



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

22-05-2002

14:10 uur

mercredi

22-05-2002

14:10 heures

INHOUD

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier bedrijfsvervoerplannen" (nr. 7077)

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "maatregelen wanneer treinbestuurders een stoplicht negeren" (nr. 7078)

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toegankelijkheid van de stations voor mindervaliden" (nr. 7106)

Sprekers: **Dirk Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de grensoverschrijdende treinen naar Duitsland" (nr. 7146)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering op fietskarren" (nr. 7229)

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de rekeningen van het jaar 2001 van de NMBS" (nr. 7250)
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het verslag van de commissarissen-revisoren betreffende de rekeningen van de NMBS voor 2001" (nr. 7272)

Sprekers: **Olivier Chastel, Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Geert Bourgeois aan de vice- 14

SOMMAIRE

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier relatif aux plans de transport d'entreprise" (n° 7077)

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

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises vis-à-vis des conducteurs de train ayant franchi un feu rouge" (n° 7078)

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

Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité des gares aux personnes handicapées" (n° 7106)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains transfrontaliers vers l'Allemagne" (n° 7146)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation appliquée aux remorques de vélo" (n° 7229)

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

Questions jointes de
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les comptes de l'exercice 2001 de la S.N.C.B." (n° 7250)

- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité sur "le rapport des commissaires réviseurs concernant les comptes 2001 de la SNCB" (n° 7272)

Orateurs: **Olivier Chastel, Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Geert Bourgeois à la vice- 14

eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "het platform Lauwe LAR" (nr. 7160)

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

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plateforme Lauwe LAR" (n° 7160)

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

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inschrijvingstaks van auto's" (nr. 7036)

Sprekers: **Richard Fournaux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 7036)

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

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invordering van parkeergelden" (nr. 7246)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout**

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recouvrement des taxes de stationnement" (n° 7246)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout**

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 7147)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 7147)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Luc Goutry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting voor fietsers om 's avonds en 's nachts met de verlichting aan te rijden" (nr. 7237)

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

Question de M. Luc Goutry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation pour les cyclistes de rouler le soir et la nuit avec l'éclairage allumé" (n° 7237)

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

Samengevoegde vragen en interpellatie van
- de heer Joseph Arens aan de eerste minister over "de sociaal-economische situatie van de voormalige Sabena-piloten" (nr. 7035)

- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maximale tewerkstelling voor Belgische piloten" (nr. 7123)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ex-Sabenapiloten" (nr. 7140)

- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "de problematiek van de jonge piloten van de 9de promotie SFA" (nr. 1279)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Karel Van Hoorebeke, Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions et interpellation jointes de
- M. Joseph Arens au premier ministre sur "la situation socio-économique des pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7035)

- M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'emploi pour des pilotes belges" (n° 7123)

- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7140)

- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "la problématique des jeunes pilotes de la 9e promotion SFA" (n° 1279)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Karel Van Hoorebeke, Simonne Creyf, 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 Vervoer en Mobiliteit over "radar ontwijkssystemen" (nr. 7267)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les systèmes permettant d'échapper aux contrôles radar" (n° 7267)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe

CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 MEI 2002

14.10 uur

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

du

MERCREDI 22 MAI 2002

14.10 heures

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier bedrijfsvervoerplannen" (nr. 7077)

01.01 Daan Schalck (SP.A): Bedrijfsvervoerplannen kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot de oplossing van de mobiliteitsproblemen. Ons voorstel bevindt zich nog steeds in de commissie Sociale Zaken, maar de minister heeft al verschillende keren aangekondigd dat zij zelf een initiatief zal nemen.

Hoe ver staat het met het aangekondigde KB? Is er al een advies van de NAR? Is er een advies van de Raad van State? Zijn er nog problemen? Wanneer wordt het KB gepubliceerd? Blijven de krachtlijnen ongewijzigd?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): In 2000 keurde de Ministerraad een ontwerp-KB goed over de oprichting van een aanvullende bijlage bij de sociale balans met betrekking tot de inzameling van gegevens over het woon-werkverkeer. De NAR en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven brachten een gezamenlijk advies uit over dat ontwerp. Het was gunstig ten opzichte van de benadering van de regering, maar vond de bijlage geen adequaat instrument. De commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer meende dat er een specifieke wettelijke basis nodig was voor de diagnose van het woon-werkverkeer.

La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier relatif aux plans de transport d'entreprise" (n° 7077)

01.01 Daan Schalck (SP.A): Les plans de transport d'entreprise peuvent apporter une contribution non négligeable à la résolution des problèmes de mobilité. La commission des Affaires sociales se penche encore sur notre proposition mais, à plusieurs reprises déjà, la ministre a annoncé qu'elle prendrait elle-même une initiative.

Où en est l'arrêté royal annoncé ? Le CNT a-t-il déjà rendu un avis ? Le Conseil d'Etat doit-il également rendre un avis ? Des problèmes se posent-ils encore ? Quand cet arrêté royal sera-t-il publié ? Les lignes de force restent-elles inchangées ?

01.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): En 2000, le Conseil des ministres a adopté un projet d'arrêté royal relatif à la création d'une annexe complémentaire au bilan social concernant la collecte de données en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le CNT et le Conseil central de l'économie ont émis un avis commun à propos de ce projet. Cet avis était favorable à l'approche du gouvernement mais estimait que l'annexe ne constituait pas un instrument adéquat. La Commission pour la protection de la vie privée a considéré qu'une base légale spécifique était nécessaire pour établir un

diagnostic à propos des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Daarom werd beslist een wetsontwerp en een ontwerp van KB op te stellen. De maatregel wordt uitgebreid tot de hele overheidssector. Beide ontwerpen werden einde augustus 2001 door de Ministerraad goedgekeurd.

Il a dès lors été décidé d'élaborer un projet d'arrêté royal. La mesure serait étendue à l'ensemble du secteur public. Le Conseil des ministres a approuvé les deux projets à la fin d'août 2001.

De NAR en de Centrale Raad brachten op 20 februari 2002 een positief advies uit. Op 14 januari 2002 had de commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer al een positief advies gegeven. Daarna werd de tekst onderworpen aan de adviesprocedure voor de overheidssector.

Le CNT et le Conseil central ont rendu un avis positif le 20 février 2002. Le 14 janvier 2002, la Commission pour la protection de la vie privée s'était déjà prononcée en faveur de ces projets. Le texte a ensuite été soumis à la procédure d'avis du secteur public.

De commissie Overheidsbedrijven bracht al een gunstig advies uit mits enkele technische aanpassingen. Het onderhandelingscomité voor het leger gaf een gunstig advies op 6 mei. Het paritair comité van de RTBf zal zich uitspreken op 29 mei. Nadien zal het Comité A zich over de tekst buigen. Ook aan de Gewesten werd advies gevraagd. Dat van het Waalse Gewest ontving ik al.

La Commission des entreprises publiques a déjà rendu un avis favorable moyennant quelques adaptations techniques. Le comité de négociation pour l'armée a rendu un avis positif le 6 mai. La commission paritaire de la RTBF se prononcera le 29 mai. Le Comité A se penchera sur le texte ultérieurement. L'avis des Régions a également été demandé. J'ai déjà reçu celui de la Région wallonne.

Er vonden werkvergaderingen met de Gewesten plaats. Zowel voor het ontwerp als voor de op te richten databank komt er een samenwerking. Het ontwerp krijgt steun van Wetenschapsbeleid in het kader van de opdracht AGORA.

Des réunions de travail ont été organisées avec les Régions. Il y aura une collaboration en ce qui concerne tant le projet que la constitution d'une banque de données. Le projet bénéficiera du soutien de la Politique scientifique dans le cadre de la mission AGORA.

We moesten dus een lange procedure volgen en wachten nog op enkele adviezen.

La procédure qui nous est imposée est longue et plusieurs avis doivent encore nous parvenir.

