



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
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

woensdag

06-03-2002

15:30 uur

mercredi

06-03-2002

15:30 heures

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 6449)	1
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 6646)	1
<i>Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Luc Sevenhans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Vraag van de heer François Dufour aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mobiliteit per spoor in de streek van Doornik" (nr. 6539)	3
<i>Sprekers: François Dufour, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde vraag en interpellatie van	5
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de organisatie van het goederenvervoer per spoor" (nr. 6544)	5
- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente ontwikkelingen in het ABX-dossier" (nr. 1164)	5
<i>Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Luc Sevenhans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
<i>Moties</i>	9
Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het liberaliseren van het goederenvervoer per spoor" (nr. 6633)	9
<i>Sprekers: Karine Lalieux, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hervorming van de autorijscholen" (nr. 6574)	10
<i>Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde vragen van	12
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord over de nachtvluchten" (nr. 6589)	12
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over	12

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 6449)	1
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 6646)	1
<i>Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Luc Sevenhans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Question de M. François Dufour à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mobilité par le rail dans le Tournais" (n° 6539)	3
<i>Orateurs: François Dufour, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Question et interpellation jointes de	5
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'organisation du transport des marchandises par rail" (n° 6544)	5
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents développements dans le dossier ABX" (n° 1164)	5
<i>Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Luc Sevenhans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
<i>Motions</i>	9
Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par rails" (n° 6633)	9
<i>Orateurs: Karine Lalieux, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réforme des auto-écoles" (n° 6574)	10
<i>Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Questions jointes de	12
- M. Bart laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord qui a été conclu en ce qui concerne les vols de nuit" (n° 6589)	12
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le	12

"het "nieuwe" akkoord inzake de beperking van de nachtvluchten" (nr. 6576)

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

"nouvel" accord concernant la limitation des vols de nuit" (n° 6576)

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

Vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ringweg rond Spa en de geleidelijke overschakeling door Spa Monopole van vrachtwagen- naar spoorwegvervoer" (nr. 6575)

Sprekers: **André Smets, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

16

Question de M. André Smets à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la route de contournement de Spa et le transfert progressif du charroi de Spa Monopole vers le rail" (n° 6575)

16

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 06 MAART 2002

16:00 uur

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

du

MERCREDI 06 MARS 2002

16:00 heures

De vergadering wordt geopend om 16.02 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 6449)
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 6646)

01.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Naar verluidt zou minister Netelenbos nu toch weer bereid zijn om met België een akkoord te sluiten over de heringebruikname van de IJzeren Rijn. De MER-studie bewees dat het historisch tracé het milieuvriendelijkst is. De kosten van de tijdelijke heringebruikname vallen volledig ten laste van België en ze werden opgenomen in het NMBS-investeringsplan. Voor het definitief tracé heeft Nederland drie wensen: tunnels onder de Weester Budelerbergen en het Meinweggebied en een omleidingstraject te Roermond, wat 78 percent van het investeringsprogramma uitmaakt. Die drie wensen kosten volgens Nederland 550 miljoen euro, volgens België 375 miljoen euro.

België heeft volgens het scheidingsverdrag van 1839 recht op heringebruikname van het historisch tracé. Kan België dat recht afdwingen?

Volgens de Europese milieuregels zijn die tunnels niet nodig. Waarom heeft de minister dan een kostenberekening willen maken? Zal Nederland de extra kosten voor zijn rekening nemen?

La séance est ouverte à 16.02 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 6449)
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 6646)

01.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre Netelenbos serait finalement prête à conclure un accord avec la Belgique au sujet de la remise en service du Rhin de fer. L'étude d'incidence sur l'environnement a démontré que le tracé historique est le plus écophile. La Belgique - par le biais du plan d'investissement de la SNCB - devra entièrement supporter le coût de la réactivation provisoire. Les Pays-Bas ont exprimé trois souhaits quant au tracé définitif : des tunnels sous les monts de Weerter Budeler et dans la région du Meinweg et le contournement de Roermond, ce qui représente 78 pour cent du plan d'investissement. Selon les Pays-Bas, ces trois souhaits coûteraient 550 millions d'euros, selon la Belgique, 375 millions d'euros.

Selon le traité de séparation de 1839, la Belgique a droit à une réactivation du tracé historique. Peut-elle exiger le respect de ce droit?

D'après les règles européennes en matière d'environnement, ces tunnels ne sont pas indispensables. Pourquoi le ministre a-t-il alors voulu calculer les coûts? Les Pays-Bas prendront-ils les coûts supplémentaires à leur charge?

Minister Netelenbos heeft eerst geïnsinueerd dat het Scheidingsverdrag van 1839 juridisch geen steek houdt. Nu heeft ze moeten toegeven dat Nederland dat verdrag moet respecteren, maar eist ze dat België zelf de kosten draagt voor de heringebruikname van het historisch tracé. Zij speelt een spel, maar ondertussen blijkt dat België zelf de infrastructuur van die heringebruikname kan bepalen en dus kan beslissen dat alleen aan de Europese milieuregels moet worden voldaan. Hoe trekt de minister dit dossier op gang? Welke procedures zal België volgen?

Après avoir insinué que le Traité de séparation de 1839 est juridiquement sans valeur, la ministre Netelenbos admet aujourd'hui que les Pays-Bas ont l'obligation de respecter le traité, tout en exigeant que la Belgique prenne elle-même en charge le coût de la remise en service du tracé historique. Elle se livre à des manœuvres mais, dans l'intervalle, il est apparu que la Belgique peut déterminer elle-même l'infrastructure de cette remise en service et donc décider que seules les règles européennes en matière d'environnement doivent être respectées. Comment la ministre va-t-elle mettre ce dossier en route? Quelles procédures la Belgique va-t-elle appliquer ?

01.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Begin januari had minister Durant in haar antwoord op sommige vragen al enig ongeduld laten doorschemeren, maar blijkbaar doet Nederland er alles aan om de reactivering van de IJzeren Rijn te dwarsbomen. Minister Netelenbos verklaarde gisteren op ATV zelfs dat ze voor België een subsidieaanvraag bij de Europese Unie zal indienen!

01.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Début janvier, la ministre Durant avait déjà manifesté une certaine impatience dans ses réponses aux questions qui lui étaient posées mais manifestement les Pays-Bas mettent tout en oeuvre pour entraver la réactivation du Rhin de fer. La ministre Netelenbos a même déclaré hier sur ATV qu'elle introduirait une demande de subside auprès de l'Union européenne pour la Belgique !

Minister Durant stelde voorheen al dat zij zeker juridische stappen zou ondernemen als er op 1 maart 2002 geen treinen zouden rijden over de IJzeren Rijn. Wat zal de minister concreet ondernemen nu die datum al voorbij is?

La ministre Durant a déjà dit précédemment qu'elle entreprendrait certainement des démarches juridiques si le 1^{er} mars 2002 des trains ne roulaient pas sur le Rhin de fer. Que compte faire concrètement la ministre étant donné que cette date est déjà dépassée ?

01.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Onderhandelen doet men met twee. Ik kan geen unilaterale beslissing nemen. De Belgische regering streeft naar een oplossing via onderhandeling. Het *Memorandum of Understanding* van februari 2000 heeft ertoe geleid dat het historisch tracé nu algemeen als het beste wordt erkend.

01.03 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Pour négocier, il faut être deux. Je ne puis prendre de décision unilatérale. Le gouvernement belge recherche des solutions par le biais de négociations. Il ressort du *Memorandum of Understanding* de février 2000 que le tracé historique est désormais reconnu comme le plus approprié.

Het heeft geen zin treinen tijdelijk te laten rijden zonder garanties voor een definitieve regeling.

Il est absurde de faire rouler des trains provisoirement sans disposer d'aucune garantie quant à un règlement définitif.

De kostenberekening houdt geen enkele aanvaarding in. De extra milieumaatregelen zijn van Nederlandse interne aard en moeten door Nederland worden bekostigd. Europese ambtenaren hebben zich overigens uitdrukkelijk niet uitgesproken over de definitieve fase.

Calculer le coût ne signifie nullement qu'il y ait un accord. Les mesures environnementales supplémentaires sont le fait des Pays-Bas et doivent dès lors être financées par notre voisin. Les fonctionnaires européens ne se sont du reste pas prononcés explicitement à propos de la phase définitive.

Na de KPMG-studie hebben we de gesprekken met Nederland op ambtelijk niveau hervat. We onderzoeken hoe we het eens kunnen worden.

Au terme d'une étude réalisée par KPMG, nous avons rétabli le dialogue avec les Pays-Bas au niveau administratif. Nous examinons les modalités d'un accord.

