte diffère en fonction du relief, plus ou moins accidenté.

D'autres éléments peuvent incontestablement perturber la prestation de certains services. Ainsi, par exemple, la Wallonie, et je pense plus précisément aux régions de Liège et de Charleroi, subit un nombre important de hold-up de bureaux et d'attaques sur les distributeurs. Ces agressions entraînent un absentéisme plus important dans les régions citées.

Afin de répondre de manière plus efficace aux besoins sur le terrain, par une meilleure répartition des remplaçants disponibles entre les bureaux, La Poste fait savoir qu'elle met en place un nouveau mécanisme de recrutement dès que le nombre de remplaçants chute au-dessous des 20% par rapport à l'organisation du service à effectuer.

Il est important de souligner que les absents de longue durée et les membres du personnel qui auront les congés et repos auxquels ils ont droit avant de partir à la pension, ne seront désormais plus considérés comme disponibles pour le service, contrairement à ce qui se passait auparavant. Cette mesure devrait donc avoir une incidence positive sur la charge de travail des agents présents.

Deuxièmement, La Poste me communique que la proportion de volume de travail entre les cinq centres de tri du pays se répartit comme suit: 33% à Bruxelles, 21% à Anvers, 18% à Gand et à Charleroi et 10% à Liège.

En ce qui concerne l'effectif du personnel, il comprend globalement 37 853 unités à temps complet et 5 263 à temps partiel. Quant à la répartition de cet effectif entre les directions générales et dans les services centraux, je me propose de vous remettre un document spécialement préparé à cet effet, de façon à vous donner une information optimale.

Troisièmement, j'en viens aux congés de repos et au travail du samedi. J'ai été surpris par les chiffres que j'ai entendus tout à l'heure. L'information que nous avons est que le personnel postal a accumulé environ, et ce n'est déjà pas mal, 4 500 000 de jours de repos. Ce nombre diminue progressivement puisque des mécanismes qui donnaient lieu à l'octroi d'un repos n'existent plus depuis l'introduction de la dernière convention collective de travail rappelée tout à l'heure, le fameux accord-cadre. En effet, les déplacements ne donnent plus lieu à des compensations horaires mais bien à des compensations pécuniaires.

Quant aux prestations du samedi, qui donnaient auparavant lieu à des heures supplémentaires, elles ont été incluses dans la semaine des cinq jours. Le travail du samedi concerne tous les bureaux de poste qui assurent la distribution de journaux, les centres de tri et certains bureaux dont les guichets sont ouverts le samedi. La réorganisation des services qui en résulte est systématiquement mise en oeuvre. La Poste considère qu'elle sera terminée pour la fin de l'année.

Quatrièmement, en ce qui concerne l'absentéisme, diverses actions ont été entreprises. Parmi celles-ci, relevons le recours à un nouvel organisme de contrôle indépendant, une aide psychologique spécialisée aux agents victimes d'agressions, diverses mesures freinant le mécanisme d'accroissement de ce qu'on appelle volontiers la "dette de congé".

Cinquièmement, je puis vous confirmer que les fusions sont pratiquement terminées. La Poste signale qu'il en reste 14 à réaliser. Les centres de tri sont aujourd'hui modernisés mais un nouveau centre de tri doit encore être implanté à Gand.

Enfin, en ce qui concerne les conséquences sur le personnel, il faut savoir que les fusions n'entraînent aucune augmentation tandis que la réduction du nombre de bureaux de poste et la réorganisation de certains centres de tri sont à l'origine d'une diminution d'environ 1 200 emplois.

Sixièmement, le nombre d'engagements supplémentaires par région, pour la période allant de janvier à septembre 1998, est de 474 personnes réparties comme suit:

- Bruxelles et Brabant flamand: 114 dont 72 néerlandophones;

- Flandres orientale et occidentale: 120;

- Anvers et Limbourg: 181;

- Charleroi, Namur, Mons: 29;

- Liège, Libramont: 30.

Enfin, l'accord cadre prévoit que la restructuration de certaines entités postales devra permettre une augmentation globale et non linéaire de la productivité de 10% d'ici l'an 2000.

Par ailleurs, le personnel aura la possibilité d'obtenir un congé précédant la retraite à 57 ans s'il comptabilise 30 années de service.

L'objectif visé par l'accord cadre est d'avoir un effectif budgétaire de 38 000 unités en l'an 2000.

De voorzitter: De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat u grotendeels van De Post zelf hebt gekregen.

Ik heb een opmerking bij mijn derde vraag, namelijk of het juist is dat het postpersoneel nog meer dan 10 miljoen uren vakantie en rust te goed heeft. Ik ben verwonderd van u te vernemen dat het 4,5 miljoen dagen zijn. Als een werkdag gelijk is aan zeven uren, gaat het dus om meer dan 30 miljoen uren. Wij moeten dan ook het artikel van de nationaal secretaris enigszins tegenspreken. U zegt dat hij slechts over tien miljoen spreekt. Blijkbaar zou De Post dus toch geen cijfers verdoezelen, vermits het over een achterstand van ongeveer 30 miljoen uren gaat. U hebt toch duidelijk 4,5 miljoen dagen gezegd ?

Minister **Daerden** : Dat heb ik inderdaad gezegd.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Het antwoord op mijn tweede vraag, met name of De Post iets wil verdoezelen, blijkt dus negatief te zijn. Misschien heeft men dit probleem geminimaliseerd tegenover de vakbonden, maar hier komt men op een open vergadering rechtuit zeggen dat er nog een achterstand is van dertig miljoen uren.

Ik zal niet dieper ingaan op het door u voorgelezen antwoord, omdat het over een vrij technische materie gaat. Men vermeldt een aantal gegevens waarvoor u niet verantwoordelijk bent, maar wel De Post.

Het zou goed zijn nog eens in detail te controleren wat men schrijft en in de toekomst in het oog te houden of er stappen worden gedaan om te verhelpen aan de mistoestanden betreffende het personeelsbestand en na te gaan welke remedies worden aangewend om de achterstand weg te werken. Daarna kan meer gedetailleerd op deze aangelegenheid worden ingespeeld. Voor de goede gang van zaken zou dit wel met de bevoegde minister moeten gebeuren, want die is toch eerder aanspreekbaar om tegenstrijdige stellingen op te helderen. Ik heb er alle begrip voor dat u dit niet kan, maar behoud mij wel het recht voor het hierover later nog te hebben.

De **voorzitter** : Mevrouw Annemie Van de Casteele heeft het woord.

Mevrouw **Annemie Van de Casteele** (VU) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vorige spreker. U hebt verwezen naar een aantal cijfers die u ons nog zal laten

bezorgen, vooral dan inzake de regionale aspecten van de verdeling van het werkvolume en het daartegenovergestelde personeel. Op basis van uw antwoord kunnen hieruit nu geen conclusies worden getrokken. Wij kunnen wel concluderen dat er een enorme achterstand is inzake verlof en inhaalrust : 4,5 miljoen dagen. Deel dat door het aantal personeelsleden en dan komt u uit op 112 dagen per personeelslid zonder enig onderscheid. De vraag is hoe men daaraan kan verhelpen. Hoe kan men die mensen geven waarop zij recht hebben ? U ziet het met een pecuniaire maatregel, maar ik weet niet of daar wel vraag naar is.