01.03 Daan Schalck (SP.A): Ik heb de indruk dat dit vooral gaat over de toepasbaarheid van het hele systeem in overheidsdiensten. Al die adviezen zijn toch niet nodig om met de particuliere sector een initiatief te nemen.

01.03 Daan Schalck (SP.A): J'ai le sentiment qu'il s'agit avant tout de l'applicabilité de l'ensemble du système dans les services publics. Car tous ces avis ne sont pas nécessaires pour prendre une initiative avec le secteur privé.

01.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De beslissing van de regering ging niet alleen over de particuliere sector, maar ook over de overheidssector.

01.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La décision du gouvernement ne se rapportait pas uniquement au secteur privé mais également au secteur public.

01.05 Daan Schalck (SP.A): De overheid moet uiteraard het voorbeeld geven.

01.05 Daan Schalck (SP.A): Les pouvoirs publics doivent bien entendu donner l'exemple.

01.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Om de regeling uit te breiden naar de overheidssector waren nog bepaalde stappen nodig. Ik betreur de vertraging, maar ik heb nu nieuwe stappen voorbereid voor de overheidssector. Voor de overheidssector en de particuliere sector geldt niet dezelfde tekst. De reacties van de Gewesten zouden niet lang meer op zich laten wachten.

01.06 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Pour étendre la réglementation au secteur public, certaines démarches supplémentaires étaient encore indispensables. Je déplore le retard accumulé mais j'ai à présent élaboré de nouvelles mesures pour le secteur public. Le même texte ne s'applique pas au secteur public et privé. Les Régions ne devraient plus tarder à réagir. Nous

Daarna vatten wij het gesprek aan met de commissie Sociale Zaken. Een gezamenlijke vergadering van beide commissie is nodig.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "maatregelen wanneer treinbestuurders een stoplicht negeren" (nr. 7078)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Onlangs reed in ons land de eerste goederentrein van een zuiver particuliere firma op het spoorweginet. Op het weginet is dat natuurlijk al heel lang het geval: wie zich aan de wettelijke reglementering houdt, mag vrij van ons weginet gebruik maken. Op het spoorweginet geldt de regeling die uitgedokterd is door de NMBS zelf, die tot dusver in een monopoliepositie zat in België.

Indien het aandeel van privé-bedrijven in ons spoorverkeer nog zou toenemen, moet er dan niet worden gedacht aan een geheel van regels, die voor eenieder gelden, naar analogie van de verkeersregels?

Welke regels past de NMBS intern toe wanneer haar eigen bestuurders overtredingen begaan? Kunnen die regels worden uitgebreid tot treinbestuurders van andere maatschappijen die van ons spoorweginet gebruik maken? Welke instantie heeft tot dusver die procedures vastgelegd? Zou men niet moeten denken aan een strikte scheiding tussen de netwerkbeheerder en de exploitant van de treinen?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De beheerder van de spoorweginfrastructuur heeft zijn reglement gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*, als onderdeel van de inventaris van de veiligheidsnormen. Dit wordt zo bepaald in het koninklijk besluit van 5 februari 1997. Dit document wordt binnenkort vervangen door een aangepaste versie, die momenteel nog door de Technische Dienst van de NMBS wordt bestudeerd. Deze tekst is bedoeld voor alle spoorondernemingen die van het Belgisch net gebruik maken.

Bij ernstige fouten tegen de veiligheidsregels wordt het geschiktheidsattest van de treinbestuurder afgenomen. Pas wanneer de bestuurder opnieuw

entamerons ensuite les discussions avec la commission des Affaires sociales. Une réunion commune des deux commissions doit être organisée.

L'incident est clos.

02 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises vis-à-vis des conducteurs de train ayant franchi un feu rouge" (n° 7078)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Il y a peu, le premier train de marchandises d'une société purement privée a roulé sur le réseau ferroviaire dans notre pays. Sur le réseau routier, il y a évidemment longtemps que des véhicules privés circulent: quiconque respecte la réglementation légale peut emprunter notre réseau routier librement. Notre réseau ferroviaire est soumis à la réglementation élaborée par la SNCB elle-même étant donné que celle-ci détenait jusqu'ici un monopole en Belgique.

Dans l'hypothèse où la part des entreprises privées dans notre trafic ferroviaire augmenterait, ne faudrait-il pas envisager l'instauration d'un ensemble de règles applicables à tout le monde, par analogie avec les règles de la circulation routière ?

Quelles règles la SNCB applique-t-elle sur le plan interne lorsque ses propres conducteurs commettent des infractions ? Ces règles peuvent-elles être étendues aux conducteurs de train d'autres sociétés qui utilisent notre réseau ferroviaire ? Par quelle instance ces procédures ont-elles été fixées jusqu'ici ? Ne devrait-on pas penser à une séparation stricte entre le gestionnaire de réseau et l'exploitant des trains ?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Conformément à l'arrêté royal du 5 février 1997, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a publié son règlement au *Moniteur belge*, en sous-partie de l'inventaire des normes de sécurité. Ce document sera bientôt remplacé par une version adaptée qui est encore examinée à l'heure actuelle par le service technique de la SNCB. Ce texte est destiné à l'ensemble des sociétés de chemins de fer qui circulent sur le réseau belge.

Si des infractions graves aux règles de sécurité sont constatées, le conducteur de train concerné se voit retirer son certificat d'aptitude. Celui-ci ne lui

geschikt wordt geacht om te rijden, wordt dit attest terugggegeven. In de termijn tussen intrekking en teruggave van het attest moet de bestuurder opnieuw het bewijs leveren van zijn geschiktheid om die functie uit te oefenen. De duur van die tussenperiode wordt bepaald door de spoorwegonderneming.

Deze regels gelden dus voor iedere bestuurder die gebruik maakt van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Ik heb opdracht gegeven om een audit op te stellen over het veiligheidsprobleem in het algemeen, hetgeen verder strekt dat de eventuele inbreuken vanwege de treinbestuurder. Het lastenboek hiervoor is klaar, zodat de audit snel van start kan gaan.

Er wordt ook gedacht aan maatregelen op ruimer, Europees vlak. Wat dit betreft hecht ik nogal belang aan de sociale werkomstandigheden van het spoorwegpersoneel en hun relevantie voor het veiligheidsprobleem.

Voorzitter: Jean Depreter

02.03 Daan Schalck (SP.A): Het is dus de spoorwegmaatschappij zelf die zal moeten oordelen of de bestuurder die in de fout is gegaan, opnieuw geschikt is om zijn job uit te oefenen. Zullen de commerciële belangen van de maatschappij wel altijd parallel lopen met de bezorgdheid om de veiligheid?

Ik pleit ervoor dat de overheid - en niet de spoorwegmaatschappij - de straftermijn bepaalt bij een bepaalde overtreding. Als de overheid die taak niet op zich wil nemen, moet de netwerkbeheerder ervoor instaan, zolang deze maar onafhankelijk is ten aanzien van de exploitant.

Het probleem is vandaag nog vrij marginaal, maar dat zou in de toekomst wel eens kunnen veranderen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toegankelijkheid van de stations voor mindervaliden" (nr. 7106)

03.01 Dirk Pieters (CD&V): Mijn vraag gaat over de stand van zaken met betrekking tot de

sera rendu que lorsque l'intéressé aura été à nouveau jugé apte à la conduite. Dans l'intervalle, le conducteur doit démontrer qu'il est apte à exercer cette fonction. La durée de cette période transitoire est déterminée par la société de chemins de fer.

Ces règles s'appliquent donc à chaque conducteur qui emprunte l'infrastructure ferroviaire belge.

J'ai demandé la réalisation d'un audit à propos des problèmes de sécurité en général, qui dépasse les infractions éventuelles des conducteurs de trains. Le cahier des charges est prêt, l'audit pourra donc débiter sous peu.