Ik volg vanzelfsprekend de juridische discussie van nabij, maar verkies voorlopig via onderhandelingen tot een overeenkomst te komen. We gaan na hoe de kosten kunnen worden verminderd. België zal alleszins niet de bijkomende milieu-eisen van Nederland betalen.

01.04 Frieda Brepoels (VU&ID): De Nederlanders respecteren de timing die afgesproken was in de *Memorandum of Understanding* niet langer: dat is toch contractbreuk. De minister zegt "dat we geen staatsgreep mogen plegen", maar is dat niet wat de Nederlanders hebben gedaan?

Dat het historisch tracé als enige optie is overgebleven, is een gevolg van de bevindingen van het milieu-effectenrapport.

01.05 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Dat klopt, want er waren bij de aanvang meerdere tracévarianten.

01.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik vind, in tegenstelling tot de minister, dat we wel tijdelijk treinen op het traject kunnen laten rijden zonder garanties. Had België vorig jaar al treinen laten rijden op het tijdelijk tracé, dan zouden we nu minder complicaties hebben.

Het is duidelijk dat België geen juridische stappen zet. Men hangt eerder een consensusstrategie aan, die zal uitmonden in een compromis, waardoor België een deel van de kosten zal dragen die nu integraal voor Nederland zijn.

01.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): De minister volgt het dossier. Dat zou er nog aan ontbreken! Na drie jaar paars-groen staan we nog nergens. Deze regering zal dus nooit treinen doen rijden op de IJzeren Rijn. De minister vangt met plezier alle haar door Nederland toegedeelde klappen op en blijft daar braaf en kalm bij. Zo geraakt dit dossier nooit uit het slop!

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer François Dufour aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mobiliteit per spoor in de streek van Doornik" (nr. 6539)

02.01 François Dufour (PS): De reis Doornik-

Il va sans dire que je suis le débat juridique avec attention mais j'opte momentanément pour un accord négocié. Nous envisageons les possibilités de réduire les coûts. Quoi qu'il en soit, il n'est pas question pour la Belgique de financer les normes supplémentaires imposées par les Pays-Bas en matière de protection de l'environnement.

01.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Les Néerlandais ne respectent plus le calendrier qui avait été convenu dans le "*memorandum of understanding*". A mon avis, cela équivaut à une rupture de contrat. La ministre dit, je la cite, que nous ne pouvons faire un coup d'Etat mais n'est-ce pas ce qu'ont fait les Néerlandais ?

Si, aujourd'hui, seul le tracé historique est retenu comme l'unique option envisageable, c'est dû aux conclusions du rapport d'incidence sur l'environnement.

01.05 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): C'est exact car, au départ, il y avait plusieurs variantes possibles.

01.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Contrairement à la ministre, j'estime que nous pourrions faire rouler provisoirement des trains sur ce tracé sans avoir de garanties. Si la Belgique avait déjà fait rouler des trains l'année dernière sur le tracé provisoire, nous aurions moins de complications aujourd'hui.

Il est clair que la Belgique n'entreprend aucune démarche légale. Notre pays applique plutôt une stratégie consensuelle qui débouchera sur un compromis dont l'effet sera que nous supporterons une partie des coûts que les Pays-Bas supportent aujourd'hui intégralement.

01.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): La ministre suit attentivement le dossier. C'est la moindre des choses ! Après trois ans de gouvernement arc-en-ciel, nous ne sommes encore nulle part. Ce n'est donc pas sous l'actuel gouvernement que des trains circuleront sur la ligne du Rhin de fer. La ministre encaisse sans broncher les coups que lui portent les Pays-Bas. Ce n'est pas en agissant de la sorte qu'elle fera aboutir le dossier!

L'incident est clos.

02 Question de M. François Dufour à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mobilité par le rail dans le Tournaisis" (n° 6539)

02.01 François Dufour (PS): Le trajet Tournai-

Brussel Zuid duurt één uur. Dat is zelfs vijf minuten meer dan met de stoomtrein vijftig jaar geleden! Met de TGV-traject tussen Rijsel en Brussel duurt maar 38 minuten.

De TGV Parijs-Londen rijdt dankzij de inspanningen van West-Henegouwen ongeveer 70 km op het grondgebied van die regio in een eigen baan. Vlaanderen heeft zich verzet tegen de eigen baan en werd gehoord. West-Henegouwen verdient dat een deel van het binnenlands verkeer de eigen baan van de TGV kan gebruiken, wat de mobiliteit van de pendelaars zou verbeteren. Dit zou immers best kunnen op de uren waarop er bijna geen TGV's rijden.

Welke maatregelen wil u nemen voor de NMBS zodat een einde kan worden gemaakt aan de weinig benijdenswaardige situatie van de pendelaars? Er zou een station moeten worden bijgebouwd.

02.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik kan de NMBS geen bevelen geven en ik kan zeker geen situatie wijzigen die ruim vijftig jaar aansleept.

U maakt gewag van het verzet van mijn politieke familie: ik kan u talrijke dossiers opsommen waarin het algemeen belang op het vlak van de plaatselijke mandatarissen moet wijken voor andersoortige beschouwingen - iets wat trouwens in alle politieke families gebeurt.

De commerciële snelheid op de lijn Doornik-Brussel belooft inderdaad 60 minuten, haltes te Leuze, Ath en Edingen inclus.

02.03 **François Dufour** (PS): De forenzentreinen hebben enkel Leuze en Ath als stopplaats.

02.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De reistijden zijn verminderd in vergelijking met de tijd toen er nog stoomtreinen reden, maar laten wij ermee ophouden naar het verleden te verwijzen!

Volgens het beheerscontract moet voor de IC-treinen naar een commerciële snelheid van 90 km/uur worden gestreefd. Dat wordt enigszins bemoeilijkt door de werken tussen Halle en Brussel, maar die zullen binnenkort voltooid zijn. Een aansluiting met Antoing zou nieuwe mogelijkheden bieden, wat de NMBS op mijn verzoek heeft onderzocht, maar zij heeft daar nog geen concreet werk van willen maken.

In het investeringsplan dat zich over een langere termijn uitstrekt zouden maatregelen kunnen worden opgenomen maar ook in het kader van het

Bruxelles-Midi prend une heure, soit cinq minutes de plus que par le train à vapeur il y a cinquante ans! Il ne faut que 38 minutes en TGV pour faire Lille-Bruxelles.

Or, c'est grâce aux efforts du Hainaut occidental que le TGV Paris-Londres a pu se réaliser en traversant son territoire en site propre sur quelque 70 km. La Flandre s'est opposée au site propre et a été entendue. Le TGV y circule sur des sites de desserte intérieure. La région du Hainaut occidental mérite qu'une partie du trafic intérieur puisse bénéficier du site propre du TGV, ce qui améliorerait la mobilité de ses navetteurs, et ce à des heures où il n'y a pratiquement aucun TGV en circulation.

Quelles dispositions comptez-vous prendre vis-à-vis de la SNCB pour qu'il soit mis fin à la situation peu enviable de ces navetteurs? Une gare supplémentaire devrait être prévue.

02.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je ne peux intimer d'ordres à la SNCB et je ne puis certainement pas modifier une situation qui existe depuis plus de cinquante ans.

Vous faites état de l'opposition de ma famille politique: je peux vous citer de nombreux dossiers où l'intérêt général est supplanté, au niveau des mandataires locaux par d'autres considérations, dans toutes les familles politiques.

La vitesse commerciale sur la ligne Tournai-Bruxelles est effectivement de 60 minutes, arrêt à Leuze, Ath et Enghien compris.

02.03 **François Dufour** (PS): Les arrêts sont seulement Leuze et Ath, pour les trains de navetteurs.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Les temps de parcours se sont améliorés par rapport aux trains à vapeur, mais cessons de nous en référer au passé!

Tous les trains IC ont pour objectif une vitesse commerciale de 90 km/h, selon le contrat de gestion. Des travaux entre Hal et Bruxelles perturbent un peu cette vitesse, mais ils seront bientôt terminés. Un raccordement à Antoing ouvrirait de nouvelles possibilités, que la SNCB a étudiées à ma demande, mais qu'elle n'a pas désiré concrétiser.

Des mesures pourraient être prises dans le plan duodécennal d'investissement, mais dans le cadre du plan décennal, il n'est pas trop tard pour agir

tienjarenplan is het nog niet te laat om initiatieven te nemen, dank zij de speelruimte die nog aan de Gewesten wordt gelaten. Het Waals Gewest zou daarvan gebruik kunnen maken om zelf die aansluiting tot stand te brengen.

