



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

mardi

23-10-2001

23-10-2001

14:00 uur

14:00 heures

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

vrijdag 26/10/2001, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

vendredi 26/10/2001, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CIV-reeks, op wit papier)

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Samengevoegde interpellaties van
 - de heer Geert Bourgeois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 883).
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 894).
 - de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 907).

Sprekers: **Geert Bourgeois, Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schuld van de NMBS" (nr. 5467)

Sprekers: **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbetering van lijn 43 (Luik-Jemelle)" (nr. 5212)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inwerkingtreding van het op 14 juli 2001 gesloten samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2012" (nr. 5238)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het sluiten van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN" (nr. 5239)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellaties van
 - de heer Olivier Chastel tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dossier A.B.X." (nr. 909).

SOMMAIRE

Interpellations jointes de
 - M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 883).
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 894).
 - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 907).

Orateurs: **Geert Bourgeois, Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la dette de la SNCB" (n° 5467)

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

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'amélioration de la ligne 43 (Liège-Jemelle)" (n° 5212)

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'entrée en vigueur de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2012 conclu le 14 juillet 2001" (n° 5238)

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion de l'accord de coopération relatif au RER" (n° 5239)

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellations jointes de
 - M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dossier A.B.X." (n° 909).

- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikendheid van het wettelijk kader met betrekking tot ABX" (nr. 929).

- de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 961).

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'inadéquation du cadre légal en ce qui concerne ABX" (n° 929).

- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 961).

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Yves Leterme**, président du groupe CD&V

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijke gevaren verbonden aan de miniauto's" (nr. 5245)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les dangers des mini voitures" (n° 5245)

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

Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van de in het buitenland gehaalde rijbewijzen" (nr. 5281)

Sprekers: **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance des permis de conduire obtenus à l'étranger" (n° 5281)

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

Vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vliegveld van Wevelgem" (nr. 5283)

Sprekers: **Anne-Mie Descheemaeker, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aéroport de Wevelgem" (n° 5283)

Orateurs: **Anne-Mie Descheemaeker, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hulpverlening van de NMBS personeelsleden aan rolstoelgebruikers" (nr. 5287)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aide apportée par le personnel de la SNCB aux personnes en fauteuil roulant" (n° 5287)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde vraag en interpellatie van
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorkeepsrecht van de NMBS in de Noordzeeterminal in Antwerpen" (nr. 5359)

- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorkeepsrecht van de NMBS in de Noordzeeterminal in Antwerpen" (nr. 944)

Sprekers: **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Interpellation et question jointes de

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de préemption que la SNCB détient sur le terminal de la mer du Nord à Anvers" (n° 5359)

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de préemption que la SNCB détient sur le terminal de la mer du Nord à Anvers" (n° 944)

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

Moties

Vraag van de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

Motions

Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de veiligheid op bepaalde spoorlijnen" (nr. 5492)

Sprekers: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Transports sur "la sécurité sur certaines lignes ferroviaires" (n° 5492)

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

Vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente stakingen bij de NMBS" (nr. 5509)

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

26

Question de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les grèves récentes à la SNCB" (n° 5509)

26

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 23 OKTOBER 2001

14:00 uur

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

du

MARDI 23 OCTOBRE 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.47 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Samengevoegde interpellaties van**

- de heer Geert Bourgeois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 883).
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 894).
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 907).

01.01 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Deze vraag is maanden geleden ingediend.

Volgens de gegevens van de toenmalige rijkswacht werden in 1999 meer dan 300.000 hardrijders bekeurd. Het zou interessant zijn over precieze gegevens te beschikken, waarin ook de cijfers van de lokale politie zijn opgenomen, die de meeste controles voor zijn rekening nam. Hoe zal de minister van Binnenlandse Zaken ervoor zorgen dat de verkeerscontroles op Vlaamse, Waalse en Brusselse wegen lokaal worden georganiseerd?

Wordt op korte termijn werk gemaakt van de administratieve afhandeling van de verkeersboetes?

Hoeveel verkeersovertredingen waren er in het

La séance est ouverte à 14.47 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Interpellations jointes de**

- M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 883).
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 894).
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 907).

01.01 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Cette question a été déposée il y a des mois déjà.

Selon des données collectées par l'ex-gendarmerie, 300.000 usagers auraient été verbalisés pour excès de vitesse. Il serait intéressant de disposer de données précises parmi lesquelles figureraient également les chiffres de la police locale qui a procédé à la majorité des contrôles. Comment le ministre de l'Intérieur organisera-t-il localement les contrôles routiers en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles ?

Le traitement administratif des amendes pour infraction au code de la route va-t-il être effectué à bref délai?

recentste jaar waarover cijfers beschikbaar zijn in het rijk, in Vlaanderen, Wallonië en Brussel? Hoeveel werden vastgesteld door rijkswacht, hoeveel door lokale politie? In hoeveel gevallen ging het om snelheidsovertredingen?

Welke maatregelen komen er om het aantal verkeerscontroles op Vlaamse, Waalse en Brusselse wegen op te drijven? Hoe wordt het lokale beleid aangestuurd? Hoeveel lokale veiligheidsplannen zijn al goedgekeurd? Hoeveel daarvan beschouwen verkeersveiligheid en snelheidscontroles als een prioriteit? Zorgen de politiezones voor het nodige personeel? Beschikken ze over voldoende snelheidsmeters?

Hoe ver staat het met de wettelijke en logistieke voorbereiding met het oog op de administratieve afhandeling van verkeersovertredingen? Waarom denkt men vooral aan de administratieve afhandeling van de parkeerovertredingen?

Graag kreeg ik ook de recentste cijfers over de opbrengst van de verkeersboetes, verdeeld over het rijk, Vlaanderen en Wallonië en over vaststellingen door rijkswacht en lokale politie? Wat denkt de minister over het voorstel de opbrengst toe te kennen aan het lokale niveau?

01.02 Jos Ansoms (CD&V): Eindelijk lijkt de verkeersveiligheid een topprioriteit van de regering te worden. Jammer dat twee jaren verloren gingen.

Is de administratieve afhandeling van verkeersovertredingen een prioriteit van de regering? Tegen wanneer mag het wetsontwerp verwacht worden?

Hoeveel ruimte denkt de regering te kunnen scheppen door de administratieve afhandeling te beperken tot parkeerovertredingen? De zeer zware overtredingen moeten behandeld worden door de politierechter. Kan dit snel tot een efficiënt systeem uitgewerkt worden?

Vormt verkeershandhaving een prioriteit binnen de nieuwe politie-opleiding?

Welke initiatieven zal de minister nemen om betrouwbare statistieken te krijgen van de verschillende politieniveaus aangaande de uitgeschreven bekeuringen voor verkeersovertredingen? Acht de minister dit belangrijk?

Au cours de l'année écoulée, combien d'infractions au code de la route ont-elles été recensées dans l'ensemble du Royaume, en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles ? Combien d'infractions ont été constatées par la gendarmerie et combien l'ont été par la police locale ? Dans combien de cas s'agissait-il d'un excès de vitesse ?

Quelles mesures seront-elles adoptées pour augmenter le nombre de contrôles routiers en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles ? Quelle orientation a-t-on donné à la politique locale ? Combien de plans de sécurité locaux ont-ils déjà été adoptés ? Combien d'entre eux font-ils de la sécurité routière et des contrôles de vitesse une priorité ? Les zones de police font-elles en sorte de disposer d'effectifs suffisants ? Disposent-elles de suffisamment d'appareils de mesure de la vitesse ? Où en est la préparation légale et logistique du traitement administratif des infractions au code de la route ? Pourquoi songe-t-on principalement au traitement administratif des infractions pour stationnement illicite ?

J'aurais souhaité obtenir les chiffres les plus récents concernant les amendes de circulation. Pourriez-vous ventiler ces chiffres entre le Royaume, la Flandre, la Wallonie et Bruxelles ? J'aurais également souhaité obtenir les données concernant les constatations de la gendarmerie et de la police locale. Que pense la ministre de la proposition consistant à redistribuer les recettes au niveau local ?

01.02 Jos Ansoms (CD&V): La sécurité routière semble enfin devenir une des priorités principales de ce gouvernement. Il est regrettable qu'on ait perdu deux ans.

Le traitement administratif des infractions au code de la route est-il une priorité du gouvernement? Quand le projet de loi en la matière devrait-il être déposé?

Quelle marge le gouvernement estime-t-il pouvoir dégager en limitant le traitement administratif aux infractions en matière de stationnement? Les infractions particulièrement graves doivent être traitées par le juge de police. Pourra-t-on rapidement mettre au point un système efficace à cet égard?

La politique de surveillance policière en matière de circulation routière constitue-t-elle une priorité?

Quelles initiatives le ministre prendra-t-il pour obtenir des statistiques fiables des différents niveaux de police quant aux procès-verbaux dressés pour des infractions au code de la route? Le ministre estime-t-il que ce point est important?

De minister wil meer rijbewijzen laten intrekken. Maar het is nu onmogelijk dit te doen op basis van de vaststellingen met onbemande camera's, omdat de intrekking slaat op het moment van de overtreding en niet van de vaststelling. Wij vragen dus dat de intrekking zou slaan op het ogenblik van de vaststelling. Kan de minister deze interpellatie bijtreden?

Gaat de minister ermee akkoord dat zij qua verkeersveiligheid op federaal vlak afhangt van haar collega Binnenlandse Zaken? Dat zij geen inspraak heeft in het verkeersluik van het federale veiligheidsplan? Dat zij zelfs geen goedkeuring kan geven aan het verkeersluik in zonale veiligheidsplannen? Bevestigt zij dat de minister van Binnenlandse Zaken te weinig ruimte geeft aan verkeershandhaving? Moet de federale verkeersminister niet mede bevoegd worden voor de federale verkeerspolitie? Moet de politiewet ter zake niet gewijzigd worden?

Gaat de minister akkoord met minister Vande Lanotte dat er een verkeersveiligheidsfonds moet komen, gespijsd door verkeersboetes, waarmee de toename van verkeerscontroles kan worden gefinancierd? Gaat zij ermee akkoord dat de opbrengst van verkeersboetes opgesteld door de lokale politie naar de IPZ moeten gaan?

De minister wil het rijbewijs met punten vervangen door een tijdelijk rijcontract. Dat vraagt om een inventaris van de verkeersovertredingen van alle bestuurders begaan op Belgisch grondgebied, en dus om dezelfde informatisering als het rijbewijs met punten. Hoe wil zij dit probleem oplossen?

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Waarom werden onze interpellaties in vragen omgezet? Het is ook merkwaardig dat deze zaken nu pas geagendeerd staan, drie weken na het reces.

Tijdens het reces werd er veel gepraat over het verkeersveiligheidsbeleid en konden we lezen over allerlei plannen in de media: snelheidsbeperkingen en verkeersboetes, het rijbewijs met punten en tijdelijke rijcontracten.

In heel Lambermont werd nooit over

La ministre se dit favorable à une intensification des retraits de permis de conduire. Actuellement, les infractions établies au moyen de radars automatiques ne peuvent donner lieu à un retrait de permis, celui-ci devant intervenir au moment de l'infraction et non du constat. Dès lors, nous demandons que le retrait puisse être effectué par référence au moment du constat. La ministre peut-elle se rallier à cette interprétation?

La ministre peut-elle accepter que la sécurité routière ressortisse à son collègue de l'Intérieur? Estime-t-elle normal de n'avoir pas voix au chapitre en ce qui concerne le plan fédéral de sécurité et que le volet des plans de sécurité zonaux relatif à la circulation routière échappe à son approbation? Confirme-t-elle que le ministre de l'Intérieur accorde trop peu d'importance à la surveillance policière en matière de sécurité routière? Les compétences de la ministre fédérale des Transports ne doivent-elles pas s'étendre à la police de la route fédérale? La législation relative à la police ne doit-elle pas être adaptée en ce sens?

La ministre souscrit-elle à l'idée du ministre Vande Lanotte de créer un fonds de sécurité routière alimenté par les recettes des amendes de circulation et destiné à financer l'intensification des contrôles routiers?

Admet-elle le principe selon lequel les recettes provenant des amendes pour infractions au code de la route infligées par la police locale doivent revenir aux ZIP?

La ministre souhaite remplacer le permis de conduire à points par un contrat temporaire de conduite automobile. Il faudrait, dès lors, pour chacun des chauffeurs inventorier les infractions du code de la route commises en territoire belge, ce qui requiert la même informatisation qu'un permis à points. Comment la ministre compte-t-elle résoudre ces problèmes?

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Pourquoi nos interpellations ont-elles été transformées en questions? Il est également étrange que celles-ci soient seulement inscrites à l'ordre du jour maintenant, trois semaines après les vacances parlementaires.

Durant ces vacances, il était souvent question de politique de sécurité routière et les médias nous informaient de toutes sortes de projets: des limitations de vitesse, des amendes de circulation, le permis de conduire à points et les contrats temporaires de conduite automobile.

Lors de la discussion des accords du Lambermont, la sécurité routière n'a jamais été abordée. En

verkeersveiligheid gesproken. Daarbij wilt u niets weten van federalisering en regionalisering van de verkeersveiligheid. Erger nog: van een geïntegreerd verkeersveiligheidsplan is geen sprake. De verschillende bevoegde departementen werken niet samen.

Hoe ver staat het met het plan inzake geïntegreerde verkeersveiligheid? Hoe staat het met de dodehoekspiegels, met de onbemande camera's, met het tijdelijk rijcontract? Hoe lang zal het federale niveau de Vlaamse initiatieven nog verlammen? Hoe lang zal de bevoegdheidsversnippering nog duren? De burger heeft geen boodschap aan al dat gepalaver, noch aan het verbale geweld van de minister. De burger wil veiliger wegen.