Nous envisageons également des mesures sur un plan plus large, au niveau européen. A ce sujet, j'accorde une attention particulière aux conditions sociales de travail du personnel des chemins de fer et à leur importance vis-à-vis des problèmes de sécurité.

Président: Jean Depreter

02.03 Daan Schalck (SP.A): C'est donc la société des chemins de fer elle-même à qui il reviendra de décider si l'administrateur qui a commis une erreur est de nouveau apte à exercer son travail. Les intérêts commerciaux de la société seront-ils toujours parallèles au souci de sécurité?

Je plaide pour que l'Etat, et non la société des chemins de fer, détermine un "délai de sanction" pour les infractions. Il est facile à présent pour la société d'estimer une personne de nouveau apte au service, même si absolument rien n'a changé en réalité. Si l'Etat ne souhaite pas s'acquitter de cette tâche, c'est le gestionnaire du réseau qui doit s'en charger, pour autant qu'il soit indépendant de l'exploitant.

Le problème que je soulève se pose aujourd'hui, il est vrai, dans des proportions minimes mais il pourrait bien en être autrement à l'avenir.

L'incident est clos.

03 Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité des gares aux personnes handicapées" (n° 7106)

03.01 Dirk Pieters (CD&V): Ma question concerne l'accessibilité des gares et des trains aux

toegankelijkheid voor mindervaliden van de stations en van de treinen. De NMBS zou een pilootproject hieromtrent opstarten. Zijn de resultaten daarvan ondertussen reeds bekend? Nadien raakte een haalbaarheidsstudie bekend om 93 stations aan te passen voor alle reizigers met beperkte mobiliteit. Klopt dit en is deze studie klaar? Zo ja, wat is de gemiddelde kostprijs per station en wat is de voorziene planning om perrons aan te passen? Is er een beperking tot 93 stations of kan dit aantal worden uitgebreid?

03.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit moet van bij de ontwerpfase worden opgenomen in het bouw- of renovatieproject van een station. Bovendien moeten verenigingen van personen met beperkte mobiliteit worden geraadpleegd. Op grond van dit principe subsidieer ik sinds eind 2000 een proefproject rond de toegankelijkheid van stations.

Dit project omvat negen stations in Vlaanderen, twee in Wallonië en drie in Brussel. Deze negen stations zijn gekozen in overleg met de NMBS. Het project heeft tot doel 93 stations, gespreid over het net, toegankelijk te maken voor mindervaliden, zodat er binnen een straal van tien kilometer steeds een goed toegankelijk station kan worden gevonden. Er werd gekozen voor stations met werken of renovatieprojecten op stapel. Voor elk Gewest wilden we een klein, middelgroot en groot station bestuderen om voorbereid te zijn op alle mogelijke situaties.

Het project omvat een theoretische en een praktische fase. De theoretische fase bestond uit een diepgaande analyse van de kwalitatieve en kwantitatieve criteria voor de toegankelijkheid van stations voor personen met een beperkte mobiliteit. Eerst werden de wetgevingen van de drie Gewesten met elkaar vergeleken. Dan werden studies over dit onderwerp onderzocht. Zo is men dan gekomen tot gemeenschappelijke toegangscriteria voor de drie Gewesten. In een tweede fase werd een studie gedaan met betrekking tot de kwalitatieve en kwantitatieve criteria waarmee rekening moet worden gehouden bij de analyse van de toegankelijkheid van de stations in elk Gewest. Een station is al dan niet conform deze 400 criteria. We vullen onze expertisefiche aan met voorstellen of oplossingen voor een betere toegankelijkheid. Ook de prioriteit voor de uitvoering van de vooropgestelde aanpassingen wordt hierdoor bepaald. De belangrijkste doelstellingen zijn een betere toegankelijkheid, een grotere autonomie en een betere integratie voor de mindervaliden. Een vierde

handicapés. La SNCB aurait lancé un projet pilote en la matière. Les résultats en sont-ils déjà connus? On a ensuite évoqué une étude de faisabilité visant à adapter 93 gares aux besoins de tous les voyageurs à mobilité réduite. Cette information est-elle exacte et l'étude est-elle prête? Dans l'affirmative, quel est le coût moyen des travaux par gare et quel est le calendrier prévu pour l'aménagement des quais? Le nombre de gares est-il limité à 93 ou est-il susceptible d'être étendu?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite doit être intégrée dès la conception au projet de construction ou de rénovation d'une gare. Les associations de personnes à mobilité réduite doivent être consultées. C'est sur la base de ce principe que je subventionne, depuis fin 2000, un projet pilote relatif à l'accessibilité des gares.

Ce projet englobe neuf gares en Flandre, deux en Wallonie et trois à Bruxelles. Ces neuf gares ont été choisies en concertation avec la SNCB. Le projet vise à rendre 93 gares, réparties sur l'ensemble du réseau, accessibles aux moins valides, afin qu'ils puissent toujours accéder à une gare dans un rayon de dix kilomètres. On a retenu des gares où des travaux étaient en cours ou des projets de rénovation en préparation. Pour chaque région, nous voulions étudier une petite gare, une gare moyenne et une grande gare pour pouvoir faire face à toutes les situations possibles.

Le projet comporte une phase théorique et une phase pratique. La phase théorique a consisté en une analyse minutieuse des critères qualitatifs et quantitatifs de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. Il a d'abord été procédé à une comparaison des législations des trois régions. Des études consacrées à ce sujet ont ensuite été soumises à une analyse. On a ainsi pu définir des critères d'accès communs aux trois régions. Dans une seconde phase, il a été procédé à une étude des critères qualitatifs et quantitatifs. Il faudra en tenir compte lors de l'examen des gares dans chaque région. Une gare répond ou non à ces 400 critères. Nous complétons notre fiche d'expertise de propositions ou de solutions favorisant une meilleure accessibilité. C'est également ainsi qu'est déterminée la priorité pour l'exécution des aménagements proposés. Les principaux objectifs sont une accessibilité élargie, une plus grande autonomie et une intégration accrue des moins valides. Une quatrième solution consiste à offrir les mêmes services à chacun, valides et moins valides.

doelstelling is het bieden van dezelfde diensten voor iedereen, validen of mindervaliden.

In de praktische fase gaat het onder meer over de begeleiding bij de schets en het voorontwerp, de stedenbouwkundige vergunning, het bestek en het uitvoeringsplan, de opvolging van de oplevering van het materiaal en de voorlopige en definitieve oplevering. Deze studie werd verricht in overleg met verenigingen voor mindervaliden, het begeleidend comité en de NMBS.

De werken moeten gebeuren in het kader van moderniseringswerken in de 93 stations. Hierdoor is de gemiddelde kostprijs van de werken nog niet bekend. De kosten hadden natuurlijk lager gelegen, indien men al bij de bouw van de stations rekening had gehouden met de behoeften van de mindervalide spoorweggebruikers. Het proefproject toonde aan dat de aanpassingen noodzakelijk zijn.

Ik wil dat de raadpleging van de betrokken personen vanaf de eerste fase van analyse en diagnose een van de fundamentele verbintenissen wordt in het derde beheerscontract tussen de overheid en de NMBS.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de grensoverschrijdende treinen naar Duitsland" (nr. 7146)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Men wil de treinen richting Duitsland drastisch herzien: meer HST/Thalys-treinen en Duitse ICE-treinen, en tegelijk een beperking van de trein Oostende-Keulen tot Eupen en een regionale trein tussen Luik en Aken.

Wanneer zal dit alles ingaan? Hoe lang blijft de ICA-trein vanuit Oostende nog tot Keulen sporen? Wanneer zal de homologatieprocedure voor de toelating van Duitse treinen op het Belgische spoorwegnet afgerond zijn? En voor de Belgische locomotieven op het Duitse net?

Wanneer start men met de regionale lijn Luik-Aken? Hoe frequent zal die rijden en met welk materieel? Zal ze vlot aansluiten op de grote lijnen naar Keulen?