Dank zij de maatregelen die overeenkomstig het beheersplan worden genomen zal de snelheid op alle IC-lijnen worden opgetrokken.

Voor het overige heb ik de NMBS opgedragen een studie uit te voeren, studie die ik noodzakelijk achtte en die intussen, zij het summier, is verricht, maar waar de NMBS verder geen gevolg wil aan geven.

02.05 François Dufour (PS): In 1958 duurde het traject Doornik-Ath-Leuze-Brussel 55 minuten tegenover 60 minuten vandaag. Ik noem dat zeker geen verbetering. De commerciële snelheid, daarentegen, verbeterde op alle lijnen.

De NMBS is ongetwijfeld een overheidsbedrijf, maar geeft zij zich nog rekenschap van haar rol als overheidsdienst? Het is onaanvaardbaar dat zij inzake mobiliteit al 50 jaar een wantoestand laat aanslepen, temeer daar West-Henegouwen zich aanzienlijke inspanningen heeft getroost.

Ik zal demarches doen bij de Waalse regering maar betreur dat u als minister niet kan reageren tegen het immobilisme van de NMBS.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vraag en interpellatie van
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de organisatie van het goederenvervoer per spoor" (nr. 6544)
 - de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente ontwikkelingen in het ABX-dossier" (nr. 1164)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Door enkele rapporten, het *New Cargo*-plan van de NMBS en de regeringsbeslissing van 22 februari 2002 over ABX, steeg de commotie over de spoorwegen tot ongekende hoogten.

Hoewel de hele toestand al miljoenen euro belastinggeld heeft gekost, klaagt de NMBS dat er onvoldoende middelen zijn voor het investeringsplan 2001-2012.

grâce aux marges laissées aux Régions. La Région wallonne pourrait en profiter pour réaliser elle-même ce raccordement.

Le travail effectué par le biais du contrat de gestion va améliorer la vitesse sur toutes les lignes IC.

Pour le surplus, une étude a été commandée à la SNCB, étude que je jugeais nécessaire et qui a été réalisée, quoique sommairement, mais à laquelle la SNCB estime ne pas devoir donner suite.

02.05 François Dufour (PS): En 1958, le trajet Tournai-Ath-Leuze-Bruxelles se faisait en 55 minutes contre 60 aujourd'hui. Je n'appelle pas cela une amélioration. Par contre, la vitesse commerciale sur toutes les autres lignes a été améliorée.

La SNCB est une entreprise publique, certes, mais est-elle encore consciente de son rôle de service public? Il n'est pas acceptable qu'elle permette le maintien d'une situation inqualifiable sur le plan de la mobilité depuis 50 ans. Il en est d'autant plus ainsi que le Hainaut occidental a consenti des efforts importants.

Je vais intervenir auprès du gouvernement wallon mais je déplore qu'en tant que ministre, vous ne puissiez aller à l'encontre de l'immobilisme de la SNCB.

L'incident est clos.

03 Question et interpellation jointes de
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'organisation du transport des marchandises par rail" (n° 6544)
 - M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents développements dans le dossier ABX" (n° 1164)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il a fallu quelques rapports, l'annonce du plan *New Cargo* de la SNCB et la décision gouvernementale du 22 février 2002 au sujet d'ABX pour que l'agitation autour des chemins de fer atteigne des proportions inconnues jusqu'ici.

Bien que cette situation ait déjà coûté des millions d'euros en deniers publics, la SNCB déplore un manque de moyens financiers dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012.

Het regeringsbeleid inzake het goederentransport per spoor is onduidelijk, en of de NMBS eraan wil meewerken is dat al evenzeer. De gemiddelde snelheid van een goederentrein in Europa is 13 kilometer per uur. ABX brengt de NMBS nauwelijks trafiek. Dat is dramatisch.

Hoe kan de NMBS een achtergestelde lening toestaan aan ABX, terwijl er geen geld is voor het investeringsplan? Volgens de heer Schouppe is ABX een privé-bedrijf. Waarom zou de NMBS daarin investeren? Dreigt geen Sabena-scenario?

Heeft de heer Schouppe inderdaad voorgesteld de licentie van B-Cargo door te schuiven naar Inter Ferry Boats? Dient hij wel uitsluitend de belangen van de NMBS?

Zetelen de leden van het directiecomité van de NMBS in dat van ABX? Dreigt hier geen belangenconflict? De heer Schouppe zou tijdens de laatste vergadering van de raad van bestuur een aantal beslissingen hebben proberen door te duwen die ingaan tegen de regeringsbeslissing van 22 februari.

Is het gepast dat een van de ministers die beslist over de zaak-ABX voorzitter is van een door ABX gesponsorde sportploeg?

Wat is het standpunt van de minister inzake de *New Cargo*-plannen?

03.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Enkele weken geleden werd in de Kamer druk gedebatteerd over ABX. Hieruit bleek dat de minister een duidelijk plan had inzake de toekomst van ABX: verkopen! Deze conclusie kwam er ten gevolge van een rapport over ABX. Kan de commissie over de tekst van dit rapport beschikken?

Op 22 februari werd dan een typisch Belgische oplossing uit de hoed getoverd: ingevolge een complexe constructie wordt ABX niet verkocht, maar wel tot een volwaardige holding omgevormd. De raad van bestuur wordt benoemd door de aandeelhouder van de NMBS, met name de Belgische Staat. Met andere woorden, ABX wordt dus helemaal geen privé-bedrijf, zoals de heer Schouppe op televisie nochtans had beweerd, het is een staatsbedrijf.

La politique gouvernementale en matière de transport de marchandises par rail est floue. On s'interroge également sur la volonté de la SNCB de participer à ce projet. La vitesse moyenne d'un train de marchandises en Europe est de 13 kilomètres par heure. ABX n'apporte guère de trafic à la SNCB, ce qui est dramatique.

Comment la SNCB pourrait-elle accorder un prêt subordonné à la société ABX alors qu'elle ne dispose déjà pas des moyens suffisants pour réaliser le plan d'investissement ? D'après M. Schouppe, ABX est une société privée. Pourquoi la SNCB devrait-elle dès lors investir dans cette société ? Le scénario de la Sabena ne risque-t-il pas de se répéter ?

M. Schouppe a-t-il effectivement proposé de transférer la licence de B-Cargo à la société Inter Ferry Boats? Sert-il vraiment exclusivement les intérêts de la SNCB ?

Les membres du comité de direction de la SNCB siègent-ils également au sein de celui d'ABX? N'y a-t-il pas là un risque de conflit d'intérêts? Au cours de la dernière réunion du conseil d'administration, M. Schouppe aurait tenté de forcer certaines mesures qui iraient à l'encontre de la décision du gouvernement du 22 février.

Est-il exact qu'un des ministres qui est amené à prendre des décisions dans le dossier ABX préside aux destinées d'une équipe sportive sponsorisée par ABX?

Que pense la ministre des projets *New Cargo*?

03.02 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Il y a quelques semaines, cette enceinte a été le théâtre d'un débat animé sur ABX. Il en est ressorti que la ministre nourrit des projets précis quant à l'avenir d'ABX: vendre! Cette conclusion faisait suite à un rapport sur ABX. La commission peut-elle disposer du texte de ce rapport?

Ensuite, le 22 février, d'un coup de baguette magique, on a sorti du chapeau une solution à la belge. On va créer une structure complexe dans laquelle ABX n'est plus vendue mais convertie en un holding à part entière. Son conseil d'administration sera nommé par les actionnaires de la SNCB, c'est-à-dire l'Etat belge. En d'autres termes, ABX ne devient nullement une entreprise privée, comme M. Schouppe l'a pourtant prétendu à la télévision, mais une entreprise d'Etat.

Schijnbaar wordt ABX afgesplitst, maar in de praktijk blijft de onderneming 100 procent eigendom van de NMBS.

De heer Schouppe wilde een aparte holding tot stand brengen met B-Cargo en Inter Ferry Boats en 10 miljard frank overheidssteun binnenrijven; hij mag nu op zoek naar evenveel risicokapitaal. Ik ben benieuwd. De NMBS mag wel 2 miljard frank weggeven. "Weggeven" is het juiste woord. Juridisch is de NMBS namelijk de laatste schuldeiser in rang – en dat terwijl de maatschappij met een enorme schuldenberg zit. De heer Schouppe maakt zich daar geen zorgen over, want volgens hem moet de Staat uiteindelijk toch de verliezen betalen, aangezien hij de NMBS niet failliet kan laten gaan.

Het akkoord is voor iedereen onbevredigend. Waarom is de minister er dan zo blij mee?