Blijkbaar heeft De Post al een aantal problemen aangepakt met financiële compensaties, zoals verplaatsingskosten, maar mij wordt uit het antwoord niet duidelijk hoe bijvoorbeeld de compensatie voor de zaterdagdienst gebeurt. Volgens u is dat opgenomen in de vijf dagenweek, maar ik kan mij niet voorstellen dat iemand die zaterdagdienst doet, daarmee onder hetzelfde regime valt als iemand die een gewone werkdag actief is, tenzij u mij het tegendeel bevestigt. Volgens u is dat volkomen hetzelfde ? Men heeft een week van vijf dagen werken maar dan moet er toch een beurtrol zijn, want men kan moeilijk altijd dezelfde mensen met de zaterdagdienst opzadelen. Waarschijnlijk zal iedereen daarmee worden geconfronteerd via de werkregeling, tenzij u dat zou tegenspreken. Ik begrijp dan niet goed waar de grote problemen vandaan komen die door de postbodes worden gesignaleerd inzake de zaterdagdienst. Mij geeft dit krantenartikel de indruk dat iedereen de zaterdagdienst eigenlijk wil doorschuiven naar iemand anders. Nu worden volgens de krant Chinese vrijwilligers aangeduid, maar wat wordt daarmee bedoeld ? Ik begrijp daaruit dat dit niet automatisch dieel uitmaakt van het werkregime dat in het geheel van de verloning van de postmannen past, maar iets is dat hen wellicht onder druk van de omstandigheden wordt opgelegd. Het lijkt dus een verplichting om na bepaalde tijd een zaterdagdienst te verrichten, maar het lijkt mij niet te gebeuren met volle overtuiging of instemming van de betrokken personeelsleden, of zeker van hun verantwoordelijke. Deze toestand moet verder worden opgehelderd.

De cijfers wil ik eerst nader bestuderen, maar toch blijven er levensgrote vragen bestaan inzake de inhaalrust, het aantal personeelsleden, de nieuwe aanwervingen enzovoort. Vergelijk dit laatste eens met het werkvolume dat u ons meedeelde. Ik ben niet zeker of het over

dezelfde gewestelijke directies gaat, want u had er verschillende benamingen voor. Ik wil dit nog eens met elkaar vergelijken en daarover te gepasten tijde nog enige vragen stellen.

De **voorzitter** : De heer Julien Verstraeten heeft het woord.

De heer **Julien Verstraeten** (SP) : Mijnheer de voorzitter, alhoewel een aantal vragen niet volledig beantwoord werden, dank ik de minister voor zijn antwoord.

Naar verluidt werd er reeds een zaterdagregeling uitgewerkt. Hoe wordt dit concreet toegepast. Als er geen kranten meer verschijnen op zaterdag, is er geen zaterdagregeling meer nodig.

Wat de besparingen betreft, ben ik van mening dat Vlaanderen reeds 10% bespaard heeft.

Wat het aantal ziekte dagen betreft, blijkt het totaal aantal uren heel wat hoger te liggen dan bepaalde verantwoordelijken van De Post hebben uitgerekend.

Mijnheer de minister, u hebt geen duidelijk antwoord gegeven over de herstructureringsoperatie tussen 1993-1997 en bent evenmin dieper ingegaan op de manier waarop de afvloeiingen zijn gebeurd en de spreiding ervan over Vlaanderen en Wallonië. Alhoewel ik besef dat Vlaanderen meer postkantoren telt en dus een grotere inspanning moest leveren inzake afvloeiing, had ik graag meer concrete cijfers gekregen. Ik hoop dat u onze bemerkingen zult meedelen aan de bevoegde minister en hem inlichten dat we te gepasten tijd deze problematiek opnieuw zullen aanpakken.

De **voorzitter** : De heer Jaak Van den Broeck heeft het woord.

De heer **Jaak Van den Broeck** (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eens te meer hebt u zich verschuilt achter "het autonome overheidsbedrijf". Dat is het argument om geen verantwoordelijkheid op te nemen en niet te reageren op mistoestanden. U rept met geen woord over de wegwerking van de discriminatie tussen Vlaanderen en Wallonië. Wat het absentisme betreft, wens ik op te merken dat men niet de oorzaak maar wel de gevolgen aanpakt. Men stelt een onafhankelijk controleorgaan aan dat de afwezigheden moet controleren en richt een slachtofferhulp op. Aan de oorzaak doet men echter niets !

Le **président** : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, j'ai fait exactement la même proposition ce matin pour une autre entreprise publique autonome. On peut, bien entendu, penser ce qu'on veut de la loi de 91, mais elle existe. Elle a octroyé, à tort ou à raison - je suis convaincu qu'on en reparlera beaucoup dans quelques mois - l'autonomie à ces sociétés. On peut le regretter mais c'est un fait : le seul lien entre le ministre et ces entreprises est le contrat de gestion pour les seules missions de service public. Vous posez très légitimement toute une série de questions. Nous essayons, les uns et les autres - et nous en avons une fois de plus la preuve aujourd'hui -, de vous répondre le plus correctement possible dans le délai imparti.

Une fois de plus, je crois que nous avons essayé de vous apporter un maximum d'informations. Je comprends parfaitement vos réactions. Vous trouvez qu'un certain nombre de chiffres fournis sont insatisfaisants. Dans le cadre de la procédure parlementaire, certains points se prêtent mieux à des questions écrites, laissant plus de temps à chacun. C'est simplement une suggestion. Voilà pour les chiffres.

Si M. le président le permet, peut-être mes collaborateurs présents pourraient-ils ajouter l'un ou l'autre élément additionnel, quelques précisions par rapport aux interventions complémentaires de nos collègues.

Mme Isabelle Golenvaux (à la demande du ministre Di Rupo) : Vos questions étant fort précises, je ne pourrai pas y répondre dans la mesure souhaitée. Pour reprendre ce que disait l'orateur, La Poste s'attaque aux causes du mécanisme d'absentéisme, comme l'a précisé M. le ministre. Il ne s'agit évidemment pas de contrôler, c'est totalement marginal. Il s'agit de s'attaquer à ce qui crée le cercle vicieux de la dette de congé. A ce niveau-là, je pense que les mesures sont prises. D'ailleurs, cette dette diminue pour l'instant. Il ne faut pas sous-estimer les efforts qui sont faits. On part d'un régime qui était assez favorable aux agents. Je pense aux prestations du samedi, pour lesquelles le repos de compensation était compté deux fois. Actuellement, c'est inclus dans la semaine de cinq jours. Il y a eu une compensation générale : pour tout le monde, la semaine est réduite de deux heures sans perte financière et le travail du samedi se fait en principe sur une base volontaire. Comme l'orateur l'a rappelé, le travail du samedi est lié notamment à la distribution des journaux. La Poste a des contrats avec

les éditeurs. Si elle ne distribue pas les journaux le samedi, ces derniers s'adresseront au secteur privé, ce qui risque de causer des pertes d'emplois. Il y a donc un travail à fournir.

Je ne peux malheureusement pas vous en dire plus en ce qui concerne les chiffres.