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Volgens de NMBS zijn de onderhandelingen met

Dans la phase pratique, il s'agit d'encadrer l'élaboration de l'esquisse et de l'avant-projet, d'obtenir le permis d'urbanisme, le devis et le plan d'exécution, de suivre la fourniture du matériel et les réceptions provisoire et définitive. Cette étude a été réalisée en concertation avec les associations représentatives des handicapés, le comité d'accompagnement et la SNCB.

Les travaux doivent être réalisés dans le cadre de travaux de modernisation à effectuer dans les 93 gares. Le coût moyen des travaux n'est donc pas encore connu. Les coûts auraient bien entendu été moins élevés s'il avait été tenu compte, au moment de la construction des gares, des besoins des usagers du rail moins valides. Le projet-pilote a démontré la nécessité de procéder à des aménagements.

Je veux la consultation des personnes concernées dès la première phase de l'analyse et du diagnostic constitue un des engagements fondamentaux dans le cadre du troisième contrat de gestion entre les pouvoirs publics et la SNCB.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains transfrontaliers vers l'Allemagne" (n° 7146)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La SNCB envisage une réforme radicale des trains à destination de l'Allemagne: une augmentation des TGV/Thalys et des trains ICE allemands combinée à une limitation des trains Ostende-Cologne à Eupen et à la création d'une ligne régionale entre Liège et Aix-la-Chapelle.

Quand ces projets seront-ils effectifs? Pendant combien de temps encore le train ICA en provenance d'Ostende poursuivra-t-il son trajet jusqu'à Cologne? Quand la procédure d'homologation des trains allemands sur le réseau belge sera-t-elle finalisée? Quid des locomotives belges sur le réseau allemand?

Quand la ligne régionale Liège-Aix-la-Chapelle sera-t-elle mise en service? Quelle sera la fréquence de ces trains et avec quel matériel rouleront-ils? Les correspondances avec les lignes importantes à destination de Cologne seront-elles assurées?

04.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Selon la SNCB, les négociations avec la Deutsche

Deutsche Bahn en Thalys nog volop aan de gang. Men zoekt er naar oplossingen die technisch en commercieel haalbaar zijn.

De homologatieprocedure voor het klassieke net is zo goed als afgerond, die voor het HST-net start in 2003. Ook de SNCF is daarbij betrokken. Het is dus nog te vroeg om te zeggen wanneer de ICE-treinen op het HST-net zullen kunnen rijden.

De Belgische locomotieven van het type 13 kunnen niet op het Duitse net werken, omdat ze niet compatibel zijn met de Duitse bovenleidingen en het Duitse signaliseringssysteem.

Samen met DB zal de NMBS voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen Luik en Aken zorgen. Meer details kan ik daarover nog niet geven.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Oorspronkelijk wilde men de trein vanuit Oostende al op 15 december tot Eupen beperken. Ik vermoed dat dat idee voorlopig opgegeven wordt.

04.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Die datum is inderdaad niet haalbaar.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering op fietskarren" (nr. 7229)

05.01 Daan Schalck (SP.A): Het wordt zomer. Fietsen en bijhorende fietskarren om kinderen te vervoeren verschijnen weer meer in het straatbeeld. De reglementering terzake bepaalt dat zulke fietskarren niet breder mogen zijn dan 75 centimeter, terwijl de meer comfortabele modellen 90 centimeter breed zijn. Ik denk dat weinig burgers hiervan op de hoogte zijn. Bovendien zijn er weinig objectieve redenen voor een dergelijke regeling.

Binnen de regering zou zelfs een akkoord bestaan om de maximale breedte van fietskarren op 1 meter te brengen. Klopt deze informatie? Wanneer werd dit akkoord bereikt? Is de adviesprocedure met de Gewesten al gestart en heeft de minister al adviezen ontvangen? Is er al een advies van de Raad van State? Wanneer mogen we inzake fietskarren een wijziging verwachten?

Bahn et Thalys sont encore en cours. L'objectif est de mettre au point des solutions réalisables sur les plans technique et commercial.

La procédure d'homologation pour le réseau classique est pratiquement terminée, celle pour le réseau TGV démarrera en 2003. La SNCF est également impliquée. Il est donc trop tôt pour pouvoir prévoir quand les trains ICE pourront emprunter le réseau TGV.

Les locomotives belges de type 13 ne peuvent circuler sur le réseau allemand car elles ne sont pas compatibles avec les caténaires et le système de signalisation de ce pays.

La SNCB assurera la liaison ferroviaire transfrontalière entre Liège et Aix-la-Chapelle en collaboration avec DB. Je ne suis pas en mesure de vous fournir de plus amples détails à ce sujet.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): A l'origine, l'objectif était, dès le 15 décembre déjà, de limiter à Eupen le train en provenance d'Ostende. Je présume que pour l'heure, cette idée a été abandonnée.

04.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Il est en effet impossible de respecter cette date.

L'incident est clos.

05 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation appliquée aux remorques de vélo" (n° 7229)

05.01 Daan Schalck (SP.A): L'été est à nos portes. Les bicyclettes et les remorques adaptées au transport des enfants ont fait leur réapparition dans les rues. La réglementation en vigueur dans ce domaine prévoit que ces remorques ne peuvent dépasser 75 centimètres de largeur alors que les modèles confortables font 90 centimètres de large. Je pense que peu de citoyens en sont informés. En outre, il y a peu de raisons objectives d'observer un tel règlement.

Le gouvernement aurait même conclu un accord visant à porter à 1 mètre la largeur maximale des remorques de bicyclette. Cette information est-elle exacte? Quand cet accord a-t-il été conclu? La procédure d'avis impliquant les Régions a-t-elle déjà été lancée et la ministre a-t-elle déjà reçu des avis? Le Conseil d'Etat a-t-il déjà émis un avis? Quand pouvons-nous nous attendre à un changement dans le domaine des remorques de bicyclettes?

05.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De Ministerraad heeft op 21 december zijn akkoord gegeven. De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft advies uitgebracht op 7 februari, de Waalse regering op 21 februari en de Vlaamse regering op 8 maart. Ook de Europese Commissie werd geïnformeerd, zoals voorgeschreven. Het voorstel kan dus aan de Raad van State worden voorgelegd, die 30 dagen heeft voor een advies.

05.03 **Daan Schalck** (SP.A): Dit antwoord verheugt mij. Ik denk dat het een goede maatregel is voor gezinnen met kleine kinderen die regelmatig de fiets gebruiken. Het comfort van de kinderen is nu groter, zonder dat dit een reëel gevaar oplevert.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de rekeningen van het jaar 2001 van de NMBS" (nr. 7250)
- de heer **Jean Depreter** aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het verslag van de commissarissen-revisoren betreffende de rekeningen van de NMBS voor 2001" (nr. 7272)

06.01 **Olivier Chastel** (MR): Ik kom terug op de saga van de rekeningen voor 2001. Donderdag onthulde de pers dat de commissarissen-revisoren enig voorbehoud maakten, en in uw antwoord op mijn actuele vraag in de plenaire vergadering bevestigde u het bestaan van een juridische analyse waarop het college van commissarissen zijn oordeel had gebaseerd.

Tijdens een vergadering van de raad van bestuur gisteren hebben bepaalde bestuurders zich gedistantieerd van hun collega's. Volgens hen vertoonden de rekeningen voor 2001 op zijn minst een aantal incoherenties. Ze wisten bovendien met zekerheid dat de informatie waarover ze op de vergadering van de raad van bestuur van 19 april beschikten, inzonderheid met betrekking tot de financiële situatie van ABX en de rampzalige toestand bij IFB, onvolledig was, zij het zonder opzet.