03.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Volgens de wet van 1991 beheert de NMBS haar financiën autonoom. Er rezen heel wat problemen rond het organiseren van deze autonomie in overeenstemming met de bekommernissen van de aandeelhouder van het bedrijf. Daarom heb ik het kader van de autonomie opnieuw omschreven. Nu blijkt dat ABX en B-Cargo de spoorwegactiviteiten noch de rendabiliteit ten goede komen, wil ik ze afstoten en alle middelen aanwenden voor de spoorwegen.

De Ministerraad gaf zijn goedkeuring aan de terugtrekking van de NMBS uit ABX. Alle financieringsaanvragen van de gedelegeerd bestuurder moeten daardoor de vastgelegde drempel van vijftig miljoen euro respecteren. De NMBS kan dus maximaal vijftig miljoen euro inbrengen in de vorm van een lening, om de toestand aan te zuiveren. De inschrijving op aandelen is definitief afgelopen, zodat de feitelijke vertegenwoordiging van de NMBS in de aandelen van ABX gestadig zal afnemen. De lening van vijftig miljoen euro onderstreept de intentie om een of meerdere privé-investeerders te vinden.

De Ministerraad besliste dat de NMBS alle nodige maatregelen moest nemen om B-Cargo in staat te stellen tot een doeltreffende reactie op de opening van de Europese markt van het goederenvervoer. Het geld voor ABX gaat dus voortaan naar B-Cargo. Zo moet de NMBS het evenwicht tussen haar middelen en financieringsbehoeften herstellen.

Het zakencijfer van ABX bedraagt meer dan 100 miljard, dat is meer dan 20 procent hoger dan dat

Apparemmment, ABX va être désolidarisée de la SNCB mais, pratiquement, elle restera à 100 % sa propriété.

M. Schouppe voulait quant à lui créer une holding séparée avec B. Cargo et Inter Ferry Boats et engranger à cette fin 10 milliards de francs d'aides publiques. Maintenant, il est bien obligé de trouver le même montant sous la forme de capital à risque. Je suis impatient de connaître la suite. La SNCB peut par contre donner deux milliards de francs. "Donner" est le mot juste. Juridiquement, la SNCB vient en effet en dernier sur la liste des créanciers, alors qu'elle est surendettée. M. Schouppe ne s'en préoccupe pas car il considère que c'est l'Etat qui devra en fin de compte éponger les déficits étant donné qu'il ne peut laisser la SNCB faire faillite.

L'accord conclu ne satisfait personne. Pourquoi la ministre s'en réjouit-elle tellement ?

03.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Aux termes de la loi de 1991, la SNCB gère ses finances de manière autonome. L'organisation de cette autonomie conformément aux préoccupations de l'actionnaire de l'entreprise a posé de nombreux problèmes. C'est pourquoi j'ai reprécisé le cadre de l'autonomie. A présent qu'il s'avère qu'ABX et B-Cargo ne bénéficient ni aux activités du rail ni à la rentabilité de celui-ci, je souhaite les abandonner et affecter tous les moyens disponibles aux chemins de fer.

Le Conseil des ministres a approuvé le retrait de la SNCB d'ABX. Toute demande de financement de l'administrateur délégué doit dès lors respecter le seuil fixé à 50 millions d'euros. La SNCB peut donc injecter au maximum 50 millions d'euros sous la forme d'un prêt, afin d'apurer la situation. La souscription d'actions est clôturée, de sorte que la représentation effective de la SNCB dans les actions d'ABX va progressivement diminuer. Le prêt de 50 millions d'euros souligne l'intention de rechercher un ou plusieurs investisseurs privés

Le Conseil des ministres a décidé que la SNCB devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour donner à B-Cargo les moyens de réagir efficacement à l'ouverture du marché européen du transport de marchandises. Dorénavant, les fonds d'ABX seront donc consacrés à B-Cargo. La SNCB devra ainsi rétablir l'équilibre entre ses moyens et ses besoins de financement.

Le chiffre d'affaires d'ABX s'élève à plus de 100 milliards, soit plus de 20 pour cent de plus que celui

van de NMBS. De groep verwezenlijkt 95 procent van zijn activiteiten in het buitenland, in Europa en Azië. Toch moest de financiële aderlating voor de NMBS worden gestopt tegen het standpunt-Schouppe in. Er blijft dus wel een band tussen B-Cargo en IFB, die binnen de NMBS blijven, zonder enige band met ABX.

De raad van bestuur van de NMBS heeft in januari beslist een "beheerscomité ABX Logistics Group" op te richten dat de financiële en operationele processen van ABX zal beheren.

De leden van het directiecomité werden aangesteld als permanent lid van dat beheerscomité, met de heer Schouppe als voorzitter. Zij moeten de omvorming van ABX zo goed mogelijk voorbereiden. Daarmee week de raad van bestuur van de NMBS af van de aanbevelingen van de *Boston Consulting Group*. De Ministerraad keurde dat af en besliste dat de beheersorganen van ABX los moeten staan van de NMBS, en dat de Staat, als aandeelhouder van de NMBS, de leden van de raad van bestuur van ABX zal benoemen. De participatie van privé-aandeelhouders zal daar later verandering in brengen. De raad van bestuur van de NMBS is ondertussen bijgedraaid. Wij hopen dat dit een goed teken is voor de realisatie van een gecoördineerd vrachtvervoerbeleid.

Ik kan niet oordelen over de vraag in verband met sponsoring. De voltallige regering moet zich daarover buigen.

Het herstelplan voor B-Cargo wordt in overleg met de vakbonden uitgevoerd. De regering wil dat B-Cargo alle kansen krijgt om het hoofd te kunnen bieden aan de vrijmaking van de Europese goederenvervoermarkt.

03.04 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister probeert de zaak zo voor te stellen dat het lijkt alsof de laatste ontwikkelingen in haar visie passen. Dat is niet erg realistisch. Het is bijvoorbeeld heel twijfelachtig dat de privé-sector bereid is te investeren in ABX.

De NMBS heeft duidelijk een afwijkende visie op haar inbreng in het goederentransport en probeert die door te drijven, tegen de beslissing van de Ministerraad in. De raad van bestuur heeft uiteindelijk wel de Ministerraad gevolgd, maar de gedelegeerd bestuurder deed oorspronkelijk heel

de la SNCB. Le groupe réalise 95 pour cent de ses activités à l'étranger, en Europe et en Asie. Néanmoins, il fallait de mettre un terme aux importantes pertes financières de la SNCB, en dépit de la position de M. Schouppe. Il subsiste donc effectivement un lien entre B-Cargo et IFB, qui restent au sein de la SNCB, sans rapport aucun avec ABX.

Le conseil d'administration de la SNCB a décidé, en janvier, de constituer un "comité de gestion ABX Logistics group", chargé de gérer les processus financiers et opérationnels d'ABX.

Les membres du comité de direction ont été nommés en qualité de membres permanents du comité de gestion, M. Schouppe en qualité de président. Leur mission consiste à préparer au mieux la conversion d'ABX. En procédant de la sorte, le conseil d'administration s'est effectivement écarté des recommandations du *Boston Consulting Group*. Le Conseil des ministres a désapprouvé cette pratique et a décrété que les organes de gestion d'ABX devaient être indépendants de la SNCB et que l'Etat, en tant qu'actionnaire majoritaire de la SNCB, nommerait le conseil d'administration d'ABX. La participation d'actionnaires privés modifiera cette configuration ultérieurement. Entre-temps, le conseil d'administration de la SNCB s'est montré conciliant. Nous espérons y voir un signal positif pour la réalisation d'une politique coordonnée en matière de transport de marchandises.

Je ne puis me prononcer sur le parrainage. C'est l'ensemble du gouvernement qui devrait se pencher sur ce problème.

Le plan de redressement de B-Cargo sera mis en oeuvre en concertation avec les syndicats. Le gouvernement souhaite que B-Cargo ait toutes les chances de son côté pour pouvoir faire face à la libéralisation du marché européen du transport de marchandises.

03.04 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre essaie de faire accroire que les derniers développements s'inscrivent dans sa propre conception. Ce n'est pas très réaliste. Ainsi, il n'est absolument pas certain que le secteur privé soit disposé à investir dans ABX.

La SNCB a manifestement une conception divergente du rôle qu'elle a à jouer dans le transport de marchandises et elle tente de l'imposer, en dépit de la décision du Conseil des ministres. Si le conseil d'administration a fini par suivre le Conseil des ministres, l'administrateur délégué avait cependant fait des propositions bien différentes. Je

andere voorstellen. Ik betwijfel of de gedelegeerd bestuurder bereid is gevolg te geven aan de regeringsbeslissing. Zo neen, welke conclusies trekt de minister dan?