M. Daerden, ministre : Vous vous ralliez à ma thèse.

Mme Isabelle Golenvaux (à la demande du ministre Di Rupo) : Exactement, monsieur le ministre !

De voorzitter : De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil repliceren op het antwoord inzake de autonome overheidsbedrijven. Mijnheer de minister, ik ben het volkomen met u eens dat men zich niet langer met de dagelijkse gang van zaken in deze bedrijven kan bezighouden na het stemmen van de wet van maart 1991. Dat is een van de grootste frustraties bij onze collega's. In principe kan of mag men hier vrijwel geen vragen meer stellen, behoudens over de openbare dienstverlening. Wij hebben vrijwel geen mogelijkheid om invloed uit te oefenen op het dagelijks beleid van de autonome overheidsbedrijven. Toch zijn wij nog steeds voor 100% aandeelhouders. Wij hebben dan ook het recht om in een vergadering van aandeelhouders vragen te stellen aan onze vertegenwoordigers of beleidsmensen. Als aandeelhouder kan men een algemene vergadering beleggen en vragen stellen aan de personen die instaan voor het beleid. De enige link die wij hebben met De Post en alle andere autonome overheidsbedrijven is de bevoegde minister, *le ministre de tutelle*. Hij steekt echter altijd zijn paraplu op en of het nu regent of niet. Er is wel een regeringscommissaris maar het behoort tot de verantwoordelijkheid van de bevoegde minister om te antwoorden op vragen van het parlement. U weet dat in het bedrijfsleven de aandeelhouders een bijzondere algemene vergadering kunnen bijeenroepen als zij dit wenselijk of nodig vinden.

Mijnheer de minister, ik heb alle respect voor de cijfers die uw liefstallige medewerkster ons heeft gegeven, maar mevrouw Van de Castele heeft berekend dat elk personeelslid in principe 112 achterstallige dagen heeft. Dat betekent dat men het hele personeelsbestand van De Post een half jaar met verlof zou moeten sturen om dit in te halen. Hoe kan men die

achterstand binnen afzienbare tijd inhalen, zelfs in een periode van vijf jaar ? Daarop geeft men geen antwoord.

Mijnheer de minister, ik kan aanvaarden dat u hierop geen antwoord kunt geven omdat u niet bevoegd bent voor deze materie. Ik ben al zeer tevreden dat u bereid was om het antwoord van uw collega te komen voorlezen. Uiteindelijk is dat immers een antwoord van De Post zelf. Men moet mij echter eens uitleggen hoe men de achterstand zal wegwerken zonder de dienstverlening in gevaar te brengen. Bovendien mag ook de herstructurering niet in gevaar worden gebracht. Enerzijds zou men het personeelsbestand moeten laten toenemen om de achterstand in te halen terwijl men anderzijds de personeelskosten moet verlagen om competitief te blijven in het kader van de Europese liberalisering. Ik wil graag weten hoe De Post die tegenstrijdige doelen in vijf jaar zal realiseren. Met de beloften die zij hebben gedaan zal het niet lukken. Mijnheer de voorzitter, ik stel voor om een hoorzitting te organiseren met het bestuur van De Post om na te gaan hoe zij de ontwikkeling en de evolutie van De Post zien.

De voorzitter : Mevrouw Annemie Van de Castele heeft het woord.

Mevrouw Annemie Van de Castele (VU) : Mijnheer de voorzitter, we hebben zicht gekregen op een oplossing voor de achterstallige rust- en verlofdagen. We kunnen ons nu afvragen of die oplossing aan dit tempo tegen het jaar 2050 zal worden verwezenlijkt. Mevrouw, ik ben het met u eens dat de achterstand in de toekomst minder fel zal stijgen door bijvoorbeeld het feit dat de zaterdagrust niet langer door compensaties wordt geregeld. Zo kan men dit langzaam afbouwen. Wij willen echter weten op welke termijn de achterstand volledig zal zijn weggevoerd. Men moet een scenario opstellen waarin wij dit kunnen zien.

Mevrouw bevestigt dat de zaterdagdienst een dienst van vrijwilligers is. Zij krijgen daarvoor geen enkele compensatie. Ze kunnen enkel de week nadien een dag thuisblijven. In gelijk welk beroep staat niemand evenwel te trappelen om op zaterdag te werken, tenzij men een dubbele vergoeding krijgt. Zo kwamen de politieagenten in Antwerpen op straat omdat zij vinden dat zaterdagwerk beter moet worden gehonoreerd, vermits het nu eenmaal buiten het normale schema valt. Zo lang men dat niet heeft opgelost, zal men met Chinese vrijwilligers blijven werken. Ik weet niet wie de

verantwoordelijkheid opneemt om elke keer op zoek te gaan naar mensen die de gaten willen vullen, maar ik kan mij voorstellen dat dit een zeer moeilijke opdracht is.

De **voorzitter** : Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion, des motions ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Annemie Van de Casteele en de heer Julien Van Aperen en luidt als volgt :

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heer Julien Van Aperen, mevrouw Annemie Van de Casteele en de heer Jaak Van den Broeck

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, - stelt vast dat de reorganisaties en de personeelsbeperkingen bij De Post niet overal op dezelfde manier worden doorgevoerd;

- stelt vast dat vooral bij de Nederlandstaligen de werkdruk sterk is toegenomen;

- stelt vast dat in een aantal regio's de dienstverlening daardoor in het gedrang komt;

- vraagt de regering het autonoom overheidsbedrijf De Post op te dragen :

1. het onevenwicht tussen beide landsdelen wat de effectieve personeelsbezetting betreft onverwijld weg te werken;

2. een oplossing uit te werken voor de opname van inhaalrust en verlofdagen."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Annemie Van de Casteele et M. Julien Van Aperen et est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de M. Julien Van Aperen, Mme Annemie Van de Casteele et M. Jaak Van den Broeck

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, - constate que les réorganisations et les limitations de personnel à La Poste ne se font pas partout de manière identique;

- constate que le volume de travail s'est accru surtout pour les néerlandophones;

- constate que cet état de choses compromet le service dans un certain nombre de régions;

- demande au gouvernement de charger l'entreprise autonome La Poste :

1. de mettre fin sans tarder au déséquilibre entre les deux parties du pays pour ce qui est des effectifs;

2. d'élaborer une solution qui permette au personnel de prendre les jours de rattrapage et de congé."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Michel Moock, Rony Cuyt en Jozef Van Eetvelt.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Michel Moock, Rony Cuyt et Jozef Van Eetvelt.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Question orale de M. Jean-Pierre Viseur au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "le nouveau service RESPO de La Poste" (n° 1432)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Viseur aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de nieuwe RESPO-dienst van De Post" (nr. 1432)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Le **président** : La parole est à M. Jean-Pierre Viseur.

M. Jean-Pierre Viseur (ECOLO-AGALEV) : Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question ne vous était pas adressée. Je vous remercie de bien vouloir y répondre. Néanmoins, j'aurais souhaité entendre le point de vue de M. Di Rupo, non seulement responsable de La Poste mais aussi des intérêts des consommateurs.