Uit het verslag van de commissarissen-revisoren blijkt dat een bijkomend verlies van 140,8 miljoen euro werd weggemoffeld, en dat uit de voorstelling van de rekeningen een onregelmatigheid naar

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais) : Le Conseil des ministres a marqué son accord le 21 décembre. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a rendu son avis le 7 février. Le gouvernement wallon a fait de même le 21 février et le gouvernement flamand, le 8 mars. La Commission européenne a, elle aussi, été informée, conformément à ce qui est prescrit. La proposition peut donc être soumise au Conseil d'Etat qui a trente jours pour rendre un avis.

05.03 **Daan Schalck** (SP.A): Cette réponse me réjouit. Je pense qu'il s'agit d'une bonne mesure pour les familles avec des enfants en bas âge qui font souvent du vélo. Le confort des enfants est désormais plus grand sans que cela crée un danger réel.

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- M. **Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les comptes de l'exercice 2001 de la S.N.C.B." (n° 7250)
- M. **Jean Depreter** à la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité sur "le rapport des commissaires réviseurs concernant les comptes 2001 de la SNCB" (n° 7272)

06.01 **Olivier Chastel** (MR): Je reviens sur la saga des comptes 2001. Jeudi, la presse dévoilait les réserves des commissaires-réviseurs et, en réponse à ma question d'actualité en séance plénière, vous me confirmiez l'existence de l'analyse juridique sur laquelle se basait le Collège des commissaires.

Hier, à l'occasion d'un conseil d'administration, certains administrateurs se sont désolidarisés de leurs collègues, précisant que les comptes 2001 présentaient "au minimum un certain nombre d'incohérences". Ils ont, en outre, la certitude que les informations dont ils disposaient au conseil d'administration du 19 avril étaient involontairement incomplètes, concernant notamment la situation financière d'ABX et la situation catastrophique d'IFB.

Le rapport des commissaires-réviseurs révèle qu'une perte supplémentaire de 140,8 millions d'euros a été masquée et que la présentation des comptes laisse apparaître une irrégularité en ce qui

voren komt met betrekking tot de opheffing van een voorziening wegens herstructurering ten belope van 175 miljoen euro, die tot gevolg zou kunnen hebben dat het netto verlies voor het boekjaar 2001 verhoogd moet worden met het bedrag van de voorzieningen.

Voorts maakt het college van revisoren voorbehoud aangaande de financiële situatie van IFB, waarvan de netto activa minder dan de helft van het maatschappelijk kapitaal zouden bedragen. Een herkapitalisatie ten belope van 50 miljoen euro zou absoluut noodzakelijk zijn.

Bevestigt u de gegevens waarover het college van commissarissen-revisoren voorbehoud maakt? Op welke participaties werden er effectief waardeverminderingen geboekt? Bij welke filialen werd niet gekeken naar de definitieve situatie in de geconsolideerde rekeningen? Zal de rectificatie van de rekeningen 2001 een invloed hebben op de opdeling in filialen van ABX? Wat is de reële financiële toestand van IFB? Zullen de rekeningen voor 2001 gerectificeerd worden, waarna duidelijk zal blijken dat er een exploitatieverlies van ongeveer 140 miljoen euro is, of verkiest u de wet te wijzigen, met terugwerkende kracht, om de opheffing van de voorziening mogelijk te maken? Wat zal de houding zijn van de meerderheidsaandeelhouder en van zijn vertegenwoordiger op de algemene vergadering van 31 mei 2002?

06.02 Jean Depreter (PS): Kan u ons alle nuttige informatie meedelen met betrekking tot het verslag van het college van commissarissen over de rekeningen voor 2001?

Ik zou willen wijzen op de reserves van het college van commissarissen over vier punten.

Ten eerste wordt er in de rekeningen een waardevermindering geboekt van 140 miljoen euro op activa die werden verworven tegen een merkkelijk hogere prijs dan de huidige waarde. Ook de opheffing van een voorziening ten belope van 175 miljoen euro zorgt kennelijk voor problemen. Ten tweede zijn er bedenkingen over de specifieke situatie van IFB. Ten derde blijkt het onmogelijk de onderlinge neutralisatie van de schulden en schuldvorderingen tussen de NMBS en haar filialen en tussen de filialen onderling volledig te valideren. Ten vierde en ten laatste menen de commissarissen dat de rekeningen niet volledig geconsolideerd zijn.

In plaats van 1,3 miljoen euro winst zou er uiteindelijk een netto verlies zijn van in totaal 140

concerne une reprise de provision pour restructuration de 175 millions d'euros, qui pourrait avoir pour conséquence une majoration de la perte nette de l'exercice 2001 à concurrence du montant des provisions.

Le Collège des réviseurs émet également des réserves par rapport à la situation financière d'IFB, dont l'actif net serait inférieur à la moitié de son capital social. Une recapitalisation à concurrence de 50 millions d'euros serait indispensable.

Confirmez-vous les éléments sur lesquels portent les réserves du Collège des commissaires-réviseurs? Quelles sont les participations qui font réellement l'objet de réductions de valeur? Quelles sont, dans les comptes consolidés, les filiales dont la situation définitive n'a pas été prise en compte? La rectification des comptes 2001 est-elle de nature à influencer la filialisation d'ABX? Quelle est actuellement la véritable situation financière d'IFB? Ces comptes 2001 seront-ils rectifiés, faisant ainsi apparaître une perte d'exploitation d'environ 140 millions d'euros ou préférez-vous procéder une modification législative rétroactive visant à permettre cette prise de provisions? Quelle sera l'attitude de l'actionnaire majoritaire et de son représentant à l'occasion de l'assemblée générale prévue le 31 mai 2002?

06.02 Jean Depreter (PS): Pourriez-vous nous communiquer les informations utiles à propos du rapport du Collège des commissaires concernant les comptes 2001?

Je voudrais faire allusion à quatre réserves émises par le Collège.

Premièrement, le fait que les comptes actent une dépréciation de 140 millions d'euros à propos d'acquisitions réalisées à un prix nettement supérieur à leur valeur actuelle. Par ailleurs, la reprise de provision de 175 millions d'euros semble également poser problème. Deuxièmement, les réserves émises à propos de la situation spécifique d'IFB. Troisièmement, l'impossibilité de valider complètement l'opération de neutralisation des dettes et des créances entre la SNCB et ses différentes filiales ou alors entre ses filiales elles-mêmes. Quatrièmement, le fait que les commissaires estiment que la consolidation des comptes n'est pas totalement achevée.

Au total, il y aurait une perte nette de 140 millions d'euros et non un bénéfice de 1,3 millions d'euros.

miljoen euro.

De aftredende bestuurders nemen hun voorzorgen.

De eerste vergadering van de nieuwe raad van bestuur gisteren, waarop de oude raad van bestuur ontvangen werd, was tevens de gelegenheid om een ander eens grondig te bekijken.

De heer Fontinoy verklaarde vanochtend in de pers dat hij de goedkeuring van de rekeningen waarover hij eerder een positief advies uitbracht, niet langer bevestigt. Op 19 april jongstleden diende de vroegere raad van bestuur de rekeningen goed te keuren op grond van stukken die nu door de aftredende bestuurders als onvolledig en onjuist worden beschouwd.

Er worden twee zeer specifieke problemen in het licht gesteld: de geldigheid van de pro-formaboeking waarvoor in 1996 toestemming gegeven werd met het oog op de uitwerking van een herstructureringsplan tot 2005 (dat echter nooit echt van de grond gekomen is), en de geldigheid van de voorziening voor risico's en verplichtingen.

De algemene vergadering vindt plaats op 31 mei eerstkomend. Tegen die tijd moet de overheid als aandeelhouder een duidelijk standpunt hebben ingenomen.