01.04 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Wij moeten vooreerst een onderscheid maken tussen decriminalisering en administratieve afhandeling. In het eerste geval worden bepaalde overtredingen uit de strafwet gehaald, zoals het niet-betalen van parkeergeld; in zo'n geval is een burgerlijke of fiscale inning door de gemeenten meer aangewezen. In het tweede geval gaat het om de administratieve afhandeling van overtredingen, zoals de onmiddellijke inning. Er wordt gedacht aan een stelselmatiger gebruik en aan andere inningsmodaliteiten. Een veralgemening kan niet, in het licht van de rechtspraak van het Europees Hof van de Rechten van de Mens over het recht op een billijk proces. Administratieve afhandeling kan slechts voor kleinere overtredingen. Na discussie binnen de regering zal ik tegen het eind van het jaar teksten voorleggen over de decriminalisering van het betaald parkeren. De depenalisering van andere overtredingen komt later aan bod.

De decriminalisering van het betaald parkeren zal niet volstaan om de parketten te ontlasten, maar het is een belangrijke eerste stap. Bedoeling is dat de parketten zich kunnen concentreren op de zwaarste overtredingen. Het effect van de maatregelen valt moeilijk te becijferen. Nadeel van de burgerlijke afhandeling is dat de werklast verschuift naar de reeds overbelaste vrederechters.

Ik heb begrip voor de vraag om de zwaarste overtredingen stelselmatig door te verwijzen naar de rechtbanken, maar wijs erop dat alternatieve maatregelen vaak meer effect hebben dan een minnelijke schikking of een boete. Precieze criteria voor de verwijzing zouden aan bod moeten komen in overleg met de minister van Justitie en het

outr, vous vous opposez fermement à la régionalisation de la sécurité routière. Pire encore est l'absence d'un plan de sécurité intégré: les différents départements compétents ne collaborent pas.

Où en est le plan de sécurité routière intégrée? Qu'en est-il des rétroviseurs anti-angle mort, des caméras automatiques et du contrat de conduite temporaire? Pendant combien de temps encore le niveau fédéral paralysera-t-il les initiatives flamandes? Combien de temps encore serons-nous confrontés à ce morcellement des compétences? Le citoyen n'a que faire de toutes ces discussions, ni de la violence verbale de la ministre. Le citoyen veut des routes plus sûres.

01.04 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): Nous devons faire une distinction entre la dépenalisation et le traitement administratif. Dans le premier cas, certaines infractions sont retirées de la loi pénale, comme par exemple le non-paiement du prix du stationnement. Dans de tels cas, une perception civile ou fiscale par les communes est plus indiquée. Dans le deuxième cas, il s'agit du traitement administratif d'infractions comme la perception immédiate. On songe à une utilisation systématique et à d'autres modalités de perception. À la lumière de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme concernant le droit à un procès équitable, une généralisation est impossible. Le traitement administratif ne peut être envisagé que pour les infractions mineures. Après discussion au sein du gouvernement, je présenterai pour la fin de l'année, des textes à propos de la dépenalisation du non-paiement du prix du stationnement. La dépenalisation d'autres infractions sera abordée ultérieurement.

La décriminalisation des infractions à la réglementation relative aux parkings payants ne suffira pas à décharger les parquets, mais c'est une première étape importante. Le but visé est de faire en sorte que les parquets puissent se concentrer sur les infractions les plus graves. Il est difficile de chiffrer l'effet de ces mesures. L'inconvénient du traitement civil de ces infractions, c'est que le volume de travail se déplacera vers les justices de paix déjà surchargées.

Je comprends ceux qui demandent le renvoi systématique aux tribunaux des infractions les plus graves, mais je tiens à souligner que des mesures de substitution ont souvent plus d'effet qu'une transaction ou une amende. Il faudrait définir des critères précis auxquels devraient répondre ces renvois, et cela en concertation avec le ministre de

College van procureurs-generaal.

Verkeersveiligheid maakt uiteraard deel uit van de opleiding in de politiescholen en neemt er een even belangrijke plaats in als de andere politiebevoegdheden.

Op federaal vlak worden verschillende initiatieven genomen om de gegevensinzameling inzake verkeer te verbeteren: het oprichten van een interministeriële werkgroep in het kader van het informatiebeheer en het oprichten van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid met het oog op een becijferde doelstelling voor het terugdringen van ongevallen. Na een eerste werkgroep binnen het BIVV om de continue registratie van ongevalgegevens te verzekeren, werd een tweede werkgroep opgericht om de lokale en de federale gegevens te integreren.

In 1999 stelde de rijkswacht 545.719 verkeersovertredingen vast, in 2000 608.684. In 1999 waren er 323.355 snelheidsovertredingen, in 2000 339.541. Een opsplitsing per regio is om informaticaredenen niet mogelijk.

De vraag naar het intrekken van rijbewijzen na vaststellingen met onbemande camera's hangt samen met het onderscheid tussen automatische en onmiddellijke intrekking. In het kader van de bestaande wetgeving is er enkel sprake van de onmiddellijke intrekking. De circulaire van het College van procureurs-generaal omvat een aantal criteria om de praktijk te uniformiseren, maar de magistraat oordeelt over de noodzaak van de intrekking. De onmiddellijke intrekking kan niet op basis van de vaststelling van een automatische camera, omdat de identificatie van de bestuurder in dat geval problematisch is. Het verval van het recht op sturen veronderstelt bovendien een vonnis, dat het recht op verdediging en het beginsel van de tegenspraak waarborgt.

Betreffende de verkeersveiligheid is er het nodige overleg geweest met mijn collega's. De regeringsverklaring van de eerste minister bevatte trouwens een onderdeel hierover.

(Frans) De nog te publiceren ministeriële circulaire betreffende de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie met het oog op het garanderen van een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking, die door de minister van Binnenlandse Zaken werd voorbereid, bevat, op mijn verzoek, een aantal punten met betrekking tot de verkeersveiligheid.

la Justice et le collège des procureurs généraux.

La sécurité routière fait évidemment partie de la formation dans les écoles de police et y occupe une place aussi importante que les autres compétences policières.

Sur le plan fédéral, différentes initiatives seront prises pour améliorer la collecte des données en matière de circulation routière: la création d'un groupe de travail interministériel dans le cadre de la gestion des informations et la mise en place des états-généraux de la sécurité routière en vue de fixer un objectif chiffré en matière de réduction du nombre d'accidents. Après un premier groupe de travail créé au sein de l'IBSR afin d'assurer l'enregistrement continu des données relatives aux accidents de roulage, un deuxième groupe a été créé afin d'intégrer les données locales et fédérales. En 1999, la gendarmerie a constaté 545.719 infractions au code de la route. En 2000, 608.684. En 1999, il y a eu 323.355 excès de vitesse; en 2000, 339.541. Une ventilation par région n'est pas possible pour des raisons informatiques.

La question relative au retrait de permis de conduire après constat par une caméra automatique est directement liée à la distinction entre le retrait automatique et le retrait immédiat. Dans la législation existante, il n'est que de retrait immédiat. La circulaire du collège des procureurs généraux mentionne une série de critères destinés à uniformiser la pratique, mais c'est le magistrat qui juge de l'opportunité du retrait. Le retrait immédiat est impossible au départ d'un constat par caméra automatique parce que, dans ce cas, l'identification du conducteur constitue un problème. L'extinction du droit de conduite requiert en outre un jugement qui garantisse les droits de la défense et le principe de la contradiction.

En ce qui concerne la sécurité routière, la concertation nécessaire avec mes collègues a eu lieu. La déclaration gouvernementale du premier ministre comprenait du reste un chapitre à ce sujet.

(En français) La circulaire ministérielle à paraître, préparée par le ministre de l'Intérieur, concernant « les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population », contient, à ma demande, un ensemble de points relatifs à la sécurité routière.

01.05 **Isabelle Durant** vice-eerste minister

01.05 Vice-eerste minister **Isabelle Durant**. *(en*

(Nederlands) : Er wordt gewerkt aan de invoering van politiezones, doch tot zover werd er geen enkel lokaal veiligheidsplan voorgelegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan de minister van Justitie.

Het eerste Nationaal Veiligheidsplan wordt beschouwd als een test. Voor de lokale politiediensten voorziet het in de mogelijkheid om prioriteiten van de federale politie over te nemen inzake onveiligheidsverschijnselen als snelheid, alcohol en wegtransport. Verder moeten de provinciale verkeersseenheden de strategie van de federale politie overnemen. Deze strategie zal leiden tot gerichte controles op het grondgebied waar deze eenheden bevoegd zijn, zoals snelwegen. Wat apparaten om de snelheid te meten betreft, beschikken de gemeentelijke politiediensten sinds 31 december 2000 over 224 apparaten met fotoapparaat, 222 zonder fotoapparaat en 468 curvimeters.

Volgens mij is het geen goed idee om nu, op het moment van de politiehervorming, een politie voor wegverkeer op te richten. Ik ben niet tegen een fonds met boetes, waarvan een deel aan de gemeenten kan worden teruggegeven, doch er mag niet gesjacherd worden met verkeersveiligheid. Nu al bepaalt de wet dat er geld uit minnelijke schikkingen en onmiddellijke inningen aan de politiediensten wordt teruggegeven.

Om het rijbewijs met punten uit te voeren zijn juridische, technische en structurele wijzigingen vereist. Uit studies bleek de doeltreffendheid van het systeem nog niet eenduidig. Er zijn indicaties dat de bestuurders meer gedisciplineerd gedrag vertonen bij intense aanwezigheid van de ordekrachten. Bijgevolg lijkt het me in een eerste fase nuttiger te werken aan een betere toepassing van het huidige systeem. Dit sluit niet uit dat classificaties van inbreuken of duidelijker wegcontroles kunnen uitgevoerd worden, met het oog op het rijbewijs met punten. Een beter gebruik van de reeds beschikbare juridische middelen zou een belangrijke stap kunnen vormen in het kader van een globale aanpak van de verkeersveiligheid.

Met betrekking tot een betere verwijzing naar de rechtbanken heb ik het ook gehad over het rijcontract, waarbij de bestuurder het recht om te rijden kan ontnomen worden voor een bepaalde periode.

De enige manier om het effect van het rijbewijs met punten te waarborgen bestaat erin ervoor te zorgen dat de pakkans toeneemt, zo lezen we in het

néerlandais) : On prépare actuellement l'instauration des zones de police mais, jusqu'à présent, aucun plan local de sécurité n'a encore été présenté aux ministres de l'Intérieur et de la Justice.

Le premier plan national de sécurité est considéré comme un test. En ce qui concerne les services de police locale, ce plan prévoit la possibilité de prendre en considération les priorités de la police fédérale en ce qui concerne les facteurs d'insécurité tels que la vitesse, l'alcool et le transport routier. Ensuite, les unités de circulation provinciale devront adopter la stratégie de la police fédérale. Cette stratégie conduira à des contrôles ciblés sur le territoire où ces unités sont compétentes, comme les autoroutes par exemple. En ce qui concerne les dispositifs de mesure de la vitesse, les services de police communaux disposent depuis le 31 décembre 2000 de 224 dispositifs avec appareil photo, de 222 sans appareil photo et de 468 curvimètres.

A mon sens, la création d'une police de la circulation est malvenue au moment de la réforme des polices. Je ne m'oppose pas à un fonds des amendes dont une partie pourrait être reversée aux communes mais il faut éviter les marchandages en matière de sécurité routière. La loi dispose d'ores et déjà que l'argent des transactions et des encaissements immédiats est reversé aux services de police.

Pour instaurer le permis à points, il faudra effectuer des changements juridiques, techniques et structurels. Les études réalisées n'ont pas encore définitivement prouvé l'efficacité du système. Certains indices tendent à montrer que les chauffeurs sont plus disciplinés au volant quand les forces de l'ordre sont très présentes. Par conséquent, il me semble dans un premier temps plus utile d'améliorer l'application du système actuel. Cela n'exclut pas de procéder à des classifications d'infractions ou à des contrôles routiers plus clairs en vue de l'instauration du permis à points. Une meilleure utilisation de l'arsenal juridique existant pourrait constituer une étape importante dans le cadre d'une approche globale de la sécurité routière.

En rapport avec les mesures destinées à améliorer le renvoi aux tribunaux, j'ai également parlé du contrat de conduite prévoyant que le chauffeur peut se voir retirer son permis de conduire pour une période déterminée.

On peut lire dans Via Secura d'août que la seule façon de garantir l'effet du permis à points consiste à veiller à ce que les forces de l'ordre aient plus de

tijdschrift *Via Secura* van augustus. Dit komt neer op een adequaat en volgehouden strafrechtelijk en controlebeleid. Het lijkt me dus logisch een geheel van maatregelen te treffen die kunnen leiden tot vooruitgang op het vlak van verkeersveiligheid.

De regeringsverklaring van oktober bevat een onderdeel over de verkeersveiligheid. Ik verwijs dan ook naar deze tekst. Wij werken nu ook een aantal punten uit in de Ministerraad van deze week.

Ik zal aan de heer Bourgeois de tabellen bezorgen die de minister van Justitie heeft verschaft. Regionale opsplitsing is echter onmogelijk.

01.06 Geert Bourgeois (VU&ID): Het onderscheid tussen decriminalisering en administratieve afhandeling is terecht, maar ik heb de indruk dat de minister in een eerste fase niet ver wil gaan. Een doorgedreven administratieve afhandeling is nochtans belangrijk met het oog op de ontlasting van de parketten en op een lik-op-stuk-beleid.

Ik kijk uit naar de statistische gegevens, die wel zeer beperkt zijn. De minister beschikt enkel over gegevens van de rijkswacht en niet over een opsplitsing per regio.

De andere initiatieven zijn nog toekomstmuziek: er werden nog geen lokale veiligheidsplannen ingediend. Het rijbewijs met punten, de wet van 1990, komt er niet.

Na twee jaar is duidelijk dat er tijdens deze regeerperiode weinig of niets zal veranderen inzake verkeersveiligheidsbeleid.