M. Daerden, ministre des Transports : Je puis vous assurer que les collaborateurs de M. Di Rupo m'ont fait parvenir une réponse tout à fait complète.

M. Jean-Pierre Viseur (ECOLO-AGALEV) : Sans doute, mais je me réserve quand même le droit de l'interroger, non pas en sa qualité de ministre responsable de La Poste mais de ministre de l'Economie.

Le service RESPO, en apparence récemment lancé par La Poste, concerne une nouvelle technique de

direct mailing. En d'autres termes, une entreprise faisant de la prospection par courrier adressé directement aux clients, peut dorénavant utiliser une carte standardisée, élaborée par La Poste, et dénommée RESPO. Le prospectus publicitaire distribué par La Poste donne des informations quant aux diverses possibilités : demande de prix, participation, échantillon gratuit, etc...

Il s'agit, en fait, d'un service de prospection. Sa particularité est la suivante : lors de chaque renvoi de la carte, le consommateur doit l'affranchir à 25 francs au lieu de 17 francs, la différence de huit francs étant ristournée au responsable de l'opération de *mailing*. Le prospectus stipule que : "De cette façon, vous récupérez une partie appréciable du prix de revient de vos actions." Cela signifie que le client contribuera financièrement et partiellement à l'action commerciale de prospection organisée par une firme privée.

Je considère ce procédé anormal, car il va à l'encontre des intérêts du consommateur et j'aurais voulu savoir ce que le ministre en pensait quant au volume à traiter par La Poste, qui sera probablement à l'origine d'un gain supplémentaire, mais au détriment des consommateurs. Rappelons que dans de telles actions de *mailing*, la formule fréquemment utilisée était celle du "port payé par le destinataire".

Dans le cas qui nous préoccupe, c'est le procédé inverse qui est de mise, puisque le client paie le port auquel il doit ajouter une contribution. J'aimerais entendre votre avis à ce sujet.

Le **président** : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, cette nouvelle carte RESPO est, en quelque sorte, une réponse papier au 0900. Je ne puis que confirmer votre exposé quant à la différence de prix qui est ristournée par La Poste à l'annonceur.

Ce dernier a deux possibilités, soit il invite le destinataire à se rendre au bureau de poste pour se procurer gratuitement la carte réponse RESPO, soit il joint une carte qu'il aura préalablement imprimée et personnalisée.

Quel en est l'intérêt éventuel pour le consommateur ? Quelles sont les motivations de ce système ?

1. Certaines personnes ne disposent pas d'un téléphone.

2. D'autres ne disposent pas d'un combiné adapté.

3. D'autres encore, particulièrement les personnes âgées, ne sont pas disposées à pianoter sur le téléphone.

Lorsqu'on invoque la différence de prix, La Poste répond que le consommateur n'est pas obligé de répondre. De surcroît, cette carte repose sur un contrat tacite entre l'annonceur et le consommateur. Ce dernier est prêt à déboursier un montant supérieur pour autant que cela soit justifié.

Enfin, je ferai remarquer que ce procédé est plus favorable pour le consommateur: 25 F est le prix réclamé, parfaitement connu et transparent. Dans le cas du 0900, la période d'une minute est souvent dépassée, ce qui signifie en d'autres termes un débours plus important et difficilement contrôlable si ce n'est a posteriori, lors de la réception de la facture téléphonique.

Le président : La parole est à M. Jean-Pierre Viseur.

M. Jean-Pierre Viseur (ECOLO-AGALEV) : Monsieur le président, j'ai l'impression qu'au ton de la réponse, ni vous ni votre collègue peut-être, n'êtes très convaincus par la réponse que vous apportez : on sent que vous êtes un peu gênés par cette situation.

Aux personnes qui n'ont pas de téléphone, qui n'ont pas de combiné adapté, qui sont âgées, je veux bien qu'on permette de répondre par la poste et par écrit, mais avec un affranchissement normal. Cela ne nécessite pas un affranchissement supplémentaire.

Vous parlez de transparence : oui, le consommateur sait qu'il déboursera 25 F, mais sans savoir que, de cette somme, 8 F sont destinés au destinataire. S'il était écrit que 8 F retournaient à la firme à laquelle il demande un tarif ou des prix, dans la plupart des cas, il ne répondrait pas, car c'est une situation choquante pour le consommateur que de devoir payer une demande de prix.

Ces arguments ne me convainquent pas. Je sais bien que le 0900 n'est pas pour rien; c'est vrai. Je n'ai pas à défendre un procédé plutôt qu'un autre, mais la réponse avec le 0900 est immédiate, tandis que par La Poste, il faudra quand même 24 ou 48 heures pour arriver à destination. Dans certains cas, cet élément peut jouer, comme dans le cas de jeux, de concours ou d'activités du même type. On observe donc une différence de service, ce qui pourrait éventuellement justifier une différence de prix. Mais, dans le 0900, l'argent reste à Belgacom et n'est pas, que je sache, retourné au promoteur. C'est cet aspect que je trouve anormal.

Sur cet aspect-là aussi, j'interviendrai une autre fois, car je trouve anormal qu'on fasse financer par le citoyen consommateur le prix d'un service.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : D'après les informations recueillies, il y aurait également partage de la recette avec l'annonceur. Sur la base de quelle proportion, madame ?

Mme Fabienne Marcelle, représentante de l'IBPT (à la demande du ministre Di Rupo) : Je ne connais pas exactement cette proportion, mais je pense qu'il doit s'agir d'environ 50%. Je ne connais pas les répartitions, si, pour un numéro 0900, le consommateur paie 18 F la minute, mais peut-être la moitié va-t-elle à Belgacom et la moitié à l'annonceur.

En revanche, le 0800 est un numéro gratuit pour l'appelant : l'annonceur paie la rétribution à Belgacom.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de federale bevoegdheden inzake radio-omroep" (nr. 1435)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Yves Leterme au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "les compétences fédérales en matière de radiodiffusion" (n° 1435)
(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter : De heer Yves Leterme heeft het woord.

De heer Yves Leterme (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag handelt over de bevoegdheidsverdeling inzake de radio-omroep. Er rijzen een aantal vragen die op hun beurt voor problemen zorgen in verband met de implementatie van het frequentieplan in Vlaanderen.

Sedert de eerste culturele autonomie en de vertaling daarvan in wetgeving in 1971 zijn de Gemeenschappen bevoegd voor de materie "radio-omroep en televisie".

Tot aan een aantal arresten van het Arbitragehof in het begin van de jaren '90 zorgde deze bevoegdheidsverdeling voor weinig problemen. Er was een normale praktijk van dubbele erkenning en van dubbele vergunning in die zin dat de Gemeenschappen bij decreet de verplichting oplegden van een zogenaamde culturele erkenning van audiovisuele initiatieven terwijl diezelfde initiatieven krachtens de nationale, en intussen de federale, wetgeving onderworpen waren aan een technische vergunning.

In 1990 besliste het Arbitragehof echter dat de aangelegenheid "radio-omroep en televisie" in haar geheel moet worden begrepen als zijnde overgeheveld naar de Gemeenschappen. Vanaf dat ogenblik beschikten de Gemeenschappen over een algehele bevoegdheid inzake de omroep, inclusief de technische aspecten. Krachtens die bevoegdheidsverdeling, zoals verankerd in de arresten van het Arbitragehof, was de federale overheid enkel verantwoordelijk voor de algemene politie van de radio-elektrische golven, omschrijving waarop ik straks zal terugkomen.