Wat de investeringen in meer commerciële sectoren betreft, moet het beheer van het overheidsbedrijf ter discussie gesteld worden. Pro-formaboeken zoals gebruikelijk in de privé-sector kunnen wij in de openbare sector niet aanvaarden. Voorts stellen wij een gebrek aan transparantie vast. Er moet een nieuwe bedrijfscultuur komen. We moeten met een schone lei beginnen, en vertrekken van duidelijke, nieuwe uitgangspunten. Het is de kwadratuur van de cirkel: meer transparantie, met zo min mogelijk pro-formaboeken, maar zonder de bedrijfscultuur die ondanks alles nut afgeworpen heeft, helemaal af te schudden.

06.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Wat de eenvoudige rekeningen van de NMBS betreft, moet er in de eerste plaats rekening worden gehouden met de problematiek van de valorisatie van het filiaal IFB, dat in het toepassingsgebied van artikel 633 van het Wetboek van vennootschappen valt op grond van de boekhoudkundige situatie op 28 februari 2002.

Het college van commissarissen-revisoren meent dat het, zolang de NBMS zich als aandeelhouder

Les administrateurs sortants prennent leurs précautions.

Hier, le nouveau conseil d'administration, qui recevait l'ancien conseil d'administration, a été l'occasion de mettre tout cela à plat.

Dans la presse de ce matin, M. Fontinoy déclare qu'il ne peut plus confirmer l'approbation des comptes sur lesquels il a donné un avis positif préalablement. Le 19 avril dernier, l'ancien conseil d'administration a dû approuver les comptes au départ de documents qui sont maintenant considérés par les administrateurs sortants comme incomplets et erronés.

Deux problèmes tout à fait spécifiques sont bien mis en évidence. Premièrement, la validité du jeu d'écritures qui était autorisé en 1996 dans l'optique de la mise sur pied d'un plan de restructuration à l'horizon 2005, qui n'a pas réellement démarré. Et, deuxièmement, le problème de la validité de la provision pour risque de charge.

L'assemblée générale aura lieu le 31 mai prochain. D'ici là, l'actionnaire que sont les pouvoirs publics devra se situer de manière précise et déterminée.

Par rapport aux investissements faits dans des secteurs davantage commerciaux, c'est la gestion de l'entreprise publique qui est en cause. Nous ne pouvons admettre dans le secteur public les jeux d'écriture qui se pratiquent dans le privé. Nous avons aussi constaté un manque de transparence. Nous devons nous tourner vers une autre culture d'entreprise. Il faut repartir sur des bases claires et nouvelles. La quadrature du cercle, c'est de partir vers plus de transparence, avec le moins possible de jeux en écriture, mais sans se départir entièrement de cette culture d'entreprise qui a, malgré tout, rendu des services.

06.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): En ce qui concerne les comptes simples de la SNCB, il faut tenir compte avant tout de la problématique de la valorisation de la filiale IFB, qui est tombée dans le champ d'application de l'article 633 du code des sociétés sur base de la situation comptable en date du 28 février 2002.

Le Collège des commissaires-réviseurs considère que tant que la SNCB – actionnaire d'IFB – ne s'est

van IFB niet over het al dan niet voortzetten van de activiteiten van haar filiaal heeft uitgesproken, geen rekeningen van de aandeelhouder kan valideren. Als er geen continuïteit is, zou immers de realisatie en niet de valorisatie van die activiteit moeten worden geboekt.

Het tweede probleem dat door het college van commissarissen-revisoren in het kader van de eenvoudige rekeningen wordt aangekaart, is de opheffing van een voorziening wegens herstructurering ten belope van 175,2 miljoen euro. Daarbij werd de wet echter niet vooraf gewijzigd teneinde die opheffing van de voorziening mogelijk te maken voor andere doeleinden dan de oorspronkelijk in de wet van 20 december 1995, met het herstelplan "Objectief 2005", ingeschreven doelstellingen.

Op 19 april jongstleden besliste de raad van bestuur om die herstructureringsvoorziening voor het eerst op te heffen, omdat de doelstellingen van het plan "Objectief 2005" niet bereikt zouden worden.

De juridische stelling gaat uit van het feit dat de opheffing van de voorziening wegens herstructurering niet mogelijk is zonder voorafgaande wetwijziging.

Het geraadpleegde advocatenkantoor was de mening toegedaan dat het de raad van bestuur, zonder interventie van de wetgever, niet toekomt een voorziening als overmatig te beschouwen en ze aan te wenden zonder dat er enig verband is met het doel waarvoor die voorziening is bestemd.

Het rechtstreeks gevolg van de niet-opheffing van de voorziening zou dus zijn een verminderd resultaat ten belope van hetzelfde bedrag, met name niet een boni van 38 miljoen euro, maar wel een verlies van 137 miljoen euro.

De twee andere punten waarbij voorbehoud werd gemaakt hadden betrekking op de geconsolideerde rekeningen. Alle wederzijdse saldo's tussen de diverse entiteiten konden niet op een perfect overeenstemmende wijze worden weggewerkt. Anderzijds blijkt uit de jaarrekeningen van IFB een bijkomend verlies van 6,2 miljoen euro dat niet in de geconsolideerde rekeningen van de NMBS werd opgenomen.

Tijdens de raad van bestuur van 15 mei jongstleden hebben de revisoren van de geconsolideerde rekeningen meegedeeld dat sommige filialen - ABX - ook op grond van voorlopige saldo's werden

pas prononcée sur la poursuite ou non des activités de sa filiale, il ne peut attester des comptes de l'actionnaire. En effet, s'il n'y avait pas de continuité, il faudrait procéder aux écritures comptables de réalisation et non de valorisation de cette activité.

Le second problème posé par le Collège des commissaires-réviseurs dans le cadre des comptes simples est la question de la reprise de provision pour restructuration à concurrence de 175,2 millions d'€ en raison de l'absence d'une modification préalable de la législation qui autoriserait cette reprise de provision pour d'autres fins que celles prévues au départ dans la loi du 20 décembre 1995 lors du plan de redressement objectif de 2005.

Le 19 avril dernier, le conseil d'administration a décidé de reprendre pour la première fois cette provision de restructuration, considérant que les objectifs prévus dans "Objectifs 2005" ne seraient pas atteints.

La thèse juridique repose sur le fait que la reprise de provision pour restructuration ne peut être effectuée sans intervention législative préalable.

Le cabinet d'avocats consulté considérerait qu'il n'appartient pas au conseil, sans autre intervention du législateur, de juger une provision excédentaire et de l'utiliser sans rapport avec l'objet de la provision en question.

La conséquence directe d'une non-reprise de provision serait donc de constater un résultat amoindri à due concurrence, c'est-à-dire non pas 38 millions d'euros en boni, mais 137 millions d'euros en pertes.

Les deux autres réserves portent sur les comptes consolidés. En effet, tous les soldes réciproques entre les différentes entités n'ont pu être éliminés avec une parfaite concordance. D'autre part, les comptes annuels d'IFB font apparaître une perte supplémentaire de 6,2 millions d'euros qui n'ont pas été intégrés dans les comptes consolidés de la SNCB.

Lors du conseil d'administration du 15 mai dernier, les réviseurs des comptes consolidés avaient fait savoir que certaines filiales - ABX - avaient elles aussi été consolidées sur base de soldes

geconsolideerd. In het eindverslag werd terzake niet langer voorbehoud gemaakt, aangezien die verschillen niet van significant belang zijn voor de NMBS-rekeningen. Zij wijzen erop dat de boekhoudkundige procedures bij sommige filialen grote tekortkomingen vertonen. Dankzij de afrondende werkzaamheden kon de weerslag van die tekortkomingen worden beperkt, maar als terzake niet de nodige verbeteringen worden aangebracht, zou dat in de toekomst wel eens niet meer het geval kunnen zijn.

Ik heb de voorzitter van de raad van bestuur gevraagd of de raad het zou laten bij de situatie van de rekeningen zoals die door de vroegere raad van bestuur werden goedgekeurd, dan wel een wijziging van de rekeningen zou vragen.