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Ik moet de conclusie van Geert Bourgeois bijtreden: er komt geen echte vergrijzing in het verkeersveiligheidsbeleid. Met de administratieve afhandeling van parkeerboetes, zal men nooit iets aan de veiligheid doen. U interpreteert ook de onmiddellijke intrekking wel heel conservatief, maar de wil ontbreekt om dit creatiever te interpreteren.

De oprichting van de Staten Generaal is nog steeds niet gebeurd. We hebben al een jaar vertraging. Uw negatieve uitspraken over het verkeersveiligheidsfonds van minister Vande Lanotte zullen ook de veiligheid niet verhogen.

chances d'appréhender les contrevenants. Cela signifie en d'autres termes qu'il faut mener une politique de poursuites pénales et de contrôles à la fois adéquate et soutenue. Il me paraît donc logique de prendre un ensemble de mesures susceptibles de permettre des progrès sur le plan de la sécurité routière.

La déclaration gouvernementale d'octobre comportait un chapitre sur la sécurité routière. Je vous renvoie par conséquent à ce chapitre. Nous élaborerons une série de points lors du conseil des ministres de cette semaine.

Je ferai parvenir à M. Bourgeois les tableaux fournis par mon collègue de la Justice. Toutefois, il est impossible de ventiler les données par Région.

01.06 Geert Bourgeois (VU&ID): La distinction entre la décriminalisation et le règlement administratif est pertinente, mais j'ai l'impression que, dans un premier temps, la ministre refuse d'aller vraiment de l'avant. Faire accepter le règlement administratif est toutefois important si l'on veut décharger les parquets et mener une politique de répression immédiate.

Je me méfie des données statistiques, qui sont très limitées. Le ministre ne dispose que des données de la gendarmerie, et pas d'une répartition par Région.

Les autres initiatives ne sont pas applicables dans l'immédiat: aucun plan de sécurité locale n'a encore été introduit. Le permis à points et la loi de 1990 ne sont pas mis en oeuvre.

Après deux ans de cette législature, nous ne constatons que peu de changements en matière de sécurité routière, voire aucun.

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Je me vois contraint de me rallier à la conclusion formulée par M. Geert Bourgeois: aucune impulsion réellement nouvelle n'a été donnée à la politique en matière de sécurité routière. Le traitement administratif des amendes pour mauvais stationnement ne contribuera jamais à l'amélioration de la sécurité. Votre interprétation du retrait immédiat du permis de conduire est assurément très conservatrice et vous ne manifestez aucune volonté de faire preuve de plus de créativité.

L'installation des Etats généraux se fait toujours attendre. Nous accusons déjà une année de retard. Quant à vos commentaires peu élogieux à propos du ministre Vande Lanotte, ils n'auront pas davantage pour effet de renforcer la sécurité.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dit lange antwoord kan niet verdoezelen dat er op het terrein weinig gebeurt. Er wordt wel gepraat over de verkeersveiligheid, doch we staan nog geen stap verder dan twee jaar geleden.

De minister van het deregionaliseringsdebat ontwijkt de essentie. Binnen het huidige kader kan er geen geïntegreerde verkeersveiligheid ontstaan, omwille van de regionale verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië. De infrastructuur is gewestelijk, de wegcode federaal. De moed om hieraan iets te veranderen ontbreekt voorlopig.

01.09 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans): Mijn collega Vande Lanotte en ikzelf spreken elkaar helemaal niet tegen wat de inning van de administratieve boeten ten voordele van de gemeenten betreft. Wij willen tevens dat er boven op de penale boeten een toeslag voor de gemeenten geheven wordt. Het is niet de bedoeling incentives te geven voor het uitschrijven van bekeuringen, maar wel om de gemeenten financiële steun te verlenen opdat zij een beter toezicht kunnen organiseren in gevaarlijke zones.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schuld van de NMBS" (nr. 5467)

02.01 Karine Lalieux (PS): De representatieve beroepsorganisaties van het NMBS-personeel hebben u verwittigd dat uw investeringsplan de spoorwegmaatschappij in een financiële put dreigt te storten : tegen 2012 zou de schuld van de NMBS oplopen tot meer dan 600 miljard. Volgens u worden niet alle inkomsten van de NMBS in die schatting ingecalculeerd. U heeft ook gezegd dat u de financiële middelen voor het voornoemde plan heeft opgetrokken.

Beschikt u over de nodige middelen voor de geplande investering van 687 miljard ? In het investeringsplan voor de NMBS wordt gewag gemaakt van een nog nader te bepalen financieringsbron die goed moet zijn voor 97 miljard over een periode van twaalf jaar en die het bedrijf zelf moet zien te vinden. U heeft evenmin middelen gevraagd om het huidige exploitatietekort van 3 miljard voor de opdrachten inzake openbare dienstverlening te dekken.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La longueur de la réponse de la ministre ne parvient pas à masquer l'absence d'initiative concrète sur le terrain. Certes, la sécurité routière est devenue un objet de débat mais aucun progrès réel n'a été accompli au cours des deux dernières années.

La ministre élude l'essentiel du débat relatif à la communautarisation. Dans le contexte actuel, la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière de circulation se révèle impossible en raison des différences régionales entre la Flandre et la Wallonie. L'infrastructure ressortit aux Régions tandis que le Code de la route constitue une matière fédérale. Le courage de s'attaquer à ce problème fait aujourd'hui défaut.

01.09 Isabelle Durant , vice-première ministre (en français): Il n'y a pas de contradiction entre mon collègue Vande Lanotte et moi-même pour ce qui concerne la perception des amendes administratives au profit des communes. Nous voulons aussi qu'aux amendes pénales, soit ajouté un supplément à accorder aux communes. Nous désirons, non un incitant à la rédaction des PV, mais une aide financière aux communes pour qu'elles puissent mieux surveiller les zones dangereuses.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la dette de la SNCB" (n° 5467)

02.01 Karine Lalieux (PS): Les organisations représentatives du personnel de la SNCB ont attiré votre attention sur le fait que votre plan d'investissements risquait de précipiter la SNCB dans un gouffre financier, à savoir une dette de plus de 600 milliards à l'horizon 2012. Selon vous, cette estimation ne tient pas compte de l'entièreté des recettes de la SNCB. Vous avez aussi indiqué que vous aviez augmenté les moyens financiers relatifs au plan en question.

Face aux 687 milliards d'investissements prévus, disposez-vous du financement correspondant ? Le plan d'investissements de la SNCB fait état d'une source de financement à déterminer, mais à charge de l'entreprise, s'élevant à 97 milliards sur douze ans. Et vous n'avez rien demandé pour couvrir les 3 milliards de déficit d'exploitation actuels en missions de service public.

Ontkent u nog dat de schuld van de NMBS zou kunnen oplopen tot 600 miljard in 2012 ?

Als u andere bedragen voor ogen heeft, om welke bedragen gaat het dan, en denkt u dat er bij de NMBS een sociaal plan moet worden geïmplementeerd om het financiële evenwicht te behouden ?

02.02 Vice-première minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Zonder strategisch plan is uw vraag moeilijk te beantwoorden. Om de nodige koerswijzigingen door te voeren zou men over een beheersinstrument moeten beschikken.

De schuldprognoses berusten op drie bronnen : 65 miljard voor het eigen vermogen, 152 miljard voor de HST Fin en 97,5 miljard voor de alternatieve financiering.

De NMBS zelf heeft het bedrag van het eigen vermogen vastgesteld. De federale regering heeft beslist haar investering te verdubbelen en in die berekening werd ook de financiering van de voltooiing van de infrastructuurwerken voor de HST ingecalculleerd.

Het akkoord van 1997 met betrekking tot de HST bepaalt dat de NMBS die bedragen bij wijze van voorschot heeft ontvangen. De NMBS heeft dat geld autonoom beheerd. Als zij vandaag moet lenen om dat geld in de HST te investeren, kan de NMBS de overheid daar niet verantwoordelijk voor stellen. De dividenden op dat bedrag zouden uit de winst die de HST boekt moeten worden betaald. Het gaat om een bedrag van 48 miljard frank niet geleend geld. De alternatieve financiering voor een bedrag van 97,5 miljard moest er komen via leasing en niet via een lening. In het document waarnaar u verwijst spreekt men nog van een lening. Dat doet problemen rijzen. Ik begrijp de ongerustheid van de vakbonden, maar dat document werd nooit aan de raad van bestuur voorgelegd. Hoe zit het met de ontvangsten en investeringen van ABX? De analyse is onvolledig.

Met de winst van de HST zouden de toekomstige HST-investeringen worden gefinancierd. De NMBS heeft daarvoor nu echter geld moeten lenen. De alternatieve financiering noopte de NMBS tot het overwegen van leasingformules. Ook hiervoor heeft de maatschappij evenwel moeten lenen. In verband met wat er in het verleden gebeurd is in het kader van het beheerscontract, inzonderheid op het stuk van de financiering van de HST, is de overheid haar verbintenissen wel nagekomen, maar de NBMS niet helemaal.

Contestez-vous encore que la dette de la SNCB puisse se situer dans les 600 milliards à l'horizon 2012 ?

Si vous pensez à un autre montant, à combien l'estimez-vous et êtes-vous d'avis qu'un plan social devra être mis en œuvre à la SNCB pour maintenir l'équilibre financier ?

02.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): Sans plan stratégique, il est difficile de répondre à votre question. Il faudrait disposer d'un outil de gestion pour permettre les réorientations nécessaires.

La projection de la dette repose sur trois sources : 65 milliards pour les fonds propres, 152 milliards pour la Financière TGV et 97,5 milliards pour le financement alternatif.

C'est la SNCB qui a établi le montant des fonds propres. Le gouvernement fédéral a, quant à lui, décidé de doubler son investissement et ce calcul intègre les montants nécessaires à l'achèvement des travaux d'infrastructure du TGV.

Dans l'accord de 1997 relatif au TGV, la SNCB avait reçu ces sommes comme avance. La SNCB a géré cet argent de manière autonome. Si elle doit aujourd'hui emprunter pour investir cet argent dans le TGV, la SNCB ne peut en rendre responsable l'État.

Quant aux dividendes sur cette somme, ils devaient être payés par les bénéfices du TGV. Il s'agit de 48 milliards non empruntés.

Le financement alternatif de 97,5 milliards était prévu par *leasing* et non par emprunt. Dans le document dont vous parlez, il s'agit encore de recourir à l'emprunt. Cela fait problème.

Je comprends l'inquiétude des syndicats, mais ce document n'a jamais été présenté au conseil d'administration. Quid des recettes et des investissements dans ABX ? L'analyse est incomplète.

Les bénéfices du TGV devaient permettre d'assurer les futurs investissements pour ce dernier. Or, la SNCB se trouve maintenant en situation d'emprunt sur ce point. Le financement alternatif engageait la SNCB à envisager de travailler sous forme de *leasing*. Elle se trouve aussi dans une situation d'emprunt sur cette question. Enfin, concernant les actes posés par le passé dans le cadre du contrat de gestion, notamment pour le financement du TGV, si l'État a respecté ses engagements, la SNCB, par contre, ne semble pas avoir entièrement respecté les siens.

Die prognose zal dus moeten worden herzien als men de NMBS een gezonde toekomst wil geven in het kader van een globale analyse. De historische schuld van 150 miljard werd niet ingecalculeerd, en dat is betreurenswaardig voor de toekomst.

02.03 Karine Lalieux (PS): Ik begrijp best dat de NMBS geld wil lenen om een groot aantal van haar taken uit te voeren, maar de staat mag de handen er niet van aftrekken en zal zich het lot van de NMBS op middellange termijn toch moeten aantrekken. Zelfs een leasingformule lijkt geen goede oplossing, want zij dreigt op termijn de schuld te doen toenemen. Wat de verkoop van activa betreft, rijst de vraag of de NMBS nog wel activa heeft.

Wij hopen over een duidelijke schuldprognose te beschikken, die verschilt van wat er in dit document staat.

In het eerste aanhangsel is er sprake van een schuld voor openbare dienstverlening van 28 miljard. Er blijft nog een tekort van 2,5 miljard voor de financiering waarvan de overheid geen geld op haar begroting heeft uitgetrokken.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbetering van lijn 43 (Luik-Jemelle)" (nr. 5212)

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Volgens het tweede aanhangsel bij het beheerscontract 1997/2001 dat gesloten werd tussen de Staat en de NMBS, is Luik-Jemelle een zeer kwaliteitsvolle verbinding, waarmee wordt bedoeld dat het aanbod aan de vraag van de treinreizigers moet beantwoorden.

Anderzijds voorziet het "vervoerplan reizigersverkeer" van 2001 tot 2006 in niet minder dan 1,5 miljard voor de opening en heropening van stopplaatsen.

Wanneer zal een bijkomende trein worden ingelegd tussen de treinen 557 en 5578, om het treinaanbod voor de studenten beter op de schooluren af te stellen?

Wanneer kan men de heropening verwachten van de stopplaats Comblain-au-Pont? Deze stopplaats is onmisbaar voor de pendelaars en zou beantwoorden aan de vooruitzichten inzake toeristische ontwikkeling van deze gemeente, om nog te zwijgen van de reizigers die de CHU Ourthe-Amblève d'Esneux gebruiken. Naar de verder gelegen gemeenten bestaat er geen enkele andere

Cette projection devra donc être retravaillée si l'on veut assainir et assurer un avenir pour la SNCB dans le cadre d'une analyse globale. Quant à la dette historique, elle n'a pas été reprise, et je le regrette pour l'avenir. Je rappelle qu'elle se montait à 150 milliards.

02.03 Karine Lalieux (PS): J'entends bien que la SNCB envisage de recourir à l'emprunt pour beaucoup de ses missions mais l'État ne peut s'en désintéresser et il devra s'en soucier à moyen terme.

Même le recours au *leasing* ne paraît pas être une bonne solution car, à terme, elle risque de creuser aussi la dette.