Op 10 januari 1992 vaardigt de federale overheid een koninklijk besluit uit betreffende de klank radio-omroep in de FM-band 87.5 tot 108 megahertz. In dit koninklijk besluit zijn de gemeenschappelijke technische normen inzake het toekennen van de frequenties en het toegelaten vermogen van de zendtoestellen opgenomen.

De bevoegdheidsverdeling, die in 1971 is begonnen en die dan via de arresten van het Arbitragehof werd uitgeklaard en uiteindelijk heeft geleid tot de bevoegdheidsverdeling zoals ik ze heb geschetst, blijkt nu toch een aantal problemen te geven.

Vandaar dat ik vandaag aan minister Di Rupo enkele vragen wenste te stellen. Ik neem echter aan dat minister Daerden bij machte en bij kunne is om namens minister Di Rupo op die vragen te antwoorden.

Ten eerste, wat is precies de omschrijving van de toch belangrijke definitie inzake bevoegdheidsverdeling, met name de algemene politie van de radio-elektrische golven? Wat moet daaronder precies worden verstaan?

Ten tweede, het BIPT heeft normaal een rol te spelen ten aanzien van de handhaving van het beleid ten overstaan van de lokale radio's. Ik zou van u willen vernemen wat nu precies de bevoegdheid is van het BIPT ten aanzien van die lokale radio's.

Ten derde, volgens het koninklijk besluit van 10 januari 1992 moeten de Gemeenschappen, wanneer zij een nieuw frequentieplan wensen op te stellen - wat dus nu in hoofde van de Vlaamse Gemeenschap het geval is - of dit plan willen wijzigen, een coördinatieaanvraag richten tot het BIPT. Gelet op een aantal voorbeelden uit de praktijk de jongste jaren is mijn vraag wat de middelen zijn van het BIPT om op te treden wanneer een Gemeenschap dit niet zou doen of niet doet? Wat is er dan voorzien in de wet? Indien er niets is voorzien, hoe kan dit juridisch vacuüm dan worden opgelost?

Een vierde bedenking en vraag heeft betrekking op een brief van de Europese Commissie gericht aan de Belgische Staat en meer bepaald de minister van Buitenlandse Zaken. Daarin deelt de Europese Commissie mee dat zij van oordeel is dat artikel 9 van het koninklijk besluit van 1992 tot stand is gekomen met schending van het Europees gemeenschapsrecht. De inhoud van dat artikel zou niet bij de Europese Commissie zijn aangemeld om te worden getoetst aan de Europese regelgeving.

De conclusie die de Europese Commissie daaraan koppelt is niet onbelangrijk in een aantal conflicten die juridisch worden uitgevochten.

Door het feit dat de procedure niet correct werd gevolgd is dat artikel 9, dat over de technische normen van de zendtoestellen handelt, niet tegenstelbaar aan derden. Een nationaal rechter zou de toepassing van dat artikel moeten weigeren.

Wat is de houding van de federale regering ten aanzien van de brief van de Europese Commissie? Wat is de reactie van de minister op dit standpunt van de Europese Commissie?

Vorig jaar, op het einde van het jaar heeft de Europese Commissie een Groen Boek - een *Green Paper* - uitgevaardigd over de convergentie tussen de sectoren telecom, media en IT en de implicaties daarvan op onze regelgeving.

Welk standpunt heeft de federale regering in de Europese instanties omtrent de inhoud van dit *green paper* ingenomen?

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat het begrip algemene politie van de radio-elektrische golven betreft, kent het arrest van 7 februari

1991 van het Arbitragehof duidelijk het beheer van het nationaal frequentieplan en van de politie van de golven toe aan het federale niveau.

België beschikt over een frequentieplan dat werd toegekend door de *International Telecommunication Union*. In dit plan worden de frequenties verdeeld over de verschillende gebruikers, met name de radiocommunicatie, de radio-omroep en de televisie.

Het BIPT is belast met de behandeling van de coördinatie-aanvragen en met de toepassing van de internationale akkoorden inzake frequenties.

Wat de politie van de golven betreft is een dienst van het BIPT belast met de meting en de behandeling van de storingen in het radio-elektrische spectrum.

L'IBPT n'effectue des contrôles que lorsqu'une communauté lui transmet une plainte déposée par une radio locale ou privée. En d'autres termes, l'IBPT n'agit jamais de sa propre initiative dans le domaine de la radiodiffusion.

Une radio qui souhaite émettre, doit disposer d'une autorisation octroyée par une communauté. Cette autorisation comporte obligatoirement des indications techniques précisant la puissance autorisée ainsi que l'orientation des antennes et émetteurs.

Lors de l'octroi de l'autorisation, les fréquences sont coordonnées pour éviter les perturbations issues ou affectant d'autres stations émettrices.

Une radio qui respecte les dispositions de son autorisation, ne devrait donc pas perturber les émetteurs voisins, ni être perturbée par eux, à condition, bien entendu, que ces derniers respectent eux aussi les prescriptions.

Si une communauté veut modifier son plan de fréquences, elle doit obtenir l'accord de l'autre communauté sur les réformes à engager.

Lorsque les communautés concernées sont parvenues à un accord, elles s'adressent à l'IBPT pour qu'il réalise cette coordination.

Il est à noter que dans la mesure où les communautés ne parviennent pas à dégager un accord sur un plan de fréquences, ce dernier ne peut être notifié au niveau international.

Cet élément a évidemment des conséquences importantes sur les radios qui se situent dans des zones frontalières, puisque, le plan de fréquences belge n'étant pas notifié, il n'est pas opposable aux opérateurs des autres pays.

En effet, en ce qui concerne l'arrêté royal du 10 janvier 1992, la Commission européenne estime que l'arrêté et son annexe technique n'ayant pas été notifiés, ils ne sont pas opposables à des tiers.

L'adaptation de cet arrêté est actuellement à l'examen. Nous attendons de disposer de l'ensemble des éléments avant d'arrêter une position définitive. Pourquoi? La Commission européenne doit se prononcer sur une question fondamentale qui lui a été posée à propos de cette réglementation. Il s'agit de savoir si les dispositions actuelles engendrent ou non une distorsion de concurrence entre les radios privées et publiques.

En ce qui concerne le livre vert sur la convergence des secteurs des télécommunications, des médias et des technologies de l'information, la position défendue par la Belgique est le fruit de concertations lors de réunions de coordination européennes avec les communautés et les régions.

La Belgique a défendu une position prudente qui reconnaît la nécessité d'appliquer les mêmes règles aux services, quel que soit le moyen technique par lequel ils sont rendus.

Un service de téléphonie vocale doit être soumis aux mêmes règles, qu'il soit rendu par l'entremise d'un câble de téléphone ou d'un câble de télédistribution.

Afin de préserver les compétences de chacun, la Belgique ne s'est pas prononcée en faveur d'une convergence réglementaire, préférant organiser une nouvelle réglementation qui serait éventuellement nécessaire sur la base de la répartition actuelle des compétences.