03.05 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Dit kan nog interessant worden. De verklaringen van de heer Schouppe en van mevrouw Durant staan lijnrecht tegenover elkaar. De heer Schouppe vertelt nog altijd hetzelfde als vóór 22 februari. De minister heeft een duur compromis moeten aanvaarden, maar het is onzeker of men privé-kapitaal zal vinden voor deze verlieslatende constructie. Waarom moesten wij ook zo nodig een bedrijf kopen waar de Duitse spoorwegen vanaf wilden?

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde 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 om er op toe te zien dat er geen financiële middelen van de NMBS meer zouden worden gebruikt voor ABX teneinde er voor te zorgen dat de dienstverlening van de NMBS aan zijn gebruikers niet in gevaar komt."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen en Jean Depreter en de dames Marie-Thérèse Coenen en Karine Lalieux.

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

04 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het liberaliseren van het goederenvervoer per spoor" (nr. 6633)

04.01 Karine Lalieux (PS): De Europese Unie stelt voor de markt van het goederenvervoer versneld open te stellen in twee fasen met de streefdata 15 maart 2003 als tussenstap en 2006 als eindpunt. Zodra de richtlijn die het juridisch kader bepaalt, is omgezet zal deze liberaliseringprocedure nationaal worden gereguleerd. B-Cargo werd hervormd en het project New Cargo moet zijn werking verbeteren. Is het niet nog wat te vroeg om zich al te beginnen organiseren? Hoe ver staat het immers met de richtlijn? Welk marktordeningsprincipe zal

doute que l'administrateur délégué soit disposé à se conformer aux décisions du gouvernement. Dans la négative, quelles conclusions la ministre tirera-t-elle?

03.05 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Voici qui peut devenir intéressant. Les déclarations de M. Schouppe et de Mme Durant sont diamétralement opposées. M. Schouppe tient toujours le même discours qu'avant le 22 février. La ministre a dû accepter un compromis onéreux sans savoir si un investisseur privé pourra être trouvé pour cette structure déficitaire. Pourquoi a-t-il absolument fallu acheter une entreprise dont les chemins de fer allemands voulaient se débarrasser?

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde 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 veiller à ce que plus aucun moyen financier de la SNCB ne soit consacré à ABX, afin de ne pas porter atteinte au service de la SNCB à ses usagers."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen et Jean Depreter et Mmes Marie-Thérèse Coenen et Karine Lalieux.

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

04 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par rails" (n° 6633)

04.01 Karine Lalieux (PS): L'Union européenne propose d'accélérer l'ouverture du marché du fret, dans une première étape le 15 mars 2003, et totalement en 2006. La mise en œuvre de cette libéralisation sera réglementée au niveau national, après transposition de la directive qui en précise le cadre juridique. B-Cargo s'est lancé dans une refonte et le projet New Cargo devrait améliorer son fonctionnement. N'est-il pas trop tôt pour s'organiser? En effet, où en est la transposition de la directive? Quel type de régulation du marché

de Belgische staat ontwikkelen om de sterk geïnteresseerde en bikkelharde concurrentie het hoofd te bieden? Wie zal de vergunningen voor goederenvervoer via onze spoorwegen toekennen? Wie zal de spoorlijnen toekennen en onder welke voorwaarden?

04.02 Minister **Isabelle Durant** : *(Frans)* Het Europees Parlement heeft als einddatum 2008 vooropgezet en niet 2006. Het is waar dat de Commissie de procedure wil versnellen, maar ik zal op de Europese Raad van 6 maart bepleiten dat de termijn van het Parlement wordt gerespecteerd. Minister Picqué werkt aan de algemene structuur van de reglementering en met verschillende werkgroepen zullen wij ervoor zorgen dat de wetgeving en de operatoren tegen 2003 klaar zijn.

Laatste element: de omvorming van B-Cargo tot New-Cargo is een van de elementen die wij in het kader van de discussies over de toekomst van ABX hebben gesteund.

04.03 **Karine Lalieux** (PS): Het tempo moet inderdaad worden opgetrokken. Maart 2003 is immers niet meer zo veraf. Men moet voorkomen dat de toekomstige regelgeving haaks zou staan op wat de NMBS intussen zal hebben opgezet.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hervorming van de autorijscholen" (nr. 6574)**

05.01 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): De kosten van de geplande hervorming van de autorijscholen zal gevolgen hebben voor personen die theoretische en praktische rijlessen willen of moeten volgen.

U heeft een ontwerp-koninklijk besluit uitgewerkt zonder vooraf met de sector overleg te plegen. U is kort van memorie: toen u nog geen minister was, pleitte u er immers steevast voor Jan en alleman te raadplegen!

Het bijzonder complexe ontwerp van koninklijk besluit legt inzake personeel en onthaalruimten normen op die onder meer financieel heel zwaar wegen en dus de leefbaarheid in het gedrang brengen van de scholen die al nauwelijks rendabel zijn.

Ingevolge uw voornemen de sector open te stellen voor de concurrentie zullen alleen nog de commerciële maatschappijen voor erkenning in aanmerking komen en worden de vzw's en de

l'État belge va-t-il développer face à une concurrence très intéressée et très forte?

Qui va attribuer les licences autorisant le fret sur notre marché ferroviaire? Qui attribuera les sillons et à quelles conditions?

04.02 **Isabelle Durant** , ministre *(en français)*: Le délai fixé par le Parlement européen est de 2008, et non de 2006. Il est vrai que la Commission désire accélérer l'allure, mais je souhaite, et je défendrai au Conseil européen du 6 mars, que le délai fixé par le Parlement soit respecté. Le ministre Picqué travaille à l'architecture générale de la régulation; nous travaillons de manière sectorielle, de façon à ce que la législation soit prête, ainsi que les opérateurs, pour 2003.

Dernier élément: la refonte de B-Cargo en New-Cargo est un des éléments que nous avons soutenus dans le cadre des discussions autour du sort d'ABX.

04.03 **Karine Lalieux** (PS): Il faut effectivement accélérer l'allure. Mars 2003, c'est demain. Il faut éviter que la future législation n'aille à l'encontre de ce que la SNCB aura mis sur pied entre-temps.

L'incident est clos.

05 **Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réforme des auto-écoles" (n° 6574)**

05.01 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Le coût de la réforme prévue des écoles de conduite aura des conséquences pour les personnes désireuses ou obligées de recevoir un enseignement théorique et pratique à la conduite.

Aucune concertation avec le secteur n'a précédé la rédaction de votre projet d'arrêté royal. Vous avez oublié le souhait qui était le vôtre de consulter tout un chacun, y compris le chat de la voisine, lorsque vous n'étiez pas encore ministre!

Le projet d'arrêté royal, incroyablement complexe, impose des exigences en personnel et en locaux, d'accueil notamment, tellement lourdes et coûteuses qu'elles hypothèquent la viabilité des écoles, déjà au seuil de la rentabilité!

Votre souhait d'ouvrir le secteur à la concurrence aura pour conséquence de ne plus pouvoir agréer que les sociétés commerciales, à l'exclusion des ASBL et des organismes bénévoles.

instellingen die met vrijwilligers werken dus uitgesloten.

De nieuwe normen, die u als kwalitatief en ik als kwantitatief bestempel, brengen aanzienlijk bijkomende kosten met zich. Hoeveel bedragen die kosten?

Wie zal hiervoor opdraaien? Worden die kosten op uw begroting ingeschreven of worden ze op de rijsscholen of op de kandidaten, die het vaak niet breed hebben, afgewenteld? Geconfronteerd met dermate hoge prijzen, zullen vele jongeren ervoor kiezen zonder rijbewijs te rijden. Dat zal het resultaat zijn van een hervorming die ik als elitair beschouw.

05.02 Minister **Isabelle Durant** (Frans): U beweert dat ik de om het even welke buitenstaander zou raadplegen, maar het vertik mijn oor bij de sector zelf te luisteren te leggen. Het overleg terzake is nu echter goed georganiseerd.

Uw commissie heeft beslist over deze materie hoorzittingen te houden, om een standpunt uit te werken vooraleer het mijn besluit bespreekt.

U meent, ten onrechte, dat ik de verenigingen uit de sector wil bannen. Het koninklijk besluit strekt er immers toe de actie van de vzw's die met economisch zwakke stedengroepen samenwerken te ondersteunen. De bedoeling is voor de vzw's een kwaliteitslabel tot stand te brengen en de stedengroepen af te bakenen om een oneerlijke concurrentie met de commerciële rijsscholen te voorkomen.

Het besluit strekt ertoe de de praktische en theoretische rijopleiding, de begeleiding en de opleiding defensief rijden te verbeteren.