A priori zou ik het normaal vinden mocht men de rekeningen aanpassen met het oog op de voorstelling ervan aan de aandeelhouders tijdens de algemene vergadering van 31 mei. Ik wil dat de raad van bestuur die knoop doorhakt zodat ik als vertegenwoordiger van de aandeelhouder die nagenoeg alle aandelen bezit een standpunt kan innemen.

Tevens moeten de raad van bestuur en vooral de gedelegeerd bestuurder een zo duidelijk mogelijk zicht op de situatie van de onderneming hebben teneinde op de gepaste manier te kunnen handelen.

Inzake de participaties, betreffen de belangrijkste waardeverminderingen in 2001 de maatschappijen ABX, IBF en Edmond Depaire.

Wat de onmogelijkheid om de neutralisering van de schulden en schuldvorderingen tussen de NMBS en haar filialen volledig te valideren betreft, gaat het om vorderingen en schulden voor een bedrag van 11 miljoen euro elk.

De correctie van de rekeningen van 2001 zal het eigenlijke filialisingsproces niet beïnvloeden. Maar ze kan wel de manier waarop dat proces concreet zal verlopen beïnvloeden, meer bepaald inzake de valorisatie van de inbreng door de NMBS van haar ABX-filialen in de nieuwe ABX-holding.

Artikel 633 van het wetboek van vennootschappen is van toepassing op IFB. De NMBS moet dringend beslissen of zij wil dat haar filiaal zijn activiteiten voortzet en in dat geval moet zij het nieuwe middelen ter beschikking stellen.

Vanuit die houding wil ik erop aandringen dit verslag in overweging te nemen en dus ook de

provisaires. Cette réserve a été levée dans le rapport final, les différences n'étant pas significatives pour les comptes de la SNCB. Ils relèvent les faiblesses importantes que connaissent certaines filiales en matière de procédure comptable. Les travaux de clôture ont permis de limiter l'impact de ces faiblesses, mais tel pourrait ne pas être le cas dans le futur si les améliorations nécessaires ne sont pas mises en œuvre.

J'ai demandé au président du conseil d'administration si le conseil allait, soit s'en tenir à la situation des comptes tels qu'approuvés par l'ancien conseil d'administration, soit demander la modification des comptes.

A priori, il me semblerait normal que l'on adapte les comptes, en vue de leur présentation aux actionnaires lors de l'assemblée générale du 31 mai. Je souhaite que ce conseil d'administration tranche cette question, afin de me permettre de prendre attitude en tant que représentante de l'actionnaire ultra-majoritaire.

En outre, le conseil d'administration et surtout l'administrateur délégué, doivent avoir la vision la plus claire possible de la situation de l'entreprise afin d'agir de façon adéquate.

En ce qui concerne les participations, les principales réductions de valeur, en 2001, concernent les sociétés ABX, IFB et Edmond Depaire.

Concernant l'impossibilité de valider complètement l'opération de neutralisation des dettes et créances entre la SNCB et ses filiales, cela concerne des créances et dettes de l'ordre de 11 millions d'euros chacune.

Quant à la rectification des comptes 2001, elle n'est pas de nature à influencer sur le processus de filialisation proprement dit. Mais cela peut influencer sur la manière dont ce processus va se concrétiser, notamment en termes de valorisation de l'apport par la SNCB de ses filiales ABX dans le nouveau holding ABX.

IFB est tombée dans le champ d'application de l'article 633 du Code des sociétés. Il est urgent que la SNCB décide si elle désire que sa filiale poursuive ses activités et, dans ce cas, qu'elle mette à sa disposition de nouveaux moyens.

Voilà l'attitude que j'adopte pour pousser à la prise en considération du rapport et, donc, à la

voorstelling van de rekeningen ten opzichte van de algemene vergadering van 31 mei te wijzigen. Ik wens dat de raad van bestuur die problematiek onderzoekt vooraleer ik als aandeelhouder een standpunt inneem.

De twee bestuurders hebben er enkel op gewezen dat zij bij twee punten vragen hadden. Het waren precies die punten waar ook het College van revisoren de aandacht vestigde. Dat behoort tot hun verantwoordelijkheid.

06.04 Olivier Chastel (MR): Mevrouw de minister, u hebt gepreciseerd dat het wetboek van vennootschappen vanaf 28 februari 2002 op IFB van toepassing is. Op de raad van bestuur van 19 april kon de toestand van IFB dus niet langer voor de bestuurders verborgen worden gehouden, maar dat is toch gebeurd.

De NMBS moet binnen een periode van twee maand over het lot van IFB beslissen. Het is belangrijk dit dossier op de voet te volgen.

U wenst dat de raad van bestuur bijeenkomt. U hebt zelfs gezegd dat er een bijeenkomst is gepland, maar u weet niet wanneer. U wenst dat de raad van bestuur het verslag van de commissarissen-revisoren in overweging neemt, maar ook dat hij de rekeningen aanpast.

Als de raad van bestuur beslist de rekeningen van 2001 niet te herzien, hoe zal de meerderheidsaandeelhouder dan reageren tijdens de algemene vergadering van 31 mei eerstkomend?

Vindt u de houding van de vorige gedelegeerd bestuurder van de NMBS in het licht van het gebrek aan inlichtingen van sommige bestuurders niet ongelooflijk? Bij de huidige selectieprocedure van de kandidaten voor het ambt van gedelegeerd bestuurder moet rekening worden gehouden met de jongste gebeurtenissen die zich in deze eerbiedwaardige instelling hebben voorgedaan.

06.05 Jean Depreter (PS): Ik ga akkoord met u wat de jongste verklaringen van de aftredende bestuurders betreft. Ze voelden de nood aan om de zaak op te helderen aangezien ze verantwoordelijk blijven voor de beslissingen van de jongste 5 jaar.

Het IFB - probleem heeft een gebrek aan transparantie aangetoond die we niet kunnen aanvaarden. In de nieuwe ondernemingscultuur die we zullen proberen te ontwikkelen, zou deze transparantie moeten worden versterkt.

modification de la présentation des comptes par rapport à l'assemblée générale du 31 mai. Je souhaite que le conseil d'administration travaille sur cette problématique avant de prendre attitude en tant qu'actionnaire.

Les deux administrateurs ont simplement mis en évidence que deux points leur posaient question. Or, c'est justement sur ces points que le Collège des réviseurs a mis le doigt. C'est une responsabilité qui leur appartient.

06.04 Olivier Chastel (MR): Madame la ministre, vous avez bien précisé que c'est à la date du 28 février 2002 que les compte d'IFB tombaient sous la loi du Code des sociétés. Donc, le 19 avril, à l'occasion du conseil d'administration, on ne pouvait pas cacher aux administrateurs la situation d'IFB. Or, cela a été le cas.

La SNCB doit statuer sur le sort d'IFB dans les deux mois. Il est important de suivre de près ce dossier.

Vous souhaitez que le conseil d'administration se réunisse. Vous avez même parlé d'une réunion programmée mais vous ne savez pas quand. Vous souhaitez que le conseil d'administration prenne en considération le rapport des réviseurs commissaires mais également qu'il procède à une adaptation des comptes.

Si le conseil d'administration décide de ne pas modifier les comptes 2001, quelle sera l'attitude de l'actionnaire majoritaire de la SNCB à l'occasion de l'assemblée générale du 31 mai prochain?

Ne trouvez-vous pas incroyable la position de l'ex-administrateur délégué de la SNCB, quand on met en évidence le manque d'information de certains de ses administrateurs ? La procédure de sélection de candidats administrateurs délégués actuellement en cours doit prendre en considération les derniers événements vécus au sein de cette vénérable maison.

06.05 Jean Depreter (PS): A propos des récentes déclarations des administrateurs sortants, je suis tout à fait d'accord avec vous. Ils ont ressenti le besoin de faire une mise au point car ils restent responsables des décisions prises pendant cinq ans.