De voorzitter: De heer Yves Leterme heeft het woord.

De heer **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik wens vier bemerkingsen te maken.

Wat de algemene politie van de radio-elektrische golven betreft, is het evident dat het BIPT niet ambtshalve kan optreden. Dat het optreden van het BIPT bij een overtreding van zendvergunningen afhankelijk is van een particuliere klacht, lijkt mij geen geschikte procedure. Men moet werk maken van een optreden ambtshalve van het BIPT.

Wat de coördinatie van de frequentieplannen betreft, bevinden we ons in een patstelling. Tenzij u mij van het tegendeel kunt overtuigen, vrees ik dat in de huidige omstandigheden geen vooruitgang kan worden geboekt.

Mijnheer de minister, u hebt verwezen naar problemen in de grensregio's en de moeilijkheden inzake de coördinatie tussen de frequentieplannen en de zendfrequenties die de niet-Belgische autoriteiten vastleggen.

Men mag niet over het hoofd zien dat Brussel een regionaal grensgebied is. Heel wat problemen doen zich in en rond Brussel voor. We zullen in de toekomst werk moeten maken van een betere regeling zodat de naleving van een zendvergunning -in de veronderstelling dat zij aan de overzijde van de taalgrens op correcte wijze wordt afgeleverd - ook in Brussel wordt verzekerd.

Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat de concurrentie tussen telecommmedia en informatietechnologie maximaal benut moet worden en de regelgeving neutraal moet zijn. Ik vermoed dat op dit vlak nog heel wat werk wacht.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, puis-je demander à ma collaboratrice de vous donner quelques indications complémentaires ?

Le président : Avec plaisir, monsieur le ministre.

Mme Fabienne Marcelle, représentante de l'IBPT (à la demande du ministre Di Rupo) : Monsieur le président, je voudrais donner quelques précisions en ce qui concerne la question des fréquences et de l'intervention de l'IBPT qui ne peut avoir lieu qu'après plainte d'une radio auprès d'une communauté qui la transmet ensuite à l'Institut.

En fait, cette décision a été prise pour ne pas empiéter sur les compétences respectives des communautés. En effet, ces dernières exercent une tutelle sur les radios libres et privées et sur la radiodiffusion en général. Il est bien évident que cette tutelle ne peut être mise en question par une intervention, à sa propre initiative, de l'Institut fédéral chargé de la réglementation et du contrôle. Cette méthode est peut-être moins efficace pour mieux organiser la radiodiffusion locale, mais elle permet un meilleur respect des compétences de chacun.

En ce qui concerne la coordination des fréquences, vous savez que les plans de fréquences sont établis au niveau international, notamment sur la base de l'accord de Genève, par l'Union internationale des télécommunications.

Ce plan octroie des fréquences à la Belgique pour un certain nombre d'activités. C'est ainsi que des fréquences sont autorisées pour la radiodiffusion, pour les télécommunications, etc. Par exemple, les fréquences pour les radios des services publics (la VRT en Flandre, la RTBF en Communauté française) sont déjà reconnues par le plan de Genève. En ce qui concerne les radios libres, les fréquences sont "libres" et sont octroyées par paquets. La même fréquence se situe donc d'un côté comme de l'autre de la frontière linguistique.

Au début du mouvement des radios libres, la question n'a jamais posé de problème car il s'agissait de petites radios locales qui émettaient dans un rayon de 1, 2 ou 3 kilomètres. La coordination était donc facile à réaliser car la portée de la radio libre en question n'était pas très élevée.

Ensuite, la politique de la Communauté française a un peu divergé de celle de la Communauté flamande. En Communauté française, les radios se sont organisées en réseaux tandis qu'en Communauté flamande, elles sont restées de petites radios.

La coordination a été effectuée au début du mouvement des radios libres. Elle ne pose pas de problème quand il y a un passage d'une radio à une autre selon les mêmes systèmes, la même puissance, les mêmes orientations d'émetteurs, etc.

Elle pose problème lorsqu'il y a un changement. Pour pouvoir changer, le plan de fréquences de la Région flamande devrait être compatible avec celui de la Communauté française. Or, ce n'est plus le cas aujourd'hui à cause d'une évolution historique différente. C'était le cas, au départ, quand on leur a octroyé les fréquences pour les radios locales.

Actuellement, les communautés ne sont pas encore arrivées à se mettre d'accord mais je suppose qu'elles ne souhaitent pas une intervention autoritaire de l'autorité fédérale pour résoudre le problème et régler la question des fréquences.

Il faudra les résoudre un jour, mais la solution doit venir des Communautés et non du pouvoir fédéral.

En ce qui concerne la convergence et la concurrence qui doit être neutre en fonction des réseaux utilisés, la réglementation qui est mise en place actuellement en Belgique et, en tout cas, la pratique quotidienne de l'Institut tendent à une neutralité dans l'organisation du système réglementaire pour

que différents réseaux puissent être utilisés pour assurer un service avec, bien entendu, les grands principes qui s'appliquent en matière de sauvegarde du service universel et de règles spécifiques qui, selon la législation européenne, s'appliquent aux opérateurs en position dominante, c'est-à-dire à Belgacom.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Michel Moock au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "l'existence de règlements discriminatoires à La Poste" (n° 1513)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

Mondelinge vraag van de heer Michel Moock aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "discriminatoire reglementen bij De Post" (nr. 1513)

(Het antwoord zal worden verstrekt door minister van Vervoer)

Le président : La parole est à M. Michel Moock.

M. Michel Moock (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse a récemment révélé l'existence de règlements internes à La Poste et dont l'application semble clairement discriminatoire à l'égard des populations d'origine étrangère.

Plus précisément, il s'agit d'un règlement mis récemment en application et qui interdit aux personnes d'origine étrangère et titulaires de cartes d'identité à ce titre, de pratiquer des opérations bancaires dans n'importe quel bureau des postes. Le service Post-Chèques a ainsi averti ses agences de ne plus servir désormais ces clients que dans les bureaux de poste où ces personnes sont titulaires d'un compte.

Il semble, d'après les services compétents de La Poste, que ces mesures aient été prises afin de limiter les risques de falsifications qui, semble-t-il, sont importants. Cela étant, si cette mesure est vraiment telle quelle, j'estime qu'elle est purement et simplement discriminatoire.

Nous savons tous qu'il est particulièrement difficile d'avoir un regard critique sur les règlements mis en oeuvre dans certaines entreprises. En effet, il est, par exemple, interdit à la Cour d'arbitrage

de régler ses conflits puisqu'elle n'est compétente que sur l'analyse des textes légaux. Cela étant, même s'il s'agit d'une entreprise publique autonome, même si les intentions de La Poste peuvent être, à certains égards, compréhensibles, ne serait-il pas opportun, sur le strict plan des principes, d'éviter ces pratiques vexatoires et peu compatibles avec une gestion humaniste de ce qui apparaît encore, aux yeux de nombreux citoyens, comme des affaires de l'Etat? Je rappellerai à cet égard que confrontée au même type de problèmes, aucune banque ne pratique de cette manière.

Monsieur le ministre peut-il nous éclairer sur la réalité de cette mesure et sur sa position quant à l'éventualité d'en effacer l'impact?