In het kader van de erkenning zullen dus strengere eisen moeten worden opgelegd, zowel wat de rijopleiding als wat de benoeming van de directeurs van de autorijsscholen betreft. Ik ben inderdaad voorstander van een grotere openstelling van de markt teneinde tot een prijsvermindering te kunnen komen en tegelijkertijd kwaliteitscriteria te kunnen ontwikkelen.

Wij streven eveneens naar een betere toegankelijkheid voor laaggeschoolden of weinigverdieners.

Wat de kosten betreft, willen wij de BTW verlagen van 21 tot 6%. De Europese instanties moeten daar uiteraard hun toestemming voor geven.

05.03 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Een faxbericht van

Les nouvelles normes, que vous appelez qualitatives et que j'appelle quantitatives, concernent des coûts supplémentaires importants. A combien ces coûts s'élèvent-ils?

Qui va payer ce coût? Vous, sur votre budget? Les auto-écoles? Ou les candidats, qui sont souvent des économiquement faibles? Beaucoup de jeunes préféreront plutôt que de faire face aux prix exorbitants, rouler sans permis. Tel sera le résultat d'une réforme que je qualifie d'élitiste.

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (en français): Vous dites que je consulterais même un chat mais que je néglige d'interroger le secteur lui-même. Sachez que, désormais, la concertation en la matière est clairement organisée.

Votre commission a décidé d'organiser des auditions en cette matière, afin d'élaborer un point de vue avant l'examen de mon arrêté.

Vous estimez que je veux balayer le secteur associatif qui œuvre en ce domaine. Faux: l'arrêté royal vise à conforter l'action des ASBL qui travaillent avec des groupes-villes économiquement faibles. Le but est d'assurer leur label de formation et de délimiter les groupes-villes pour éviter la concurrence déloyale à l'égard des auto-écoles commerciales.

Les objectifs généraux de l'arrêté visent à améliorer la qualité de la formation à la conduite sous ses aspects pratique, théorique, d'encadrement et d'apprentissage à la conduite défensive.

L'agrément doit donc être plus exigeant tant en matière de formation à la conduite que dans la nomination des directeurs des écoles. Je suis effectivement favorable à une plus grande ouverture du marché pour permettre une diminution du prix en parallèle au développement de critères de qualité.

Nous visons également l'accès pour un public peu scolarisé ou à faibles revenus.

Sur le plan du coût, nous prévoyons une réduction du taux de TVA de 21 à 6%. Cela doit être autorisé au niveau européen, bien entendu.

05.03 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Un fax émanant

de belangrijkste Franstalige vereniging bevestigt mij dat de raadpleging niet plaatsvond. Die personen werden slechts eenmaal ontboden en de hele vergadering, inclusief het basisdocument, was in het Nederlands. Men heeft ze teruggestuurd na hun de vraag te hebben gesteld welke opmerkingen zij hadden, en dat was alles. Men kan dit bezwaarlijk een 'brede' raadpleging noemen.

Door het aantal rijscholen op te voeren, wil u tegelijk de prijs van de opleiding verlagen. Kennelijk bent u niet op de hoogte van de sociaal-economische studie die in 1998 op verzoek van de regering werd uitgevoerd. Deze studie besluit, dat een dergelijke maatregel het cursistenbestand tot onder de leefbaarheidsgrens zou doen zakken en merkt op dat 53% van de door de cursist van een rijschool betaalde prijs naar de Staat in de vorm van belastingen terugvloeit.

Vanzelfsprekend kunt u steeds een audit vinden die tegen betaling het tegendeel zal beweren, wat in andere dossiers ook gebeurt.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord over de nachtvluchten" (nr. 6589)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het "nieuwe" akkoord inzake de beperking van de nachtvluchten" (nr. 6576)

06.01 **Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Vorige week heeft de heer Bonte de parlementaire procedure misbruikt; hij heeft toen het debat aangevat dat vandaag zou worden gevoerd.

Het akkoord van 22 februari inzake de nachtvluchten in de omgeving van Zaventem bepaalt dat alle nachtvluchten voortaan zullen afgeleid worden naar de noordrand, met name de gemeenten Meise, Vilvoorde, Machelen en Grimbergen. Die streek werd ook al opgezaaid met de weekendvluchten. Dit is onaanvaardbaar omdat de geluidsoverlast nu wordt geconcentreerd op slechts enkele gemeenten. Er zullen uiteindelijk veel meer huizen moeten worden geïsoleerd dan in eerste instantie was voorzien. Slapen met open venster zal er niet meer bij zijn. De toename van de nachtvluchten zou er snel komen, vóór de lawaaiige toestellen weg zijn en de isolatie van woningen is uitgevoerd.

de l'association francophone la plus représentative et datant de ce matin me confirme que la consultation n'a pas eu lieu. Ils n'ont été convoqués qu'une fois et toute la réunion, y compris le document de base, était en néerlandais. On les a renvoyés après leur avoir demandé quelles remarques ils avaient à faire, et cela s'est arrêté là. Cela n'est pas une concertation large.

En augmentant le nombre des auto-écoles, vous comptez diminuer le prix de la formation. Vous n'avez manifestement pas pris connaissance de l'étude socio-économique exécutée sur demande du gouvernement en 1998, qui conclut qu'une telle mesure ferait descendre le taux de fréquentation sous la barre de viabilité et qui remarque que 53% du prix payé par l'élève d'une auto-école retourne à l'État sous forme de taxes.

Bien entendu, vous pourrez toujours trouver un audit qui, contre rémunération, affirmera le contraire. C'est ce qui se passe dans d'autres dossiers.

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- M. Bart laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord qui a été conclu en ce qui concerne les vols de nuit" (n° 6589)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le "nouvel" accord concernant la limitation des vols de nuit" (n° 6576)

06.01 **Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** La semaine dernière, M. Bonte a abusé de la procédure parlementaire en entamant le débat qui était prévu aujourd'hui.

L'accord du 22 février relatif aux vols nocturnes dans les environs de Zaventem prévoit que tous les vols de nuit seront dorénavant détournés vers la périphérie nord, c'est-à-dire les communes de Meise, Vilvorde, Machelen et Grimbergen. Or, cette région a déjà dû assumer les vols du week-end. C'est inacceptable parce que de cette manière, la pollution sonore est concentrée dans un petit groupe de communes, de sorte qu'il faudra isoler beaucoup plus d'habitations que prévu. Les habitants ne pourront plus dormir en laissant leurs fenêtres ouvertes. Ils seront vite confrontés à l'augmentation des vols nocturnes qui interviendra avant que les avions bruyants aient disparu et que l'isolation des habitations ait été terminée.

Waarom wordt die nieuwe route gekozen? Werd er voorafgaandelijk overleg gepleegd met de betrokken gemeenten? Zullen ook de dagvluchten naar de noordrand georiënteerd worden, naar analogie met de weekendvluchten? Wanneer zal de nieuwe regeling aanvangen? Zal er een overgangperiode komen om het de omwonenden mogelijk te maken hun huizen te isoleren? Klopt het dat de noordrand, door het wegvallen van de luidruchtige toestellen en door de toenemende isolatie van de huizen, uiteindelijk steeds minder overlast gaat krijgen? Zo ja, vanaf wanneer zal de overlast dan afnemen? In eerste instantie zouden slechts 3.400 huizen in aanmerking komen voor een isolatiepremie, nu spreekt men al van 13.000! Had men zich dan eerst vergist of zal men nu over een veel dichter bevolkt gebied vliegen? Hoe en wanneer zal de lokale bevolking worden ingelicht? Kunnen de burgers nu al informatie krijgen over de nieuwe geluidszones? Wat is de inbreng van de gemeentebesturen bij de voorlichting van hun burgers? Op welke basis kan de hele financiering worden afgewenteld op BIAC? Is dat een realistische optie?

06.02 Simonne Creyf (CD&V): Ook ik wil mijn ongenoegen uiten over de agenda. De vragen werden een week uitgesteld, alhoewel ze op tijd werden ingediend, en de heer Bonte krijgt wel de kans een vraag te stellen over hetzelfde onderwerp. Het antwoord konden we dus al lezen.

Waarin verschilt het nieuwe akkoord van zijn voorgangers?

Garandeert het akkoord een evenwichtige spreiding van de geluidsoverlast over Brussel en Vlaams-Brabant? De reactie van de gemeenten lijkt op het tegendeel te wijzen. Hoe zal dit nieuwe akkoord worden gefinancierd en binnen welke timing zal het worden uitgevoerd?