Quant à la vente des actifs, la question se pose de savoir s'il y en a encore à la SNCB. Nous espérons avoir une projection claire de la dette différente de celle de ce document-ci.

Dans le premier avenant, la dette pour les missions de service public était de 28 milliards. Il reste un « trou » de 2,5 milliards à combler pour lequel il n'est pas prévu de montant au budget de l'État pour financer ces missions.

L'incident est clos.

03 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'amélioration de la ligne 43 (Liège-Jemelle)" (n° 5212)

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Le deuxième avenant au contrat de gestion 1997/2001 conclu entre l'État et la SNCB désigne Liège-Jemelle comme liaison à « qualité totale », laquelle prévoit que l'offre doit répondre à la demande des usagers.

Quant au plan de transport ferroviaire voyageur, il prévoit, entre 2001 à 2006, pas moins d'1,5 milliards pour l'ouverture et la réouverture d'arrêts.

A quelle date les usagers peuvent-ils attendre la mise en circulation d'un train supplémentaire entre les trains 557 et 5578 afin d'offrir aux étudiants une meilleure adéquation avec les horaires scolaires ?

Quand peut-on espérer obtenir la réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont ? Cet arrêt est indispensable pour les navetteurs et répondrait aux perspectives de développement touristique de la localité, sans oublier les usagers fréquentant le CHU Ourthe-Amblève d'Esneux. Aucune liaison autre que la ligne 43 n'existe vers les communes situées en amont.

verbinding dan de lijn 43.

Hoe kan men rechtvaardigen dat de stopplaatsen van Méry en Hony behouden blijven, terwijl de heropening van Comblain-au-Pont wordt geweigerd?

Hoe kan de NMBS ervan worden overtuigd dat ze de inhoud van de beheerscontracten die gesloten werden tussen de Staat en de NMBS moet naleven?

03.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** : (Frans): De NMBS gaf zich wel degelijk rekenschap van het probleem en ik heb goed nieuws voor u: er is een oplossing in de maak. Vanaf 1 oktober 2001 wordt tijdens de week een nieuwe trein ingelast die in Luik-Guillemins aankomt om 7.50 uur. Deze oplossing impliceert lichte wijzigingen voor sommige treinen van de lijn 43. Deze nieuwe P-trein zal met een dubbele diesellocomotief (180 beschikbare plaatsen) rijden.

In september 1993 werd de stopplaats van Comblain-au-Pont geschrapt naar aanleiding van de resultaten van een studie die onder meer rekening hield met het dagelijks aantal reizigers op de stopplaatsen van het net, alsook met de nabijheid van andere NMBS-installaties.

De sluiting van Comblain-au-Pont werd gerechtvaardigd door een constante daling van het aantal reizigers die elke dag opstappen, alsook door de nabijheid van het station van Rivage dat voordeel haalt uit zijn geografische ligging vermits de IR Luik-Luxemburg er eveneens stopt. Destijds werden ook Méry en Hony behouden; het aantal reizigers dat er opstapt ligt ietwat hoger en is ook stabiel dan in Comblain-au-Pont.

Sindsdien is de situatie uiteraard geëvolueerd. De NMBS kreeg van de regering opdracht toegewezen om binnen 10 jaar 50% meer reizigers aan te trekken. De middelen die door de Staat ter beschikking worden gesteld voor investeringen, werden inmiddels fors verhoogd om die doelstelling te bereiken.

Als gevolg van de toenemende opstoppen op de weg, bestaat er ongetwijfeld een nieuwe potentiële clientèle. In die context moet de NMBS haar aanbod dan weer verruimen om die potentiële vraag te beantwoorden. Wat dat betreft ligt de heropening van stopplaatsen ter studie, zowel bij de NMBS als in het kader van een gemengde werkgroep NMBS/Reizigerscomité/Staat met betrekking tot het toekomstige vervoerplan. De stopplaats van Comblain-au-Pont maakt deel uit van de projecten die ter studie liggen.

03.03 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Ik zal kennis nemen van de dienstregeling en wacht met

Comment justifier que les arrêts de Méry et de Hony soient maintenus alors qu'on refuse la réouverture de Comblain-au-Pont ?

Comment convaincre la SNCB de respecter les termes des contrats de gestion conclus entre l'État et la SNCB ?

03.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): La SNCB était consciente du problème et je peux vous annoncer une bonne nouvelle : une solution a pu être trouvée. Dès le 1^{er} octobre 2001, un nouveau train a été inséré en semaine, qui arrive à Liège-Guillemins à 7h50. Cette solution implique de légères adaptations horaires pour certains trains de la ligne 43.

Ce nouveau train P circulera avec une automotrice double (180 places disponibles).

La desserte du point d'arrêt de Comblain-au-Pont a été abandonnée en septembre 1993 suite aux résultats d'une étude tenant compte, entre autres, de la fréquentation journalière des points d'arrêt du réseau et de la proximité d'autres installations de la SNCB.

La fermeture de Comblain-au-Pont a été motivée par une diminution constante du nombre de voyageurs montés par jour ainsi que par la proximité de la gare de Rivage, qui tire parti de sa situation géographique pour être également desservie par les IR Liège-Luxembourg. A l'époque, Méry et Hony furent maintenues, leur fréquentation s'avérera légèrement plus élevée et plus stable que Comblain-au-Pont.

Depuis, la situation a évidemment évolué. La SNCB s'est vue confier par le gouvernement une mission de redéveloppement, avec l'objectif de capter 50% de voyageurs en plus d'ici dix ans. Les moyens mis à sa disposition par l'État pour les investissements ont déjà été fortement augmentés pour rencontrer cet objectif.

En raison de la congestion routière croissante, une clientèle potentielle nouvelle existe. Dans ce contexte, la SNCB doit redéployer son offre pour satisfaire cette demande potentielle. A cet égard, la réouverture de points d'arrêt est à l'étude, tant à la SNCB que dans le cadre d'un groupe de travail mixte SNCB/Comité des usagers/État relatif au futur plan de transport. L'arrêt de Comblain-au-Pont figure parmi ceux à l'étude.

03.03 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Je prendrai connaissance du tableau d'horaires et j'attends

ongeduld op het aanvullend plan.

avec impatience le plan de complément.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inwerkingtreding van het op 14 juli 2001 gesloten samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2012" (nr. 5238)

04 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'entrée en vigueur de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2012 conclu le 14 juillet 2001" (n° 5238)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Het samenwerkingsakkoord dat de overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest op 14 juli sloten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 voor de NMBS, bepaalt dat de partijen door dat akkoord gebonden zijn met ingang van de dag na de goedkeuring ervan door de federale Kamers, het Vlaams en het Waals Parlement en de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de pers is er sprake van een ratificatie door de executieven. Welke kalender wordt er vooropgesteld voor de inwerkingtreding van dat samenwerkingsakkoord?

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): L'accord de coopération entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région bruxelloise relatif au Plan d'investissements pluriannuel de la SNCB, conclu le 14 juillet, dispose que cet accord lie les parties « le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil de la Région flamande, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale ». La presse évoque, elle, la ratification par les exécutifs. Quel échéancier est-il prévu pour l'entrée en vigueur de cet accord de coopération?

04.02 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans): De Raad van State zal de federale regering eerdaags een advies verstrekken over het samenwerkingsakkoord. Onmiddellijk daarna zal de tekst de Koning ter ondertekening worden voorgelegd en voor ratificatie worden overgezonden aan de federale assemblees. Elke gewestregering heeft haar voorontwerp van decreet aan de Raad van State overgelegd, waarna de ontwerp decreten naar de respectieve assemblees zullen gaan. Ik kan uiteraard geen invloed uitoefenen op de agenda van de parlementen!

04.02 Isabelle Durant, vice-première ministre (en français): Le Conseil d'État rendra bientôt son avis au gouvernement fédéral sur cet accord de coopération. Sitôt après, l'accord sera soumis à la signature royale et envoyé pour ratification aux assemblées fédérales. Chacun des gouvernements régionaux a soumis son avant-projet de décret auprès du Conseil d'État et soumettra ensuite les projets de décret aux assemblées. Quant à l'agenda des parlements, je n'ai pas le pouvoir de l'influencer!

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Het is dus nog steeds niet duidelijk wanneer de parlementen dat akkoord zullen ratificeren. Ik heb zo mijn twijfels.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Nous resterons donc dans l'incertitude sans savoir quand les parlements ratifieront cet accord. J'ai quelques doutes.

04.04 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans): Aangezien de regeringen het akkoord hebben goedgekeurd, en die regeringen geschraagd worden door parlementaire meerderheden, zouden de parlementen een en ander dus wel moeten aannemen, maar ik heb op dat gebied werkelijk geen enkele macht.

04.04 Isabelle Durant, vice-première ministre (en français): Les gouvernements ayant approuvé cet accord et des majorités parlementaires soutenant ces gouvernements, l'assentiment devrait être obtenu des parlements, mais je n'ai, en ce domaine, aucun pouvoir.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het sluiten van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN" (nr. 5239)

05 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion de l'accord de coopération relatif au RER" (n° 5239)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Artikel 16 van het samenwerkingsakkoord tussen de overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest betreffende het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 voor de NMBS bepaalt dat de verdragsluitende partijen zich ertoe verbinden het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN zo spoedig mogelijk te voltooien en te ondertekenen.

Dat samenwerkingsakkoord schuift men al twee jaar lang voor zich uit. Wanneer zal het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN nu gesloten worden ?

05.02 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans) : Dat dossier is niet nieuw, er moet de nodige tijd overheen gaan om alles rond te krijgen. Op 11 juli sloot de federale overheid een algemeen akkoord met de Gewesten. De partijen verbinden zich ertoe de laatste hand te leggen aan het samenwerkingsakkoord over het GEN en de beheersorganen in te stellen. Er moet tevens voorzien worden in het nodige rollend materieel; daartoe werd een bedrag van 10,5 miljard BEF uitgetrokken. Ten slotte komen er middelen vrij op het jaarlijkse investeringsplan.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Wanneer zal het samenwerkingsakkoord worden ondertekend ?

05.04 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans) : We zitten met vier partijen om de tafel, en het is niet gemakkelijk om snel tot een welomlijnd akkoord te komen, maar we doen er alles aan om alles ten spoedigste in kannen en kruiken te hebben.

Voorzitter: Lode Vanoost

05.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Nog een dossier dat op de voet gevolgd zal moeten worden !

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde interpellaties van

- de heer Olivier Chastel tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dossier A.B.X." (nr. 909).
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikendheid van het wettelijk kader met betrekking tot ABX" (nr. 929).
- de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 961).

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): L'accord de coopération conclu entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région bruxelloise relatif au Plan d'investissements pluriannuel de la SNCB prévoit, en son article 16, que les parties « s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au RER ».

Cet accord de coopération a été remis à de nombreuses reprises depuis deux ans. Alors, quand cet accord de coopération relatif au RER sera-t-il conclu ?

05.02 Isabelle Durant, vice-première ministre (en français): Ce dossier n'est pas neuf et nécessite du temps. Un accord global a été signé le 11 juillet dernier entre le pouvoir fédéral et les régions. Les contractants s'engagent à finaliser l'accord de coopération spécifique au RER, ainsi que la mise en place des organes de gestion.

En outre, un parc de matériel roulant doit également être disponible ; quelque 10,5 milliards FB sont prévus à ce poste.

Enfin, des ressources sont dégagées du plan annuel d'investissements.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Quand l'accord de coopération sera-t-il conclu ?

05.04 Isabelle Durant, vice-première ministre (en français): Cet accord se fait à quatre et il est difficile d'obtenir un accord rapide et précis. Tout est cependant mis en œuvre pour aboutir rapidement.

Président: Lode Vanoost

05.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Voilà encore un dossier à suivre attentivement !

L'incident est clos.

06 Interpellations jointes de

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dossier A.B.X." (n° 909).
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'inadéquation du cadre légal en ce qui concerne ABX" (n° 929).
- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 961).

06.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Vrijdag zou de NMBS-raad van bestuur beslissen over de toekomst van de ABX. Vraag is of het aangewezen is dat de bestaande raad van bestuur nog dergelijke verstreckende beslissingen neemt. Wat is de visie van de minister op een duurzaam mobiliteitsbeleid? Wat denkt ze over de afwending van middelen bestemd voor de openbare dienst voor de aankoop van bedrijven, die leiden tot oneigenlijke concurrentie met de private sector. De strategische doelstellingen van deze aankopen, namelijk het verankeren van logistieke ketens via het spoor en het stimuleren van het intermodulair vervoer, worden niet bereikt.

De verliezen in de filialen beginnen zich op te stapelen. De middelen worden ook afgewend als borgstelling voor de filialen.

De NMBS zou te klein zijn om internationaal te kunnen concurreren en zou daarom moeten diversifiëren. Zij besteedde al 17 miljard aan commerciële activiteiten van het buitenland, maar er is geen positieve *cash flow*. Het financieren van de filialen met overheidssubsidies is bovendien in strijd met de wet van 1991. Met 128 miljard belooft de ABX-omzet bijna het dubbele van die van de NMBS.

De Boston Consulting Group stelt vast dat 85 procent van de ABX-activiteiten zich op het terrein van het pakjesvervoer situeert. In de logistieke sector is ABX nergens marktleider.

Nu wil men de veelheid aan holdings die per land werden opgericht, voorlopig een bont allegaartje, onderbrengen in één groot conglomeraat. Voorlopig is er slechts één *headquarter*, dat 700 miljoen frank verlies leed en niet over een ondernemingsplan beschikt. Overal worden trouwens bedenkelijke rekeningen ingediend door de filialen. Al die diverse verliezen hebben een ernstige weerslag op de *cashflow* van ABX. Nu al zouden er voor 3 miljard frank cashvoorschotten zijn.