Le **président**: La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre des Transports: Monsieur le président, cher collègue, vous avez raison. La Poste nous a confirmé l'existence du règlement incriminé. Cela étant, elle se défend d'instaurer par là une discrimination à l'égard des étrangers. Quelle est sa position? Elle traite une catégorie de personnes différemment pour des raisons qu'elle estime objectives, raisons que voici. Les cartes d'identité de ces personnes ne sont pas plastifiées et sont donc facilement falsifiables. Confrontée à une série d'encaissements frauduleux lui ayant occasionné de lourdes pertes financières, l'entreprise publique autonome dit avoir réagi par l'adoption de cette réglementation. Pour l'objectivité de l'information, je voudrais quand même dire que cette réglementation concerne uniquement les retraits d'argent au guichet, sur simple présentation d'une pièce d'identité autre qu'une carte d'identité belge ordinaire, une carte d'identité belge diplomatique ou consulaire, ou spéciale. De tels retraits ne sont possibles que dans le bureau de poste où la signature du requérant est déposée.

Je voudrais également dire que cette mesure s'applique à l'égard de quiconque, belge ou non belge, qui est en possession d'une attestation de perte ou de vol de sa carte d'identité. Dans ce dernier cas, outre le dépôt de la signature, un document supplémentaire doit être présenté avec cette attestation, par exemple le permis de conduire.

La Poste insiste sur le fait que plusieurs alternatives existent afin de pouvoir servir normalement le client qui se trouve dans ces situations:

1. retrait d'argent au guichet au moyen d'un chèque personnalisé. Tout titulaire d'un compte postal peut disposer de

chèques et peut retirer, par ce moyen, jusqu'à 50 000 francs dans n'importe quel bureau de poste;

2. retrait d'argent aux distributeurs automatiques du réseau Postomat: un minimum de 1 000 francs, avec une limite de 20 000 francs par jour et de 50 000 francs par semaine;

3. dépôt de la signature du titulaire dans les bureaux de son choix. Dans ce cas, il suffit d'écrire aux Post-Chèques, administration des comptes, 1100 Bruxelles, qui transmettra aux bureaux désignés le modèle de la ou des signature(s) déposée(s).

Mais indépendamment de ces diverses possibilités, afin de poursuivre la recherche d'une solution adéquate, en accord avec l'entreprise autonome, le vice-premier ministre a décidé de demander l'avis du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme à propos de cette mesure. Il va d'ailleurs interroger les ministres compétents sur la nécessité de mettre en circulation des cartes d'identité moins aisément falsifiables, ce qui, faut-il le dire au passage, représente avant tout une garantie pour le titulaire.

Le **président**: La parole est à M. Michel Moock.

M. **Michel Moock** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie surtout pour la dernière partie de la réponse qui m'agréa beaucoup plus que ce qui avait été dit précédemment. J'ajouterai simplement que si on craint des falsifications et des vols, dans le cas du vol de la carte d'identité, il y a beaucoup de chances que le permis de conduire soit joint, lequel n'est pas plastifié non plus, ainsi que les cartes bancaires. De plus, les Postomat sont relativement peu répandus sur le territoire en comparaison avec le nombre d'appareils Bancontact et Mistercash.

Le **président**: L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Vervoer over "de gehandicaptenbegeleiding op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1520)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Transports sur "l'accompagnement des handicapés à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1520)

De **voorzitter**: De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik had de minister liever niet verveld met een vraag over deze problematiek. Ik voel mij echter verplicht omdat ik samen met collega Vanooost op 23 juni reeds een vraag heb gesteld over de discriminatie inzake het gehandicaptenvervoer op de luchthaven Brussel-Nationaal. De sociale ingesteldheid van de minister kennende, heeft hij zeer hoopgevende woorden uitgesproken.

Wij hebben toen gepleit voor het nemen van een aantal maatregelen aangezien de verlofperiode voor de deur stond. Het gaat toch wel over een vrij erge vorm van discriminatie als ik nogmaals herinner aan het feit dat men voor het huren van een rolstoel 1 500 frank moet betalen. Bovendien moet men geluk hebben want er zijn niet steeds voldoende rolstoelen ter beschikking. In bepaalde luchthavens zijn er begeleidende maatregelen voor gehandicapten. Ik zou dan ook gewag durven maken van een zekere discriminatie van de gehandicapten.

Het antwoord van de minister was veelbelovend, ik citeer: "Daarom zullen in het beheerscontract van BIAC bepalingen worden ingevoegd met het oog op een beter op de behoeften van gehandicapten afgestemde infrastructuur. Daartoe zullen ook de nodige maatregelen worden genomen." Ik was zo vermetel de persoonlijke intentie van de minister toe te voegen aan de tekst, ik citeer: "Mijnheer Van Eetvelt, voor de verlofperiode beloof ik u positieve maatregelen. Ik zal de nodige contacten leggen met Sabena."

Volgens mij is er vandaag nog geen resultaat bereikt. De gehandicaptenverenigingen klagen opnieuw over de discriminatie die blijft bestaan. Als dit klopt, kan ik dit alleen maar betreuren. De minister heeft toch een aantal maatregelen beloofd die tot nu toe blijkbaar geen resultaat hebben opgeleverd.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals ik reeds heb gepreciseerd in mijn antwoord op uw vorige interpellatie van 23 juni laatstleden heeft een gehandicapte persoon die per vliegtuig reist bij het instappen recht op bijstand van de luchtvaartmaatschappij. Het is dus aan de luchtvaartmaatschappijen om in te staan voor deze bijstand - *assistance spéciale* genoemd - en deze dienstverlening is in het algemeen inbegrepen in de prijs van het biljet.

Vous avez raison. Il est exact que certaines compagnies, principalement dans le cadre des voyages de groupes, ne veulent pas assurer la charge de paiement d'un supplément.

Je vous avais promis d'entreprendre un maximum de démarches en la matière et j'ai voulu témoigner officiellement de ma sensibilité à l'égard de cette problématique. L'article 3, § 4, du contrat de gestion de BIAC, approuvé par l'arrêté royal du 25 août 1998, dispose expressément : "BIAC adapte les nouvelles infrastructures aux besoins des handicapés. BIAC établit en outre un programme d'adaptation progressive des infrastructures existantes à ces besoins en concertation avec les associations reconnues des handicapés."

Au-delà de ces dispositions, sous mon impulsion, un groupe de travail se composant des principaux intéressés, à savoir les compagnies et les services compétents de BIAC, a été réuni et a étudié activement les solutions envisageables.

Nous espérons trouver prochainement une solution de consensus entre les différentes parties.

Je pense que vous aurez compris que j'ai tout fait pour mettre en oeuvre les engagements que j'avais pris devant la commission et vis-à-vis de vous en particulier.

De **voorzitter** : De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de minister mijn zienswijze volkomen ondersteunt en ook van mening is dat er maatregelen moeten worden genomen. Waarschijnlijk betreurt ook hij dat er na de vakantieperiode nog niets is veranderd. Ik hoop dat de commissie waarover de minister het had, bepaalde resultaten zal bereiken met het oog op het wegwerken van de discriminaties. Volgens mij moet dit de uiteindelijke bedoeling zijn.