06.03 De voorzitter : Ik deel uw mening, maar eens een vraag wordt gesteld, kan ik nog weinig doen.

06.04 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Op 22 februari werd inderdaad een akkoord gesloten tussen de federale overheid, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de nachtvluchten. Het akkoord gaat over de vastlegging van normen, de bepaling van aanvlieg- en landingsroutes en de procedures ervoor, en over

Pourquoi a-t-on opté pour cette nouvelle route ? S'est-on concerté préalablement avec les communes concernées ? Les vols diurnes seront-ils également orientés vers le nord, à l'instar des vols du week-end ? Quand la nouvelle réglementation entrera-t-elle en vigueur ? Une période transitoire sera-t-elle prévue afin de permettre aux riverains d'isoler leur logement ? Est-il exact que la périphérie nord sera de moins en moins confrontée à la pollution acoustique provoquée par le survol des avions à partir du moment où les avions bruyants seront supprimés et grâce à l'isolation de plus en plus de maisons ? Si c'est vrai, à partir de quand cette pollution diminuera-t-elle ? Dans un premier stade, 3.400 maisons seulement devaient entrer en considération pour l'octroi d'une prime. Aujourd'hui, on parle d'au moins 13.000 logements ! Cela signifie-t-il qu'on s'est trompé ou que l'on va survoler une zone où la densité de population est beaucoup plus grande ? Comment et quand la population locale sera-t-elle informée ? Les citoyens peuvent-ils d'ores et déjà avoir connaissance des zones de nuisances sonores ? Dans quelle mesure les administrations communales peuvent-elles contribuer à informer leurs citoyens ? Sur quelle base pourra-t-on faire supporter tout le financement par la BIAC ? S'agit-il là d'une option réaliste ?

06.02 Simonne Creyf (CD&V): J'aimerais également exprimer mon mécontentement au sujet de l'ordre du jour. Mes questions ont été reportées d'une semaine alors qu'elles ont été déposées à temps. M. Bonte a, quant à lui, pu poser une question portant sur le même sujet. Nous avons donc déjà pu prendre connaissance de la réponse qui a été fournie.

En quoi le nouvel accord est-il différent des précédents?

Garantit-il une répartition équilibrée des nuisances sonores sur Bruxelles et le Brabant flamand ? La réaction des communes semble indiquer le contraire. Comment financera-t-on ce nouvel accord et dans quel délai sera-t-il rendu effectif ?

06.03 Le président : Je partage votre avis mais une fois qu'une question est posée, je ne puis guère intervenir.

06.04 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Le 22 février, le gouvernement fédéral, la Région flamande et la Région de Bruxelles Capitale ont en effet conclu un accord au sujet des vols de nuit. Cet accord porte sur la fixation des normes, la fixation des routes d'approche et d'atterrissage et les procédures y afférentes ainsi que sur le confort

het akoestisch comfort en de isolatie van woningen. De vliegtuigen van baan 20 worden verlegd naar baan 25. Er werd definitief gekozen voor isolatie van de woningen. Daarom wordt niet meer gestreefd naar het spreiden van de hinder.

De Gewesten spraken uitdrukkelijk af dat er pas een overdracht komt als er geen nettoverhoging van de hinder voor Vlaams-Brabant komt. Door de vervanging van B 1727-toestellen door stillere vliegtuigen zal de hinder al afnemen tegen einde 2002. Er zal moeten worden onderzocht of de beslissing tegen het einde van het jaar kan worden uitgevoerd.

De route-Chabert betreft 70 vluchten op zaterdag en 70 op zondag, overdag. Ik betwist niet dat er aldus sprake is van een verhoging van 10 procent van het vluchtverkeer over de noordrand. Spreken van "overconcentratie" vind ik wel overdreven. Bovendien is er geen sprake van om meer overdag te vliegen. Als er wijzigingen voor de dagvluchten worden voorgesteld, zullen die op een objectieve en onafhankelijke manier worden geconcipeerd, liefst met advies van buitenlandse experts.

Het geheel van de maatregelen zal de geluidshinder sterk doen verminderen. De effecten hiervan moeten al in 2003 merkbaar zijn.

De studie werd uitgevoerd door het geluidslaboratorium van de KULeuven. Jammer genoeg wordt het quotabesluit nog steeds geblokkeerd door het Waalse Gewest. Het isolatieprogramma zal op korte termijn worden uitgevoerd, rekening houdend met de markt en met de technische mogelijkheden. Het gebied werd onderverdeeld in vier zones; het programma betreft enkel bestaande woningen. De Gewesten zullen nieuwe normen voor geluidsisolatie opnemen in de bouwreglementering. De uitvoering van het programma zal minstens vijf jaar in beslag nemen. Er mogen in geen geval meer inwoners geluidshinder ondervinden. Voor de impactstudie worden geen nieuwe routes onderzocht.

Er is een degelijk geluidsmetnet. De nieuwe ombudsdienst voor de luchthaven zal iedereen duidelijke informatie bezorgen.

De KULeuven berekende dat het aantal mensen dat 's nachts hinder ondervindt sterk zal verminderen, tot één derde, tegen einde 2003, ook zonder isolatie. Er komt een plafond voor de geluidspieken, een weekgemiddelde in plaats van een jaargemiddelde, een nacht van acht uur in plaats van zeven uur en een financiële bijdrage van het

acoustique et l'isolation des habitations. Les avions de la piste 20 seront dorénavant transférés sur la piste 25. Il a été opté définitivement en faveur de l'isolation des habitations. C'est pourquoi, l'on ne cherche plus à répartir les nuisances.

Conformément à l'accord conclu entre les Régions, le transfert ne s'opérera que lorsque la hausse nette des nuisances sonores en Brabant flamand se sera stabilisée. Le remplacement des B 727 par des appareils moins bruyants aura pour effet de réduire les nuisances fin 2002. La possibilité de mettre la décision en œuvre d'ici à la fin de l'année va être examinée.

Pour la route Chabert, on dénombre 70 vols le samedi et 70 le dimanche, en journée. La suppression de cette route se traduira par une augmentation de 10 pour cent du trafic aérien au-dessus de la périphérie nord. Il me paraît toutefois excessif de parler de "sur-concentration". En outre, il est hors de question d'augmenter le nombre de vols en journée. Si des modifications sont proposées pour les vols de jour, ce sera sur une base objective et indépendante, et de préférence après consultation d'experts étrangers.

L'ensemble des mesures va avoir pour effet de réduire considérablement les nuisances sonores. Leurs effets devraient se faire sentir dès 2003.

L'étude a été réalisée par le laboratoire d'acoustique de la KULeuven. Malheureusement, l'arrêté relatif aux quotas est toujours bloqué par la Région wallonne. Le programme d'isolation sera mis en œuvre dans de brefs délais, en tenant compte du marché et des possibilités techniques. Le territoire a été subdivisé en quatre zones; le programme concerne quelques habitations existantes. La mise en œuvre du programme prendra au moins cinq ans. Il ne faut pas que d'autres habitants aient à souffrir des nuisances sonores. En ce qui concerne l'étude d'incidence, aucun nouveau couloir n'est à l'étude.

Nous disposons d'un réseau de mesure du bruit fiable. Le nouveau service de médiation de l'aéroport fournira des informations précises à tous.

Selon les calculs de la KUL, le nombre de personnes victimes de nuisances nocturnes devrait diminuer sensiblement, la réduction pourrait aller jusqu'à un tiers, d'ici à 2003, et ce, également sans mesures d'isolation. Les pointes de bruit seront plafonnées, sur la base d'une moyenne hebdomadaire plutôt qu'une moyenne annuelle et

fonds in de isolatiekosten. Er zullen twee maatschappijen worden opgericht: de eerste wordt belast met de financieringsproblematiek en de tweede met de uitvoering van de isolatiewerken. De huizen in zones met de grootste hinder komen het eerst aan de beurt. De isolatiekosten moeten mijns inziens ten laste komen van de gebruikers van de luchthaven. Daarom komt er een geluidstaks. Er wordt een lening aangegaan om de werken uit te voeren.

06.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De Chabert-route wordt door de minister geminimaliseerd. Waarom werd ze eerst afgeschaft en werd er nadien zo moeilijk over gedaan? Dat is toch tegenstrijdig?

Er zou geen extra geluidslast ontstaan. Het tegendeel is waar. Route 20 wordt voorlopig verder gebruikt. Pas later en geleidelijk aan wordt alles op de noordrand geconcentreerd, althans volgens de minister. Volgens BIAC zal dat heel wat vlugger gaan.