De NMBS staat daarenboven financieel borg voor haar filialen. De Boston Consulting Group raamt de totale kapitaalbehoefte daardoor al op 300 miljoen euro. Die onrustwekkende cijfers vragen om duidelijke antwoorden van de minister. Wat is haar visie over de herstructureringsplannen van de NMBS met ABX en over de afwending van publieke middelen naar het conglomeraat? Hoe staat ze tegenover het ontbreken van een ondernemingsplan en tegenover het falen van een

06.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Vendredi, le conseil d'administration de la SNCB devrait décider de l'avenir d'ABX. La question est de savoir s'il est opportun que le conseil d'administration actuel prenne encore des décisions aussi lourdes de conséquences. La ministre pourrait-elle nous esquisser sa conception d'une politique durable en matière de mobilité ? Que pense-t-elle du fait que des capitaux destinés au service public ont été détournés de leur finalité première pour acquérir des sociétés, cette acquisition aboutissant à une concurrence anormale avec le secteur privé ? Les objectifs stratégiques de ces acquisitions, à savoir l'ancrage de chaînes logistiques via le rail et la promotion du transport intermodulaire, ne sont pas atteints.

Les pertes enregistrées dans les filiales commencent à s'accumuler. Les capitaux destinés au service public sont là aussi dévoyés dans la mesure où on les utilise comme caution pour ces filiales.

La SNCB serait trop petite pour pouvoir affronter la concurrence internationale et elle devrait par conséquent se diversifier. Elle a déjà dépensé 17 milliards à des activités commerciales à l'étranger, mais elle ne dispose pas de *cash flow* positif. Le financement de ses filiales par des subsides publics est en outre contraire à la loi de 1991. Le chiffre d'affaires d'ABX, qui s'élève à 128 milliards, est presque le double de celui de la SNCB.

Le Boston Consulting Group constate que le transport des colis représente 85% de l'activité d'ABX. Dans le secteur logistique, ABX n'occupe nulle part une position de leader du marché.

Actuellement, l'objectif est de regrouper dans un même grand conglomérat la pluralité des holdings créés dans les différents pays et qui constituent un ensemble disparate. Pour le moment, il n'y a qu'un *headquarter* qui a accusé 700 millions de francs de pertes et ne dispose pas d'un plan d'entreprise. Par ailleurs, toutes les filiales présentent des comptes douteux. Ensemble, ces pertes diverses ont de graves répercussions pour le *cash-flow* d'ABX. Les avances de caisse se monteraient déjà à trois milliards.

En outre, la SNCB est financièrement garante de ses filiales. Le "Boston Consulting Group" estime les besoins globaux en capital à 300 millions d'euros. Ces chiffres inquiétants requièrent des réponses claires de la ministre. Que pense-t-elle des plans de restructuration d'ABX envisagés par la SNCB et du déroutage de fonds publics vers le conglomérat? Que pense-t-elle de l'absence d'un plan d'entreprise et de l'échec d'une stratégie intermodale? Appartient-il à une société de chemins

intermodale strategie? Moet een spoorwegmaatschappij het wegvervoer stimuleren? Wat is haar visie over het dekken van de verliezen van de filialen en over de mogelijke gevolgen voor de financiële toestand van de NMBS?

Heeft de minister de lange, dan wel de korte versie van het financieel verslag aan de commissie overgemaakt?

06.02 Josy Arens (PSC): De raad van bestuur heeft op 5 oktober 2001 maar een synthese gekregen van het accountantsverslag over ABX. Is dat document volgens u een afleidingsmanoeuvre van de NMBS-top om bepaalde conclusies niet te hoeven onthullen, of betreft het hier een voorafbeelding van de conclusies van een accountantsverslag dat op dat ogenblik nog in het ontwerpstadium zat? Beschikte de NMBS-directie met andere woorden op 5 oktober al over de eindconclusies van het verslag van de doorlichting van ABX?

Hoe zijn uw betrekkingen met de NMBS na uw uitspraken over de "officieuze" en niet officiële ontvangst van een essentieel rapport voor een milieuvriendelijker goederenvervoersbeleid?

Kan u ons de conclusies van het accountantsverslag meedelen, evenals de politieke conclusies die daar volgens u aan vastgeknoopt moeten worden?

Hoe denkt u de onmisbare complementariteit van het goederenvervoer per spoor en over de weg binnen de NMBS te valoriseren? Heeft u onweerlegbare bewijzen in handen van kruissubsidie, en is de aanwending van overheidsgeld voor het expansiebeleid nog steeds niet meer dan een hypothese?

Denkt u als meerderheidsaandeelhouder een buitengewone aandeelhoudersvergadering te vragen om opheldering te eisen over ABX, zowel wat de geplande investeringen als wat de evolutie van de resultaten betreft?

06.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Mijn standpunt over ABX, over de complementariteit met de NMBS en over de openbare opdracht van die maatschappij, was van bij het begin zeer duidelijk.

(Frans) Ik heb niet afgelaten aan te dringen bij de NMBS en bij de regeringscommissaris. Op mijn initiatief heeft de Kamer het Rekenhof om een doorlichting gevraagd.

Mijn plannen botsten vaak met de wet, die de

de fer de stimuler le transport par la route? Que pense-t-elle également de la couverture des dettes des filiales et des conséquences éventuelles pour la situation financière de la SNCB?

La ministre a-t-elle remis à la commission la version succincte ou la version longue du rapport financier?

06.02 Josy Arens (PSC): Étant donné que le conseil d'administration du 5 octobre 2001 n'a reçu qu'une synthèse du rapport d'audit sur ABX, pouvez-vous nous dire si, de votre point de vue, ce document était un subterfuge de la part de la direction de la SNCB pour éviter de dévoiler certaines conclusions ou si ce document n'était qu'une préfiguration des conclusions d'un rapport d'audit qui n'était, à ce moment donné, qu'à l'état de projet. Autrement dit, en date du 5 octobre, la direction de la SNCB disposait-elle réellement des conclusions définitives d'audit ABX?

Où en sont vos relations avec la SNCB après vos déclarations sur la réception « officielle » et non officielle d'un rapport essentiel pour déterminer une politique plus environnementaliste en matière de transport de marchandises?

Pouvez-vous nous communiquer les conclusions de ce rapport d'audit et les conclusions politiques qui en découlent selon vous?

Ensuite, comment envisagez-vous de valoriser la complémentarité indispensable au sein de la SNCB entre le transport de marchandises par voie ferrée et celui effectué par route. Détenez-vous des preuves irréfutables de subventions croisées et l'affectation des deniers publics dans la politique d'expansion est-elle toujours de l'ordre de l'hypothèse?

Enfin, comptez-vous, en tant qu'actionnaire majoritaire, demander la tenue d'une assemblée générale extraordinaire en vue d'exiger l'information la plus complète sur ABX, tant sur les prévisions d'investissement que sur l'évolution des résultats?

06.03 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): J'ai d'emblée adopté un point de vue clair à propos d'ABX, de sa complémentarité avec la SNCB et de la mission publique de cette société.

(En français) Je n'ai eu de cesse d'intervenir tant auprès de la SNCB que du commissaire du gouvernement. C'est à mon initiative que l'audit de la Cour des Comptes a été demandé par la Chambre.

Je me suis heurtée souvent à la loi qui soustrait à

commerciële activiteiten van de NMBS aan ons toezicht onttrekt. De administrateur-generaal gaat er bovendien nogal lichtvaardig van uit dat de commerciële pijler van de NMBS belangrijker is dan de openbare dienstverlening. Mij dunkt dat de wet moet worden herzien om een van alle verantwoordelijkheid ontdane autonomie te vermijden.

De raad van bestuur heeft een "light-versie" van het verslag van de revisoren over de rekeningen van de NMBS onder ogen gekregen. Ik heb derhalve een volledig en nauwkeurig verslag over de rekeningen van ABX gevraagd.

Ik ben op de hoogte van fragmenten van beslissingen die tijdens de onderscheiden vergaderingen van de raad van bestuur werden genomen. De strategie voor ABX was aanvankelijk interessant, maar nu is de situatie danig verslechterd en dreigt men voor exorbitante kosten te staan.

Ik wacht dus op een juiste voorstelling van het gevoerde beheer, en wil een duidelijke visie op de strategie van ABX, zowel wat het financiële aspect als wat de complementariteit van spoor- en wegvervoer betreft.

06.04 Ludo Van Campenhout (VLD): De beoogde doelstelling van ABX wordt niet bereikt. Er is dus nood aan een ingreep. Het financiële debacle rond ABX kan de opdracht van openbare dienst immers in het gedrang brengen. Het lijkt me niet aangewezen dat de raad van bestuur van de NMBS op dit ogenblik verstreckende beslissingen neemt. Kan de commissie het volledige verslag van Pricewaterhouse Coopers in handen krijgen?

06.05 Josy Arens (PSC): Ik dank de minister voor haar antwoorden, maar ik zou toch graag over de twee verslagen beschikken en ze bespreken in de commissie.

Als ik het wel heb, moet de overheidssubsidie dienen om de tekorten van ABX aan te zuiveren. Dat is bedroevend. Er moet juist geïnvesteerd worden in het binnenlandse spoorwegnet. Dat is wat de treinreizigers vragen !

06.06 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans) : Ik had de firma KPMG om een accountantsverslag over de commerciële activiteiten van de NMBS gevraagd. De NMBS had evenwel maar fragmentarische informatie meegedeeld, op grond waarvan geen totaaloverzicht kon worden verkregen.

Uit het door de NMBS gevraagde rapport, met de

notre tutelle les activités commerciales de la SNCB. L'administrateur général considère en outre, de manière légère, que les missions commerciales sont plus importantes que les missions de service public de la SNCB. Je pense qu'il faut revoir la loi pour éviter une autonomie « déresponsabilisée ».

Le rapport des réviseurs sur les comptes de la SNCB n'a été présenté au conseil d'administration que sous une forme « allégée ».

J'ai donc demandé un rapport complet et exact sur les comptes d'ABX.

Je dispose de morceaux des décisions prises lors de chaque conseil d'administration. La stratégie d'ABX était intéressante au départ. Cependant, nous sommes actuellement dans une situation de détérioration qui pourrait conduire à des coûts exorbitants.

J'attends donc une présentation exacte de ce qui a été fait. J'entends disposer d'une vision claire de la stratégie d'ABX, tant au niveau du volet financier qu'au niveau du volet concernant la complémentarité du rail.

06.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Les objectifs fixés ne sont pas atteints. Une intervention s'impose. La débâcle financière d'ABX peut mettre en péril la mission de service public. Il ne me paraît pas indiqué que le conseil d'administration de la SNCB prenne actuellement des décisions dont la portée serait très importante. La commission pourrait-elle obtenir le rapport global de Pricewaterhouse Coopers?

06.05 Josy Arens (PSC): Je remercie la ministre pour ses réponses mais j'aimerais disposer des deux rapports et que nous puissions en discuter en commission.

Si je comprends bien, les subventions d'État serviront à éponger les déficits d'ABX. C'est regrettable alors qu'il faut investir dans le réseau intérieur ; c'est ce que demandent les usagers du rail.

06.06 Isabelle Durant , vice-première ministre (en français): J'avais demandé un rapport d'audit à la société KPMG sur les missions commerciales de la SNCB. Or, la SNCB n'avait transmis que des informations partielles ne permettant pas d'envisager les choses dans leur ensemble.

Le rapport demandé par la SNCB et incluant les

traditionele revisoren, zou enige bezorgdheid omtrent de schuld naar voren moeten komen. Er zal inderdaad nagedacht moeten worden over het potentieel wat de continuïteit van de openbare dienstverlening betreft, in het licht van de onderscheiden financiële facetten van het dossier.

Ik verwijs hier eveneens naar het antwoord dat ik daarnet gaf aan mevrouw Lalieux in verband met de schuld van de NMBS.

06.07 Yves Leterme (CD&V): Op 13 oktober vervallen 9 van de 18 mandaten van de leden van de raad van bestuur van de NMBS. In een schrijven van de minister aan die bestuurders vraagt ze hun mandaat voort te zetten, met het oog op de continuïteit van de openbare dienst. Mag ik daaruit besluiten dat de voortzetting van het mandaat niet slaat op de commerciële activiteiten van ABX?

06.08 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik heb alle bestuurders van de NMBS inderdaad een brief gestuurd waarin ik hun vraag hun mandaat tijdelijk verder te bekleden ter wille van de noodzakelijke continuïteit van de openbare dienstverlening. Dat verzoek wordt gestaafd met argumenten die worden aangereikt door arresten van de Raad van State. Sommigen betwisten de rechtsgeldigheid van mijn verzoek, maar ik blijf erbij dat ik het bedrijf tijdens de overgangperiode niet in moeilijkheden wil brengen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijke gevaren verbonden aan de miniauto's" (nr. 5245)

07.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Volgens het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid betekenen de miniauto's een gevaar op de weg. Niet alleen worden ze bestuurd door mensen die het verkeersreglement nauwelijks kennen, hun lichte carrosserie beschermd hen niet bij aanrijdingen en achterliggers houden hen voor kleine auto's terwijl ze maximum 45 km/u rijden.

Deelt de minister die mening? Bestaan er betrouwbare gegevens over de ongevallen met dit soort auto's? Dringen er zich maatregelen op op Belgisch of Europees vlak?

07.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant**

réviseurs traditionnels devrait quant à lui mettre en lumière certaines inquiétudes notamment concernant la dette. Il conviendra à cet effet de réfléchir aux potentialités en termes de continuité des missions de service public, et ce en liaison avec les différents éléments financiers du dossier.

Je vous renvoie, à cet égard également, à la réponse que j'ai donnée il y a un instant à Mme Lalieux à propos de la dette de la SNCB.

06.07 Yves Leterme (CD&V): Le 13 octobre, les mandats de 9 des 18 membres du conseil d'administration de la SNCB expireront. Dans une lettre à ces administrateurs, la ministre leur demande de poursuivre leur mandat, dans le souci de la continuation du service public. Puis-je en conclure que la poursuite du mandat n'est pas liée aux activités commerciales d'ABX ?