Ik zou durven aandringen op het ter beschikking stellen van voldoende rolstoelen in de luchthaven. Op die manier kunnen we niet worden geconfronteerd met de situatie waarbij niet alle gehandicapten gebruik kunnen maken van een rolstoel omdat er onvoldoende aanwezig zijn. Dit lijkt mij slechts een kleine maatregel die toch de moeite loont.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Charles Janssens au ministre des Transports sur "les incidents survenus le 15 octobre 1998 à Louvain dans le train Bruxelles-Liège - arrestation administrative d'un voyageur" (n° 1521)

Mondelinge vraag van de heer Charles Janssens aan de minister van Vervoer over "de incidenten van 15 oktober 1998 op de lijn Brussel-Luik - administratieve aanhouding van een reiziger" (nr. 1521)

Le **président** : La parole est à M. Charles Janssens.

M. **Charles Janssens** (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie tous les deux d'avoir accepté que ma question puisse encore figurer à l'ordre du jour d'aujourd'hui.

Monsieur le ministre, vous êtes certainement au courant de l'incident qui est survenu, ce 15 octobre, dans un train effectuant la ligne Bruxelles-Liège-Verviers : un voyageur - un honorable fonctionnaire - muni d'un titre de transport légal, participait à un mouvement pacifique de protestation contre les retards encourus fréquemment sur cette ligne.

Son "crime" était d'avoir glissé, dans son abonnement, la vignette anodine portant la mention suivante : "Merci à la SNCB, valable du 13.10.1998 à ... retard indéterminé, deuxième classe debout. La société décline toute responsabilité en cas d'arrivée tardive, se réserve le droit de permettre au voyageur de rester debout entre Bruxelles et Louvain dans de mauvaises conditions. Aucun supplément ne sera exigé pour les innombrables minutes supplémentaires passées dans nos voitures".

Ce mode de protestation est assez anodin et pacifique. Dès lors, l'attitude du contrôleur me paraît pour le moins disproportionnée puisque ce voyageur, à l'indignation des témoins de la scène, a dû, non seulement remettre sa vignette au contrôleur, mais s'est aussi vu menacé de retrait d'abonnement. Il a été maîtrisé *manu militari* puisque, menotté, il a été débarqué du train à Louvain pour être remis aux autorités de police et qu'il a été placé en arrestation administrative.

J'estime qu'il s'agit là d'une réaction disproportionnée à une action que l'on peut juger comme l'on veut au point de vue de la forme, mais qui reste une action anodine.

Que pensez-vous, monsieur le ministre, de pareille attitude ? A ma connaissance, l'intéressé demande les excuses

de la SNCB. Cela me paraît être le minimum. Au-delà de cet incident, ne pourrait-on considérer comme légitime une certaine colère de la part des usagers d'une ligne qui connaît plusieurs fois par semaine, paraît-il, d'importants retards ? Pour certains, cela cause de gros problèmes professionnels. Je peux comprendre en effet que les patrons ne soient pas heureux de constater que leurs employés arrivent fréquemment en retard. Même si l'excuse est légitime, cela n'arrange pas toujours les choses. Au retour, ces retards peuvent aussi causer des problèmes sociaux et familiaux car certains comptent sur l'horaire fiable des chemins de fer pour aller chercher leurs enfants à l'école.

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous examiniez cette situation et tentiez, autant que faire se peut, que les retards cessent au plus tôt. En cette fin de 20e siècle, l'une des priorités de la SNCB doit être le respect des voyageurs. Je vous remercie, monsieur le ministre, de répondre à mes questions.

Le **président** : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, l'intervention de notre collègue, M. Janssens, comporte deux éléments : l'incident lui-même et une réflexion de fond.

En ce qui concerne l'incident, je ne puis que vous faire état du rapport qui a été établi par la police ferroviaire. Vous y retrouverez un certain nombre d'éléments que vous avez décrits. Je lis : "Le jeudi 15 octobre, l'agent d'accompagnement du train Eupen-Ostende a été confronté au problème des voyageurs qui masquaient la date de validité de leur abonnement au moyen d'une vignette". Je ne veux pas prendre la défense de l'agent à tout prix, mais le rapport poursuit : "Donnant suite à une note de service, l'agent a enlevé les vignettes et les a conservées sans relever l'identité des voyageurs".

En lisant ce rapport, j'ai le sentiment que jusque-là, la situation n'était pas encore trop grave. Les choses se sont gâtées lorsqu'un voyageur a réclamé sa vignette. Devant le refus de restitution de sa vignette, le voyageur a pris le képi du préposé et a refusé, à deux reprises, de le lui restituer.

L'accompagnateur a prié le voyageur de décliner son identité. Après trois sommations restées sans suite, il a demandé l'intervention de la police ferroviaire de Louvain. Pas de chance !

Daerden

Celle-ci se trouvait en mission à Zaventem. Il a alors été fait appel à la police de la ville de Louvain qui, problème d'appréciation, au vu de la situation et de l'ambiance tendue, a décidé d'emmener le voyageur au poste de police pour vérification d'identité.

Abordons maintenant le problème de fond. Il y a toujours eu des problèmes de retards à la SNCB mais ils n'étaient pas fréquents. Depuis la mise en place du nouveau plan de transport, ces problèmes n'ont fait que "croître et embellir". Je le déplore profondément. J'en ai fait part à diverses reprises aux responsables de la société. Je leur ai demandé de prendre les mesures appropriées pour réduire, voire éliminer ces retards qui ont de très nombreuses conséquences, notamment sur la vie sociale et économique du pays. Plusieurs réunions du conseil d'administration ont eu lieu, mais force m'est de constater qu'à l'heure où je vous parle, aucun objectif satisfaisant n'est encore atteint.

J'ajoute qu'une nouvelle réunion aura lieu vendredi. Celle-ci devrait normalement accepter, entre autres mesures, la désignation de responsables pour chacun des axes principaux. Ces responsables auraient pour mission de réduire les retards et de les supprimer si possible.

Je vous signale que je souhaite respecter, dans ce domaine également, la séparation des pouvoirs, mais j'insiste pour qu'une solution soit apportée à ce problème car la situation devient tout à fait insoutenable.

Le président : La parole est à M. Charles Janssens.

M. Charles Janssens (PS) : Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour ses réponses car il a très bien perçu que ma question comportait deux aspects.

Je continue à croire, sans vouloir en chercher les causes ou les raisons, que cet incident est déplorable parce qu'il

est démesuré par rapport à la cause. En effet, il me paraît un peu surréaliste d'arriver à de telles extrémités pour un problème qui relève de la protestation pacifique, voire du canular. Mais cet incident a pour origine une tension qui ne fait que croître à cause des retards fréquents et qui peut être légitime.

Je prends acte avec grande satisfaction de votre intention de faire en sorte que cette situation ne perdure pas et que les navetteurs aient droit aux meilleures conditions pour se rendre à leur travail car ces retards ont un impact économique et social et, pour la dignité de ces travailleurs, il est important d'y trouver une solution.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- *La réunion publique de commission est levée à 16.40 heures.*

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.40 uur.*