Ik betwijfel zeer dat de geluidshinder tot een derde wordt teruggebracht. Ik zou daarom graag beschikken over de cijfers en kaarten waarover de minister beschikt. Wanneer zullen de gemeenten en de bevolking worden geïnformeerd? De bevolking is door de fluctuerende routes ongerust over de toekomstige geluidshinder en iedereen vraagt zich af welke huizen zullen worden getroffen en geïsoleerd. Wanneer krijgen wij daarover duidelijkheid?

06.06 Simonne Creyf (CD&V): Ik sluit me aan bij de vraag naar meer informatie. Er werd een principeakkoord gesloten. Er wordt beloofd dat er geen toename komt van de geluidshinder en dat de belangrijkste oorzaken ervan zullen worden aangepakt. Dat is allemaal heel mooi, maar moeilijk te controleren.

De concentratie boven de noordrand is daarentegen heel concreet. Er staan wel isolatiepremies tegenover, maar dat blijft allemaal nogal onduidelijk. Ik zou graag harde cijfers zien en gedetailleerde informatie krijgen.

06.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het probleem van de geluidshinder bestaat al vele jaren. De verschillende overheden proberen al geruime tijd de geluidsnormen te harmoniseren.

d'une nuit de huit heures plutôt que de sept heures. Une intervention du fonds dans les frais d'isolation est également prévue. Deux sociétés seront érigées à cet effet: une première chargée des problèmes liés au financement et d'une seconde chargée de la réalisation de l'isolation. Ces mesures seront prioritairement mises en oeuvre pour les maisons établies dans les zones exposées à la nuisance sonore la plus importante. J'estime que les frais d'isolation doivent être pris en charge par les utilisateurs de l'aéroport. Une taxe sur le bruit sera dès lors instaurée. Par ailleurs, un emprunt sera contracté pour la réalisation des travaux.

06.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La route Chabert est minimalisée par la Ministre. Pourquoi a-t-elle d'abord été supprimée et pourquoi a-t-on ensuite fait autant de difficultés? N'est-ce pas contradictoire?

Il n'y aurait pas de nuisances sonores supplémentaires. C'est faux. La route 20 continue à être utilisée provisoirement. Ce n'est qu'ensuite et progressivement que tout sera concentré à la périphérie nord, du moins selon la ministre. Selon BIAC, cela ira beaucoup plus vite.

Je ne crois pas que les nuisances sonores seront réduites de deux tiers. J'aimerais pouvoir consulter les chiffres et les cartes dont dispose la ministre. Quand les communes et la population seront-elles informées? La population s'inquiète à propos des changements incessants de routes et sur les futures nuisances sonores. Tout le monde se demande quelles maisons seront touchées et isolées? Quand obtiendrons-nous des précisions à ce sujet?

06.06 Simonne Creyf (CD&V): Je souhaite moi aussi un complément d'information. Un accord de principe a été conclu. Il a été promis que les nuisances sonores ne s'aggravaient pas et que l'on s'efforcera de remédier à leurs causes principales. Tout cela est bien beau mais aussi bien malaisé à contrôler.

En revanche, la concentration au-dessus de la partie septentrionale est quelque chose de très concret. Il y a certes les primes à l'isolation mais l'imprécision règne en maître. Je souhaiterais disposer de chiffres précis et d'informations détaillées.

06.07 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Le problème des nuisances sonores se pose déjà depuis de nombreuses années. Les différentes autorités tentent depuis longtemps déjà d'harmoniser les normes en la matière.

Anderzijds verbaast het me dat u niet weet dat de route-Chabert sedert april 2001 niet meer wordt aangevlogen.

De concrete implementering van de maatregelen, zoals de isolering van de woningen, vraagt uiteraard tijd. Ook ik ondervind aan de lijve nachtelijke geluidshinder, ook ik kijk uit naar de weldadige effecten van onze maatregelen. Vooral het verdwijnen van de zeer luidruchtige B227 zal veel effect hebben.

Ik kan u ten slotte meedelen dat er binnenkort een ombudsdienst operationeel is die de mensen objectieve informatie kan verstrekken omtrent al onze maatregelen, iets waar ik persoonlijk veel belang aan hecht.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ringweg rond Spa en de geleidelijke overschakeling door Spa Monopole van vrachtwagen- naar spoorwegvervoer" (nr. 6575)

07.01 André Smets (PSC): Dit onderwerp waarover we al drie jaar spreken wordt een kwelling. We hebben het nu al over het vierde mobiliteitsplan terwijl de beleids mensen van die buitengewone onderneming die voor de uitvoer werkt en goed presteert zowel ecologisch als economisch, zowel nationaal als regionaal, ervan dromen ingelicht te worden. Hoever staat het ermee?

07.02 Minister Isabelle Durant: (Frans) De studies worden verricht onder leiding van mijn collega Daras maar ik volg ze wel. Dit lijkt wel een mijnenveld. Er werden initiatieven genomen.

In de eerste plaats een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP). Op initiatief van de heer Daras is de zaak weer op gang gekomen. De stuurgroep zal zijn werkzaamheden hervatten om binnen een redelijke termijn een GMP op te stellen.

De opties "per spoor" en "gecombineerd vervoer" worden onderzocht in samenspraak met Spa Monopole. Binnenkort wordt hierover vergaderd. Zodra de studie is afgerond zal ik er lering uit trekken met het oog op mijn bevoegdheid inzake het spoorwezen.

07.03 André Smets (PSC): De moeilijkheid schuilt

Par ailleurs, cela m'étonne que vous ne sachiez pas que la route Chabert n'est plus utilisée depuis le mois d'avril 2001.

La mise en oeuvre concrète des mesures, comme l'isolation des habitations, prend évidemment beaucoup de temps. Je suis moi-même confrontée à des nuisances sonores pendant la nuit et je me réjouis déjà à l'avance des effets bénéfiques de nos mesures. La disparition du B227, un avion extrêmement bruyant, devrait apporter de sérieuses améliorations.

Enfin, je puis vous annoncer que sous peu un service de médiation sera opérationnel. Ce service pourra fournir des informations objectives sur les mesures prises. Il s'agit d'un aspect auquel j'attache personnellement beaucoup d'importance.

L'incident est clos.

07 Question de M. André Smets à la vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la route de contournement de Spa et le transfert progressif du charroi de Spa Monopole vers le rail" (n° 6575)

07.01 André Smets (PSC): Le sujet, dont nous parlons depuis trois années, devient lancinant. Nous en serions au quatrième plan de mobilité alors que les responsables de cette entreprise extraordinaire qui travaille à l'exportation et se montre performante au point de vue écologique et économique tant au plan national que régional ne rêvent que d'être informés sur son avenir. Où en sommes-nous?

07.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Ces études sont réalisées sous l'égide du cabinet de mon collègue Daras. Je les suis cependant. Le terrain s'avère miné. Des initiatives ont été prises.

Tout d'abord, la réalisation d'un plan communal de mobilité (PCM). La situation a été débloquée par une concertation initiée par M. Daras. Le comité de pilotage va reprendre ses travaux, en vue d'aboutir à un PCM dans un délai raisonnable.

Les options "par rail" et bimodale sont examinées, en concertation avec Spa Monopole. Une réunion est prévue dans les prochains jours.

Une fois l'étude terminée, j'en tirerai les leçons du point de vue de mes compétences en matière ferroviaire.

07.03 André Smets (PSC): Certes, la difficulté

in het feit dat de indruk wordt gewekt dat goederenvervoer per spoor voor de hand liggend is en dat de onderneming bij de pakken blijft zitten. Zij doet er integendeel alles aan om naar oplossingen te zoeken en plaatst vraagtekens bij de vooropgestelde beleidslijnen. Dit dossier is een mijnenveld, maar dat ligt niet aan mij. Op grond van de nodige informatie en na overleg moet de stuurgroep binnen een redelijke termijn beslissen. Ongeacht de politieke gevoeligheden moet een praktische oplossing worden uitgewerkt op economisch, sociaal en ecologisch vlak.

Ik stel vast dat wij al drie jaar discussiëren. Ik zou willen dat zij die aan de discussie deelnemen de moed zouden hebben om beslissingen te nemen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.14 uur.

réside dans l'impression donnée que le fret ferroviaire va de soi et que l'entreprise est passive. Elle est au contraire soucieuse de trouver des solutions et elle s'interroge sur les directions envisagées. Le terrain est sans doute miné, mais ce n'est pas ma faute. Le comité de pilotage doit quant à lui prendre une décision, après information et concertation et dans un délai raisonnable. Quelles que soient les sensibilités politiques, il convient de trouver une solution pratique au niveau économique, social et écologique.

Je constate que nous discutons depuis trois ans. Je voudrais que ceux qui participent au débat aient le courage de décider.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18.14 heures.