06.08 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*): J'ai adressé effectivement à chaque administrateur de la SNCB un courrier dans lequel, sur base de la nécessaire continuité du service public, je leur demande de poursuivre leur mandat temporairement. Des arrêts du Conseil d'État fournissent des arguments à cette demande. Certains cependant contestent la validité de ma demande, pourtant je persiste à ne pas vouloir mettre en difficulté l'entreprise durant la période intermédiaire.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les dangers des mini voitures" (n° 5245)

07.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Selon l'Institut belge de la sécurité routière, les mini voitures représentent un danger sur la route. Ces voitures sont non seulement conduites par des personnes qui connaissent très mal le code de la route mais, de surcroît, leur carrosserie légère ne protège pas les passagers en cas d'accident. Les conducteurs des voitures qui les suivent les prennent quant à eux pour des voitures de petit gabarit alors qu'elles peuvent atteindre tout au plus les 45 km/h.

La ministre partage-t-elle l'opinion de l'IBSR? Dispose-t-on de données fiables concernant les accidents dans lesquels sont impliqués ce type de voitures? Des mesures s'imposent-elles au niveau belge ou européen?

07.02 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en*

(Nederlands): Miniauto's zouden een verhoogd risico inhouden in het verkeer, vooral bij gebruik op drukke wegen buiten de bebouwde kom, omdat zij lijken op kleine auto's maar toch maximum 45 km/u rijden. Daarbij biedt hun lichte carrosserie weinig bescherming bij aanrijdingen.

Sommige miniauto's vallen onder de reglementering van bromfietzers klasse B en mogen dus zonder rijbewijs gebruikt worden door al wie geboren is vóór 15 februari 1961. In andere gevallen moet de bestuurder een rijbewijs B hebben.

De stelling van het BIVV dat miniauto's een reëel gevaar vormen kan niet worden hard gemaakt, ze betekenen vooral een verhoogd risico. Aangezien miniauto's niet aan de inschrijvingsplicht onderworpen zijn, weet ik niet hoeveel voertuigen in gebruik zijn.

De ongevalgegevens van het NIS maken enkel het onderscheid naar bromfietsen met 3 of 4 wielen, en van dit type zijn jaarlijks 15 à 20 voertuigen betrokken in een ongeval met doden of gewonden. Ik ken geen studies betreffende de onveiligheid van miniauto's.

Tenslotte moeten deze voertuigen beantwoorden aan de Europese richtlijn 92/61/EEG en bestaat er sinds 1999 een Europees model van gelijkwaardigheidsattest voor miniauto's.

07.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De minister geeft me dus gelijk: er doen zich toch veiligheidsrisico's voor. Anderzijds zegt ze dat de BIVV-aantijgingen niet hard kunnen worden gemaakt. Ze beschikt niet over gegevens. De minister plant ook geen bijkomende maatregelen, ondanks de gevaren.

07.04 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Nederlands): Dit is een probleem maar geen echt ernstig probleem dat extra maatregelen zou vragen. Iedereen moet voorzichtig zijn op de wegen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van de in het buitenland gehaalde rijbewijzen" (nr. 5281)

08.01 Josy Arens (PSC): Sinds 1 oktober 1998 is elke houder van een rijbewijs dat behaald werd in

néerlandais): Parce qu'elles ressemblent à de petites voitures mais qu'elles ne peuvent atteindre que 45 km/h au maximum, les mini voitures représenteraient un risque accru dans le trafic, surtout lorsqu'elles circulent sur des routes très fréquentées en dehors des agglomérations. En outre, leur carrosserie légère n'offre que peu de protection en cas d'accident.

La réglementation relative aux vélomoteurs de classe B s'applique à certaines mini voitures qui peuvent par conséquent être conduites sans permis de conduire par les personnes nées avant le 15 février 1961. Dans d'autres cas, les conducteurs doivent posséder un permis B.

La thèse de l'IBSR selon laquelle les mini voitures représentent un réel danger ne peut être confirmée. Ces voitures représentent surtout un risque accru. Etant donné que les mini voitures ne doivent pas être immatriculées, il ne m'est pas possible de savoir combien sont en usage.

Les données de l'INS concernant les accidents ne font la distinction qu'entre les vélomoteurs à 3 ou à 4 roues dont 15 à 20 sont impliqués chaque année dans un accident avec morts ou blessés. Je n'ai connaissance d'aucune étude sur l'insécurité que représenteraient les mini voitures.

Ces véhicules doivent correspondre à la directive européenne 92/61/CEE et depuis 1999, il existe un modèle de certificat de conformité pour les mini voitures.

07.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre me donne dès lors raison: ces voitures représentent effectivement un risque pour la sécurité. Par ailleurs, la ministre affirme que la thèse de l'IBSR ne peut être confirmée. Elle ne dispose pas de données. En dépit des dangers, la ministre ne prévoit pas de mesures supplémentaires.

07.04 Isabelle Durant, vice-première ministre (en néerlandais): Il y a en effet un problème mais il ne revêt pas une gravité telle qu'il faille prévoir des mesures supplémentaires. Chacun doit faire preuve de prudence sur la route.

L'incident est clos.

08 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance des permis de conduire obtenus à l'étranger" (n° 5281)

08.01 Josy Arens (PSC): Depuis le 1er octobre 1998, le détenteur d'un permis de conduire, obtenu

een land waarmee België geen bilaterale overeenkomst inzake de erkenning van de rijbewijzen gesloten heeft, gehouden autorijsschoollessen te volgen gedurende een bepaalde periode. Dat is niet alleen duur, maar wordt tevens ervaren als een rem op de mobiliteit in het beroepsleven.

Wat is de *ratio legis* van die reglementsbepaling, en staat u daarachter ?

Waarom heeft ons land met bepaalde staten geen bilaterale overeenkomst gesloten, en denkt u die situatie te regulariseren ? Als er geen bilaterale overeenkomst mogelijk is, kan er dan niet een soort van beperkt rijexamen worden voorgesteld, met enkel een theoretisch en praktisch examen ?

08.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De reglementering betreffende het rijbewijs van 6 mei 1988 voorzag in de mogelijkheid om ook niet-erkende rijbewijzen zonder bijkomende opleiding in te ruilen indien de voorwaarden vervuld werden.

Tengevolge van de omzetting in nationaal recht van de Europese richtlijn 91/439/EG betreffende het rijbewijs moeten Belgen die een rijbewijs willen behalen nu aan strengere vereisten voldoen. Op die manier wordt het niet langer logisch gevonden dat niet-inwoners met een vervallen of niet-erkend rijbewijs een rijbewijs kunnen behalen door rechtstreeks examen af te leggen, zonder eerst een opleiding te hebben moeten volgen.

Om aan het internationale wegverkeer te mogen deelnemen moet een chauffeur houder zijn van een Belgisch of een buitenlands nationaal of internationaal rijbewijs dat werd uitgereikt conform de internationale overeenkomsten ter zake.

Artikel 23, § 2 van het wegverkeersreglement bepaalt dat houders van een buitenlands nationaal rijbewijs dat conform de internationale overeenkomsten of krachtens een bilateraal akkoord met ons land werd uitgereikt, vrijgesteld zijn van de voor het behalen van een rijbewijs verplichte theoretische of praktische rijexamens.

Daar er in een aantal landen waar veel Belgen verblijven, behoefte was aan een bilaterale regeling voor de erkenning en omzetting van rijbewijzen, werd hierover onderhandeld en een akkoord gesloten na onderzoek van de lokale situatie. Het heeft evenwel geen zin almaar meer bilaterale overeenkomsten te sluiten, aangezien bij voorkeur de VN-reglementering, die een eenvormige regeling

dans un pays qui n'a pas d'accord bilatéral avec la Belgique en matière de reconnaissance des permis de conduire, est tenu de se soumettre à une période d'auto-écolage. Celle-ci, outre son coût onéreux, est souvent perçue comme un frein à la mobilité professionnelle.

Quelle est la *ratio legis* de cette disposition réglementaire et la soutenez-vous ?

Pourquoi notre pays n'a-t-il pas conclu de conventions bilatérales avec certains États et comptez-vous régulariser cette situation ? Enfin, si ces conventions bilatérales ne peuvent être envisagées, pourquoi ne pas proposer une formule d'épreuve allégée, en limitant les exigences aux seules épreuves théorique et pratique ?

08.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): La réglementation relative au permis de conduire du 6 mai 1988 prévoyait la possibilité d'échanger également des permis de conduire non agréés dès que les conditions étaient remplies, sans qu'une formation fût imposée.

Cependant, la transposition de la directive 91/439/EG concernant le permis de conduire imposait aux Belges voulant obtenir un permis de conduire des exigences plus strictes, de manière à ce qu'il ne soit plus jugé logique que des non-résidents ayant un permis expiré ou non agréé puissent obtenir un permis par des examens directs et sans exigence de formation.

Pour conduire en trafic international, le chauffeur doit porter un permis belge ou un permis étranger, national ou international, délivré conformément aux dispositions des conventions internationales.

L'article 23 § 2 du code de la route dispose que les porteurs de permis nationaux étrangers délivrés par des pays conformément aux conventions internationales ou en vertu d'un accord bilatéral réciproque conclu avec notre pays sont dispensés des examens théoriques ou pratiques imposés pour l'obtention d'un permis de conduire.

Dans la mesure où certains pays, où résident beaucoup de Belges, ressentaient le besoin d'un règlement bilatéral pour l'agrément et la conversion de permis, ceci a été négocié après examen de la situation locale. Cependant, il est inutile de multiplier les accords bilatéraux puisqu'il faut appliquer de préférence la réglementation des Nations Unies, qui offre un système uniforme.

inhoudt, moet worden toegepast.

Binnen de Europese Unie neigt men tot de harmonisatie van de regelgeving betreffende de rijbewijzen. In het ontwerp van derde EEG-richtlijn bepleit de Commissie een gemeenschappelijke houding van alle lidstaten ten aanzien van de omzetting van buitenlandse rijbewijzen, en wij willen op die beslissing vooruitlopen. In het raam van die intentie van de EU om een jurisprudentie uit te werken kaderen wij ons beleid in de door de VN-resolutie uitgezette krijtlijnen. In dat opzicht zullen wij in november met Canada een akkoord sluiten tot wederzijdse erkenning van de rijbewijzen. Dat zal van toepassing zijn op een groot aantal verblijfhouders.

Mijn diensten werd opgedragen om tegen het einde van het jaar richtlijnen uit te stippelen teneinde de gegrondheid te bepalen van de invoering van een beperkt examen voor staatsburgers van landen waarmee ons land geen bilateraal akkoord gesloten heeft.

08.03 Josy Arens (PSC): Op de 246 rijbewijzen op de officiële lijst kunnen er amper 154 worden omgezet wegens erkend door onze wetgeving. Dat is niet genoeg.

Ik ben burgemeester van een plattelandsgemeente en besef zeer goed dat wie geen rijbewijs heeft, in feite buiten de samenleving staat, geen werk vindt. Menselijk gezien meen ik dat deze mensen een beperkt examen moeten kunnen afleggen waarbij rekening wordt gehouden met hun beperkte taalbeheersing.

08.04 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Net als u heb ik oog voor dat sociale probleem. Uw vraag zet mij ertoe aan deze kwestie nader te onderzoeken.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vliegveld van Wevelgem" (nr. 5283)

09.01 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): De door de Schengenwetgeving opgelegde veiligheidsmaatregelen zijn nog steeds niet nageleefd rond het vliegveld van Wevelgem. De voorlopige afsluiting werd nog steeds niet vervangen door een definitieve, veilige omheining. Verder is er ook nog geen elektronisch badgesysteem, noch controle op personen en goederen. Welke maatregelen zal de minister

À l'intérieur de l'Union européenne, la préférence va à l'harmonisation de la réglementation des permis de conduire. Dans le projet de la « troisième directive/EEC », la Commission préconise une attitude commune de tous les États-membres concernant la conversion de permis étrangers et nous comptons anticiper cette décision. C'est donc par rapport à cette volonté de jurisprudence de l'Union européenne que nous avançons dans le sens de la résolution des Nations unies. À cet égard, nous allons signer en novembre avec le Canada une reconnaissance mutuelle des permis qui concerne un nombre important de résidents.

Mes services sont chargés de développer, avant la fin de l'année, des lignes directrices pour déterminer le bien-fondé de l'introduction d'un système d'épreuve allégée pour les ressortissants des pays non-signataires d'accords bilatéraux avec notre pays.

08.03 Josy Arens (PSC): Sur les 246 permis de la liste officielle, seuls 154 peuvent être convertis parce qu'ils sont reconnus par notre législation. C'est trop peu.

Bourgmestre d'une commune rurale, je me rends bien compte que les gens qui ne disposent pas d'un permis de conduire sont, de fait, exclus de la société et ne trouvent pas d'emploi. D'un point de vue humain, je crois qu'il faut permettre à ces personnes de passer un examen allégé qui tienne compte de leurs difficultés linguistiques.

08.04 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*): Je me soucie tout comme vous de ce problème social. Votre question m'incite à en poursuivre l'examen.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aéroport de Wevelgem" (n° 5283)

09.01 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Les mesures de sécurité imposées par la législation de Schengen ne sont toujours pas appliquées sur le site de l'aéroport de Wevelgem. La clôture provisoire n'a toujours pas été remplacée par une enceinte sûre et définitive. Par ailleurs, il n'y a toujours aucun système de badge électronique, ni de contrôle des personnes et des marchandises. Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre

nemen om een einde te stellen aan deze onveilige en onwettige situatie?

09.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het Bestuur der Luchtvaart deelt mee dat de hangende rechtszaak rond de toegangsweg doeltreffende veiligheidsmaatregelen in de weg staat. In afwachting van het vonnis blijft de geldende procedure bestaan, die het Bestuur der Luchtvaart als tijdelijk maatregel goedkeurde. De duur van het proces, dat inmiddels één jaar loopt, werd aanvankelijk slechts op twee maand geschat.

Die regeling houdt de toegang van de piloten in via de noordelijke poort. Op een specifieke vraag kan deze poort ook op afstand worden bediend door de verkeerstoren. De gekende piloten kunnen dankzij codes toegang krijgen via deze weg. Er werd ook voorzien in een voorlopige afsluiting.

Nadat ik onrustwekkende beelden te zien kreeg, vroeg ik het Bestuur der Luchtvaart om een nieuwe inspectie en een nieuw voorstel, in afwachting van het vonnis.

09.03 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Er is een groot verschil tussen de voorlopige afsluiting die slechts 1,20 m hoog is en daarenboven kapot is, en een passende afsluiting.

De poort kan geopend worden met afstandsbediening vanuit de vliegtuigen, maar er is geen enkele controle op personen of goederen eens het vliegtuig in de loods staat. Dat is onaanvaardbaar.

09.04 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik zal u de resultaten van de inspectie doorgeven en mijn diensten opdragen deze onaanvaardbare situatie dringend te onderzoeken. Zo een onveilige toestand mag niet aanslepen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hulpverlening van de NMBS personeelsleden aan rolstoelgebruikers" (nr. 5287)**

10.01 **Yves Leterme** (CD&V): Het is voor rolstoelgebruikers niet eenvoudig om de trein te nemen. Vooral overstappen is geen sinecure.

In Brussel Zuid weigerden NMBS-medewerkers om een rolstoelgebruiker via de trap naar de metro te

pour mettre un terme à cette situation d'insécurité et d'illégalité ?

09.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'administration de l'aéronautique m'a communiqué que la procédure judiciaire pendante, relative à la voie d'accès, empêche de prendre des mesures de sécurité efficaces. Dans l'attente du jugement, la procédure adoptée par l'administration de l'aéronautique à titre provisoire reste d'application. La durée du procès, qui est en cours depuis un an maintenant, était initialement estimée à deux mois seulement.

Ce règlement mentionne l'accès des pilotes par la porte nord. Sur demande spéciale, cette porte peut également être actionnée depuis la tour de contrôle. Les pilotes connus peuvent accéder à cette entrée grâce à des codes. Une clôture provisoire a également été prévue.

Après avoir visionné les images inquiétantes, j'ai réclamé à l'administration de l'aéronautiques une nouvelle inspection et une nouvelle proposition, dans l'attente du jugement.

09.03 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Il y a loin de la clôture provisoire de 1,20 m de haut seulement, et qui est de surcroît détériorée, à la véritable clôture.

Le portail peut être ouvert depuis les avions au moyen d'une commande à distance mais, une fois que l'avion est dans le hangar, les personnes et les biens ne font plus l'objet d'aucun contrôle, ce qui est inacceptable.

09.04 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): Je vous communiquerai les résultats de l'inspection et je chargerai mes services d'examiner d'urgence cette situation intolérable. Une situation aussi dangereuse ne peut persister.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aide apportée par le personnel de la SNCB aux personnes en fauteuil roulant" (n° 5287)**

10.01 **Yves Leterme** (CD&V): Pour les personnes qui circulent en fauteuil roulant, prendre le train n'est pas chose aisée. Les correspondances notamment ne constituent pas une sinécure.

A Bruxelles-midi, sous le prétexte qu'ils ne sont pas assurés pour cela, les employés de la SNCB

dragen, met als reden dat ze hiervoor niet verzekerd zijn. Klopt dat? Tot wie moet een rolstoelgebruiker zich dan wel wenden?

refusent de porter les utilisateurs d'un fauteuil roulant dans les escaliers pour leur permettre de rejoindre le métro. Est-ce exact? A qui les personnes en fauteuil roulant doivent-elles s'adresser?

Hoe zal de minister het treingebruik voor deze mensen vergemakkelijken? Denkt men daarbij ook aan het overstappen naar de metro? Het is wellicht niet mogelijk om snel de stations aan te passen aan de rolstoelgebruikers. In welke stations zijn er al aanpassingen gebeurd?

Comment la ministre compte-t-elle faciliter les déplacements en train pour ces personnes? Songe-t-elle aussi aux correspondances avec le métro? Sans doute n'est-il pas facile d'adapter rapidement les gares aux besoins des personnes en fauteuil roulant. Dans quelles gares de tels aménagements ont-ils déjà été effectués?

10.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De NMBS zegt dat haar personeelsleden steeds bereid zijn om rolstoelgebruikers gratis te helpen bij het in- en uitstappen. Hebt u meer voorbeelden van concrete gevallen van weigering? Het dragen van rolstoelreizigers op trappen is overigens erg gevaarlijk. Toch is de NMBS bereid om bij ongevallen het personeelslid te verdedigen tegen aanklachten door rolstoelgebruikers.

10.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): La SNCB me dit que ses employés sont toujours prêts à aider gratuitement les personnes en fauteuil roulant pour embarquer et pour descendre du train. Avez-vous connaissance d'autres cas concrets de refus? Porter des personnes en fauteuil roulant pour monter les escaliers est d'ailleurs une manœuvre très dangereuse. Néanmoins, la SNCB est prête, en cas d'accident, à défendre son personnel contre la plainte que pourrait déposer une personne handicapée.

Personen met beperkte mobiliteit kunnen de hulp op voorhand telefonisch aanvragen. Die informatie staat in een gidsje en op de NMBS-website.

Les personnes à mobilité réduite peuvent solliciter une assistance en téléphonant. Cette information figure dans un mini-guide et sur le site Internet de la SNCB.

De toegankelijkheid van de trein voor iedereen ligt me na aan het hart. Al bij het ontwerpen van de infrastructuur moet hiermee rekening worden gehouden, dit in overleg met de vertegenwoordigers van minder mobiele groepen. Ik laat momenteel door een tijdelijke vereniging van allerlei organisaties een studie opstellen over de maximale toegankelijkheid van drie proefstations per Gewest. Ook bij het ontwerpen van het GEN zal toegankelijkheid voor allen vooraan staan. De NMBS werkt aan 93 stations, zodat PBM's altijd een toegankelijk station op een beperkte afstand kunnen vinden. Ook houdt de maatschappij bij elke nieuwbouw of renovatie rekening met dit aspect. Bij het volgende beheerscontract zullen de representatieve verenigingen structureel worden geraadpleegd.

L'accès des trains à tous est un dossier qui m'est cher. Il faut prendre cette dimension en considération dès le stade du projet, en concertation avec les groupements de personnes à mobilité réduite. J'ai demandé à une association de fait regroupant toutes les organisations de réaliser une étude sur trois gares choisies par région. De même, dans tous les projets du RER, l'accessibilité pour tous fera partie des priorités. La SNCB réalise des travaux dans 93 gares afin que les personnes à mobilité réduite puissent toujours trouver une gare accessible à une distance limitée. De plus, la société tient compte de cet aspect lors de chaque nouvelle construction ou rénovation. Dans la perspective du prochain contrat de gestion, les associations représentatives seront consultées structurellement.

Deze verenigingen worden ook gehoord bij de aankoop van nieuw rollend materieel.

Ces associations sont également entendues lors de l'achat de nouveau matériel roulant.

Ik heb vernomen dat ook de MIVB de metro toegankelijker wil maken door de stations met liften uit te rusten. Dit vraagt tijd en geld. In afwachting legt de maatschappij minibusjes in.

J'ai appris que la STIB entend également rendre le métro plus accessible aux handicapés en équipant les gares d'ascenseurs. Cela demandera du temps et de l'argent. En attendant, la société met en service des minibuses.

10.03 Yves Leterme (CD&V): Mijn vraag was inderdaad gebaseerd op een -gelukkig geïsoleerd- voorval, dat wel traumatische gevolgen had.

De minister is voorstander van het inlassen in het beheerscontract van een paragraaf in verband met de toegankelijkheid van het spoor en het rollend materieel voor mensen met een handicap, na een grondige dialoog. Dat verheugt me.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vraag en interpellatie van
 - de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over " het voorkeurecht van de NMBS in de Noordzeeterminal in Antwerpen " (nr. 5359)
 - de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorkeurecht van de NMBS in de Noordzeeterminal in Antwerpen" (nr. 944)

11.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): De NMBS is met Noordnatie eigenaar van de Noordzeeterminal in Antwerpen. De NMBS is aandeelhouder voor 33 procent en beschikt over een voorkeurecht. PSA, een Singaporaaanse staatsonderneming, neemt eerstdaags enkele van de belangrijkste goederenhandelaars over. Ook de Noordzeeterminal zou zo uit Antwerpse handen gaan. De toekomstige groep zou 80 procent van de containerbehandeling in handen krijgen. Een buitenlands bedrijf zou een monopoliepositie krijgen in Antwerpen en Zeebrugge. Alleen de aandeelhouders worden daar beter van. We verkopen de motor van onze economie. Ik begrijp niet dat de politici daar zo rustig bij blijven. Of PSA meer trafiek naar Antwerpen zal halen moet men nog aantonen. Het bedrijf zal wel de ene haven tegen de andere kunnen uitspelen.

De heer Schouppe kent het dossier en behartigt het. Hij zou bereid zijn om de sterke positie van de NMBS te gebruiken. De NMBS is tot nu toe echter niet betrokken bij de verkoop. Ik vrees dat ze te laat kan komen. De NMBS heeft een voorkeurecht op de Noordzeeterminal. Zal de NMBS haar belangen daarin opdrijven? Kan de NMBS de creatie van een monopolie in de Antwerpse haven nog voorkomen?

Dit dossier kwam al meermaals ter sprake. De minister heeft steeds ontwijkend geantwoord. Gaan wij alle mogelijke steun geven aan de NMBS om hier een belangrijke positie in te nemen?

10.03 Yves Leterme (CD&V): Ma question était, en effet, inspirée par un accident, heureusement isolé, qui a eu des conséquences traumatisantes.

La ministre est favorable à l'insertion dans le contrat de gestion d'un paragraphe relatif à l'accessibilité des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant aux personnes souffrant d'un handicap, et ce à l'issue d'un dialogue approfondi. Je m'en réjouis.

L'incident est clos.

11 Interpellation et question jointes de
 - M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur " le droit de préemption que la SNCB détient sur le terminal de la mer du Nord à Anvers " (n° 5359)
 - M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de préemption que la SNCB détient sur le terminal de la mer du Nord à Anvers" (n° 944)

11.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): La SNCB partage avec "Noordnatie" la propriété du terminal de la mer du Nord à Anvers. Elle détient 33 pour cent des actions et dispose d'un droit de préemption. PSA, une entreprise d'Etat singapourienne, absorbera prochainement plusieurs des principaux négociants en marchandises. Le terminal de la mer du Nord à Anvers devrait lui aussi passer entre des mains étrangères. Le futur groupe détiendrait 80 pour cent du marché des conteneurs. Une entreprise étrangère occuperait ainsi une position de monopole à Anvers et à Zeebrugge. Les seuls à qui cette opération profitera seront les actionnaires. C'est le moteur de notre économie que nous mettons à l'encan. L'absence de réactions chez les hommes politiques est incompréhensible, d'autant qu'il n'est pas certain que PSA drainera davantage d'activités vers le terminal d'Anvers. L'entreprise cherchera sans doute à faire jouer la concurrence entre les ports.

Monsieur Schouppe connaît le dossier et le défend farouchement. Il serait prêt à tirer parti de la position de force de la SNCB. Toutefois, à ce jour, celle-ci n'est pas partie à la vente. Je crains d'ailleurs qu'il soit trop tard. La SNCB dispose d'un droit de préemption sur le terminal de la mer de Nord. Le fera-t-elle valoir? Est-elle encore en mesure d'empêcher la constitution d'un monopole dans le port d'Anvers?

Ce dossier a déjà été abordé à plusieurs reprises. Jusqu'à présent, la ministre a toujours fourni des réponses évasives. Allons-nous accorder à la SNCB tout le soutien dont elle a besoin afin d'occuper une position de force?

11.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS is inderdaad voor een derde aandeelhouder in de haventerminal. Tussen de partners bestaan afspraken over de rechten en plichten bij verkoop van aandelen. De NMBS moet haar belangen veilig stellen in de haven om een maximaal aantal containers naar het spoor te brengen. Ze zal ingelicht worden over de plannen van haar partners. De werkwijze zal afhangen van de samenwerkingsvormen die de nieuwe partners met de NMBS willen uitbouwen.

11.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Het dossier moet de minister ondertussen voldoende bekend zijn. De heer Schouppe vraagt steun hiervoor. Kan de minister iets meer zeggen daarover? Gaat zij een engagement aan om dit te steunen?

11.04 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS zal dit bekijken in het kader van haar strategie.

11.05 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Waarmee zijn we hier bezig? Ik protesteer tegen dit soort antwoorden en zal een motie indienen.

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck, Jan Mortelmans en Luc Sevenhans en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Luc Sevenhans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de regering de nodige middelen ter beschikking te stellen van de NMBS zodat deze haar voorkeepsrecht van aandelen in de Noordzeeterminal kan uitoefenen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Bart Somers en Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

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

12 Vraag van de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid op bepaalde spoorlijnen" (nr. 5492)

11.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): La SNCB détient, en effet, un tiers des actions du terminal portuaire. Les partenaires sont liés entre eux par des accords relatifs à leurs droits et devoirs. La SNCB doit protéger ses intérêts dans le port afin de maximiser le nombre de conteneurs transportés par le rail. Elle sera informée des projets de ses partenaires. La méthode de travail dépendra de la forme sous laquelle les nouveaux partenaires envisagent la coopération avec la SNCB.

11.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Je présume que la ministre s'est, entre-temps, suffisamment familiarisée avec le dossier. M. Schouppe demande de l'aide. La ministre peut-elle nous en dire plus à ce propos? S'engage-t-elle à apporter son soutien?

11.04 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): La SNCB étudiera cette question sous l'angle de sa stratégie.

11.05 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Que sommes-nous en train de faire ? Je proteste contre ce genre de réponses et je déposerai une motion.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans et Luc Sevenhans et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Luc Sevenhans et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement de mettre à la disposition de la SNCB les moyens nécessaires en vue de lui permettre d'exercer son droit de préemption sur les parts dans le terminal de la mer du Nord"

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Bart Somers et Lode Vanoost et Mme Marie-Thérèse Coenen.

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

12 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité sur certaines lignes ferroviaires" (n° 5492)

12.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op diverse lijnen van de NMBS wordt openlijk druggebruik, diefstal en geweld vastgesteld. Vlaamse controleurs stellen vast dat hun Franstalige collega's vaak weigeren controles uit te voeren.

Beschikt de minister over cijfers in verband met criminaliteit in en rond de treinen en stations, vooral in het Franstalige landsgedeelte? Is er in de voorbije jaren een evolutie geconstateerd? Bestaan er statistieken per Gewest of per provincie? Zijn er gegevens over zwartrijders? Wat wordt ondernomen tegen druggebruik op de treinen? Is de minister bereid om op te treden tegen taalracisme van reizigers tegen Vlaamse controleurs? Bestaan er instructies om jonge reizigers ongemoeid te laten? Mag er in Brussel tijdens de spitsuren helemaal niet meer gecontroleerd worden?

Treedt de spoorwegpolitie minder efficiënt op dan vroeger? Wat kan de minister hieraan doen?

12.02 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans): Uw vraag bevat insinuaties die ik niet kan aanvaarden.

(Nederlands) De cijfers betreffende de criminaliteit worden niet meer bijgehouden door de NMBS, maar enkel de cijfers betreffende de gevallen van agressie op haar personeel. De NMBS geeft wel gegevens door aan de politie. Het aantal vastgestelde overtredingen betreffende zwartrijden stabiliseert in vergelijking met 2000. Er is geen gedoogbeleid inzake openlijk druggebruik; elke vaststelling wordt aan de politie doorgegeven. Onder Franstalige controleurs bestaan geen afspraken om geen controle te doen. Bij verbale agressie wordt klacht ingediend bij de politie. Treinbegeleiders wordt aangeraden om niet eigenhandig op te treden tegen agressieve reizigers, maar om de tussenkomst van de politie te vragen. Het is in Brussel niet verboden tijdens de spitsuren te controleren.

De spoorwegpolitie is geïntegreerd in de federale politie en wordt geleid door de minister van Binnenlandse Zaken. Een aantal werkgroepen moet op termijn leiden naar een optimale synergie tussen de NMBS en de politiediensten.

12.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik dank de minister voor dit gedetailleerd antwoord.

12.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Sur diverses lignes de la SNCB, on constate des faits de consommation publique de drogues, de vol et de violences. Les contrôleurs flamands constatent que leurs collègues francophones refusent souvent d'effectuer les contrôles.

La ministre dispose-t-elle, plus particulièrement pour la partie francophone du pays, de chiffres concernant la criminalité dans les trains et les gares? Une évolution a-t-elle été constatée au cours des dernières années? Existe-t-il des statistiques par Région ou par province? Dispose-t-on de données sur le nombre de personnes voyageant sans titre de transport valable? Quelles mesures sont prises pour lutter contre la consommation de drogues dans les trains? La ministre a-t-elle l'intention de réagir face au racisme linguistique dont témoignent certains voyageurs à l'égard des contrôleurs flamands? Des instructions ont-elles été données pour ne pas contrôler les jeunes voyageurs? Les contrôles sont-ils totalement proscrits à Bruxelles aux heures de pointe?

Les interventions de la police des chemins de fer ont-elles perdu en efficacité? Comment la ministre peut-elle y remédier?

12.02 Isabelle Durant, vice-première ministre *(en français)*: Il y a, dans votre question, des insinuations que je ne peux accepter.

(En néerlandais) La SNCB ne tient plus à jour les données relatives à la criminalité mais seulement les cas d'agression sur son personnel. La SNCB transmet toutefois les données à la police. Le nombre de cas de fraude s'est stabilisé par rapport à l'année 2000. Il n'est pas question de politique de tolérance en matière de consommation de drogues : chaque constat est transmis à la police. Il n'existe aucun accord entre contrôleurs francophones pour ne pas effectuer de contrôle. En cas d'agression verbale, une plainte est déposée auprès de la police. Les accompagnateurs de trains ont reçu pour consigne de ne pas réagir eux-mêmes en cas d'agression, mais de demander l'intervention de la police. A Bruxelles, il n'est pas interdit de contrôler pendant les heures de pointe.

La police des chemins de fer est intégrée à la police fédérale sous la direction du ministre de l'Intérieur. Plusieurs groupes de travail doivent, à terme, permettre une synergie entre la SNCB et les services de police.

12.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je remercie la ministre pour cette réponse détaillée.

Ik wilde niets insinueren. Ik gaf alleen weer wat de controleurs vaststellen, namelijk dat er zich meer incidenten voordoen op de lijnen in Brussel en Wallonië en dat zij daarvan het slachtoffer worden; ze worden ook voor "sale Flamin" uitgescholden.

De NMBS houdt geen criminaliteitsgegevens bij, ze speelt ze nog enkel door aan de politie. De spoorwegpolitie bestaat niet meer, maar dat betekent niet dat de NMBS geen preventief beleid kan voeren. De NMBS moet daarin investeren.

Ik hoop van harte dat de beloften van de minister, met name dat er meer controles zullen komen – bijvoorbeeld op druggebruik in treinen en stations – hard gemaakt zullen worden. Ik zal niet nalaten die beloften aan de conducteurs over te maken.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente stakingen bij de NMBS" (nr. 5509)

13.01 Bart Somers (VLD): Bij de recente politieke treinstakingen is gebleken dat een relatief kleine groep mensen een grote ontregeling van het maatschappelijk leven kan bewerkstelligen met zowel sociale als financiële gevolgen. Bij de NMBS is duidelijk geen systeem van minimale dienstverlening afgesproken tussen bedrijfsleiding en vakbonden. In de particuliere sector zijn sluitende afspraken gemaakt dat bij stakingen een minimale dienstverlening in stand gehouden wordt. Ook bij belangrijke overheidsbedrijven zoals Belgacom en De Post, waar de vakbonden er bijvoorbeeld garant voor staan dat de kranten bedeed worden, is dat het geval.

In het buitenland, bijvoorbeeld in Nederland, hebben de vakbondsorganisaties en de bedrijfsleiding wel concrete afspraken om een minimale dienstverlening op de spitsuren te voorzien. Waarom is zo iets bij de NMBS niet mogelijk? Zijn er toch afspraken in België tussen de NMBS en haar vakbonden om voor een minimale dienstverlening te zorgen? Zo niet, plant men dan eventueel initiatieven in die zin? Zal de minister zonodig de NMBS benaderen om dergelijke afspraken in de hand te werken?

13.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik begrijp de officiële reden van de vakbonden voor de

Je n'ai rien voulu insinuer. Je me suis simplement fait l'écho des constatations des contrôleurs. Ils sont victimes d'un nombre croissant d'incidents sur les lignes de Bruxelles et de Wallonie. Ils se font également traiter de « sales Flamins ».

La SNCB ne tient pas à jour les données relatives à la criminalité qu'elle se borne à transmettre à la police. La police des chemins de fer n'existe plus, mais cela ne signifie pas que la SNCB ne peut pas mener de politique de prévention. La SNCB doit investir dans cette politique.

J'espère de tout cœur que la ministre tiendra ses engagements, à savoir une augmentation de la fréquence des contrôles, par exemple en matière de consommation de drogues dans les trains et les gares. Je ne manquerai pas de communiquer ces promesses au personnel de train concerné.

L'incident est clos.

13 Question de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les grèves récentes à la SNCB" (n° 5509)

13.01 Bart Somers (VLD): Lors des récentes grèves à caractère politique qui ont paralysé le rail, il est apparu qu'un groupe restreint de personnes est en mesure de gravement perturber la vie sociale, avec toutes les conséquences que cela entraîne tant sur le plan social que financier. La SNCB n'applique manifestement pas le système de service minimum que le patronat conclut avec les syndicats. Dans le secteur privé, des accords fermes prévoient le maintien d'un service minimum en cas de grève. Dans d'importantes entreprises publiques, comme Belgacom et La Poste, les syndicats se portent garants de la distribution des journaux.

A l'étranger, comme aux Pays-Bas par exemple, les organisations syndicales et le patronat ont conclu des accords concrets pour assurer un service minimum aux heures de pointe. Pourquoi est-il impossible de conclure ce type d'accords à la SNCB ? Ou bien alors existe-t-il en Belgique des accords entre la SNCB et les syndicats prévoyant la garantie d'un service minimal ? Dans la négative, envisage-t-on de prendre éventuellement des initiatives dans ce sens ? Le cas échéant, la ministre prendra-t-elle contact avec la SNCB afin que cette dernière élabore ce type d'accords ?

13.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je ne comprends pas très bien le motif

stakingen niet goed. Er is wel een duidelijk onbehagen over de doelstellingen van de hervorming en over de financiële situatie van de NMBS. In elk geval moet de NMBS zo vlug mogelijk een bedrijfsplan voor haar economische activiteiten voorleggen, zodat de regering daarop een oordeelkundig antwoord kan formuleren. We moeten snel gaan, in het belang van de NMBS en de reizigers. Wanneer de hervorming is goedgekeurd, moet ze onmiddellijk worden uitgevoerd en moet een dialoog met de vakorganisaties worden gestart.

De fundamentele rechten, waaronder het stakingsrecht, zijn niet onderworpen aan preventieve maatregelen. Minimale dienstverlening is in strijd met het stakingsrecht. De leden van de vakbondsorganisaties moeten de kwaliteit van de openbare diensten in de praktijk brengen. Ik begrijp de vele relevante vragen van de reizigers, doch het stakingsrecht is belangrijk.

13.03 Bart Somers (VLD): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn concrete vraag waarom er bij de NMBS geen voorbeeld kan worden genomen aan andere overheidsbedrijven, waar bij stakingen wél een minimale dienstverlening wordt gegarandeerd. Ik verwijs nogmaals naar De Post, waar ook bij stakingen de kranten worden bedeeft. De claims van de diverse uitgeverijen zou anders de pan uitrijzen. Ook bij Belgacontrol en Belgacom werden concrete afspraken gemaakt.

De NMBS vond dat tot dusver blijkbaar allemaal niet nodig. Ik vraag me echt af waarom. Is het niet hoogtijd dat er initiatieven in die zin worden genomen?

13.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De heer Somers verwijst naar de andere overheidsbedrijven, waar wel een minimale dienstverlening wordt gegarandeerd. Dat wordt door dezelfde mensen onderhandeld. Misschien kunnen die contracten naar de NMBS worden uitgebreid. Dat lijkt mij een interessante piste.

De vakbonden moeten wellicht ook naar andere actievormen zoeken om de steun van de reizigers te krijgen. Het 0-tarief is duur, maar het is een signaal dat gemakkelijker wordt geaccepteerd. Dat is niet zo met algemene stakingen.

13.05 Bart Somers (VLD): Ik zal dezelfde vraag stellen aan minister Daems om de precieze inhoud van de afspraken in andere overheidsbedrijven te

officiel que les syndicats invoquent pour justifier leur grève. Ce qui m'apparaît clairement, en revanche, c'est que les objectifs de la réforme et la situation financière de la SNCB sont à l'origine d'un évident malaise. En tout état de cause, la SNCB doit présenter aussitôt que possible un plan d'entreprise traitant de ses activités économiques, de sorte que le gouvernement puisse y réagir adéquatement. Dans l'intérêt de la SNCB et des voyageurs, nous devons agir vite. Quand la réforme sera adoptée, elle devra être mise en oeuvre immédiatement et un dialogue avec les organisations syndicales devra être amorcé.

Les droits fondamentaux, dont fait partie le droit de grève, ne sont pas soumis à des mesures préventives. L'idée de services minimum est contraire au droit de grève. Cela dit, les membres des organisations syndicales doivent assurer, dans la pratique, la qualité des services publics. Je comprends les nombreuses interrogations pertinentes des voyageurs, mais je pense que le droit de grève est une chose importante.

13.03 Bart Somers (VLD): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concrète de savoir pourquoi la SNCB ne pourrait pas s'inspirer de l'exemple d'autres entreprises publiques où un service minimal est garanti en cas de grève. Je renvoie une nouvelle fois à La Poste, où les journaux sont même distribués lors de grèves parce que le risque d'être confronté à une avalanche de demandes en dommages et intérêts de la part des différents éditeurs est réel. Des accords tout à fait concrets sont intervenus chez Belgacontrol et Belgacom.

La SNCB a estimé que, jusqu'à présent, ce n'était pas vraiment nécessaire. Je me demande vraiment pourquoi. N'est-il pas au contraire urgentissime de prendre des initiatives dans ce sens ?

13.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Monsieur Somers renvoie à l'exemple d'autres entreprises publiques où il existe un service minimal qui, par ailleurs, est négocié par les mêmes personnes. Peut-être convient-il d'élargir ces contrats à la SNCB. Cela me semble une piste intéressante.

Les organisations syndicales devront probablement rechercher d'autres formes d'action si elles veulent être soutenues par les voyageurs. Le tarif zéro est coûteux mais ce signal est accepté plus aisément, à l'inverse des grèves générales.

13.05 Bart Somers (VLD): Je poserai la même question au ministre Daems afin de connaître le contenu exact des accords conclus au sein des

kennen. De minister kan dat zelf ook nagaan en dan eens spreken met de vakbonden bij de NMBS.

autres entreprises publiques. Le ministre lui-même pourra également procéder aux vérifications nécessaires et s'entretenir avec les syndicats à la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.51 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.51 heures.