Le problème d'IFB a montré un manque de transparence que nous ne pouvons accepter. Dans la nouvelle culture d'entreprise que nous allons essayer de développer, il faudra faire en sorte d'accentuer cette transparence.

U zegt dat u de raad van bestuur uiteindelijk laat beslissen of de voorstelling van de rekeningen al dan niet zal worden herzien. Aangezien de 175 miljoen - voor zover dat bedrag klopt - niet werd gebruikt zoals aanvankelijk was gepland, zou de wetgever een nieuw oogmerk kunnen vaststellen. Is het niet paradoxaal dat u het al of niet optreden van de wetgever afhankelijk maakt van de beslissing van de raad van bestuur?

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "het platform Lauwe LAR" (nr. 7160)

07.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Nogal wat ondernemers uit de streek van Roeselare, Kortrijk en Tielt klagen erover dat ze mee geïnvesteerd hebben in de aanleg van het spoorplatform Lauwe LAR, maar dat de bediening en de faciliteiten te wensen overlaten. Bedoeling was de uitbouw van een intermodaal spoorcentrum, vlakbij de E17 en de Leie. De grootste concurrent van het spoorcentrum LAR is niet zozeer Rijsel, zoals de minister eerder beweerde, maar wel degelijk het Belgische Moeskroen. Wat zijn de investeringskosten voor het spoorplatform in Moeskroen? Wie heeft de kosten op zich genomen? Is er in dit geval sprake van een co-financiering?

Klopt het dat het goedkoper is wanneer men vanuit Kortrijk een beroep doet op Moeskroen dan op het nabijgelegen Lauwe? Zo ja, hoe kan dit verklaard worden?

Er wordt gezegd dat de dienstverlening in Moeskroen beter zou zijn en dat het laden en lossen er sneller gebeurt. Hoe kan dit verschil in bediening worden verklaard?

07.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het platform in Moeskroen, het *Dry Port Moeskroen-Lille International* (DPMLI) is een privé-onderneming. De NMBS beschouwt de door haar uitgebate terminal als een spooraansluiting. De infrastructuur is derhalve voor rekening van DPMLI. Het domein in Lauwe heeft een openbaar statuut. De aanleg, het onderhoud, de vernieuwing en de aanpassing van de sporen vallen ten laste van de NMBS.

De terminal van Moeskroen is volledig uitgerust voor het vervoer van containers. Alle transporten gebeuren er met directe treinen. Alles verloopt via het station van Kortrijk.

Vous dites qu'en définitive, vous laissez le conseil d'administration prendre l'initiative de revoir ou non la mise en page des comptes. Puisque les 175 millions, si c'est bien la somme exacte, n'ont pas été utilisés pour l'objectif défini au préalable, l'intervention du législateur pourrait être nécessaire pour définir un nouvel objectif. N'est-il pas paradoxal de dire que c'est en fonction de la décision du conseil d'administration que le législateur interviendra ou non?

L'incident est clos.

07 Question de M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plateforme Lauwe LAR" (n° 7160)

07.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Bon nombre d'entrepreneurs de la région de Roulers, de Courtrai et de Tielt se plaignent d'avoir contribué à l'aménagement de la plate-forme sportive Lauwe LAR alors que les services et les facilités laissent à désirer. Il était prévu d'ériger un complexe sportif combiné à proximité de la E17 et de la Lys. Le principal concurrent du centre sportif "LAR" n'est pas Lille, comme l'a affirmé précédemment la ministre, mais bien Mouscron, en Belgique. Quels sont les coûts afférents à l'investissement dans la plate-forme sportive de Mouscron? Qui les a pris en charge? Faut-il parler, en l'espèce, de cofinancement?

Est-il exact qu'il est plus avantageux, lorsqu'on habite Courtrai, de se rendre à Mouscron qu'à Lauwe, pourtant tout proche? Dans l'affirmative, comment cela s'explique-t-il?

Il se dit que les services sont meilleurs à Mouscron, que le chargement et le déchargement sont plus rapides. Comment expliquer cette différence dans la qualité du service?

07.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La plate-forme de Mouscron, La *Dry Port Moeskroen-Lille International* (DPMLI) est une entreprise privée. La SNCB considère le terminal qu'elle exploite comme une liaison ferroviaire. Par conséquent, l'infrastructure est à charge de la DPMLI. Le domaine à Lauwe bénéficie d'un statut public. L'aménagement, l'entretien, le renouvellement et l'adaptation des voies sont à charge de la SNCB.

Le terminal de Mouscron est entièrement équipé pour le transport de conteneurs. Les transports se font par train direct. Tout passe par la gare de Courtrai.

De NMBS heeft ernstige inspanningen gedaan om het containerverkeer via Lauwe-Laar te ontwikkelen, maar er bleek maar weinig verkeer te zijn, zodat de uitbating van de terminal niet rendabel was. Sedert enige tijd rijdt er een nieuw bedrijf op deze verbinding, maar het gaat slechts om enkele containers en spoorwagens per dag, alle met bestemming Antwerpen. De vrachtprijzen voor vervoer van afzonderlijke wagens zijn natuurlijk wel hoger dan die van rechtstreekse treinen. Het spoorvervoer via Lauwe-Laar bestaat voornamelijk uit conventionele zendingen, die geen gespecialiseerde terminal vereisen. Bedrijven op het Laar kunnen gebruik maken van de publieke laad- en lossponen op het terrein.

Conclusie: Moeskroen en Lauwe-Laar zijn absoluut niet met mekaar te vergelijken, noch qua uitrusting, noch qua activiteiten, noch qua organisatie.

La SNCB a fait de sérieux efforts pour développer le transport par conteneurs via Lauwe Laar, mais il est apparu que l'exploitation du terminal n'était pas rentable compte tenu de la faiblesse du trafic. Depuis quelque temps, une nouvelle entreprise utilise cette liaison mais cela ne concerne qu'un petit nombre de conteneurs et de wagons par jour, tous à destination d'Anvers. Le fret transporté par wagons séparés revient bien évidemment plus cher que les trains directs. La ligne Lauwe-Laar sert essentiellement à acheminer des envois conventionnels qui ne nécessitent pas un terminal spécialisé. Les entreprises situées sur le Laar peuvent utiliser les voies publiques de chargement et de déchargement sur le terrain.

En conclusion, Mouscron et Lauwe-Laar ne sont en rien comparables, que ce soit en matière d'équipement, d'activité ou d'organisation.

07.03 Geert Bourgeois (VU&ID): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de investeringskosten en wie deze betaald heeft. Kan de minister mij een overzicht geven van de tarieven, gezien het feit dat er blijkbaar een prijsverschil is tussen aparte spoorwagens aan de ene kant en volledige treinstellen aan de andere kant.

07.03 Geert Bourgeois (VU&ID): Vous n'avez pas répondu à ma question portant sur les coûts d'investissement et leur financement. Pouvez-vous me fournir un aperçu des tarifs puisqu'il semble y avoir une différence de prix selon qu'il s'agit de wagons séparés ou de rames entières.

07.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik heb toch gezegd dat het gaat om een privé-bedrijf, DPMLI, en dat de infrastructuur werkt voor de rekening van dit bedrijf. Ik kan toch moeilijk de exploitatiekosten en de tarieven van een privé-bedrijf gaan bepalen.

07.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): J'ai bien dit que la DPMLI est une entreprise privée. Elle utilise cette infrastructure pour son compte. Je puis difficilement déterminer les frais d'exploitation et les tarifs d'une entreprise privée.

07.05 Geert Bourgeois (VU&ID): De aanleg van de sporen en het rangeerstation zijn dus volledig met privé-middelen gefinancierd?

07.05 Geert Bourgeois (VU&ID): L'aménagement des voies et la gare de triage ont donc été entièrement financés par des moyens privés?

07.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Volgens de NMBS is dat zo. Het gaat alleen over de terminal.

07.06 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): D'après la SNCB, oui. Il s'agit uniquement du terminal.

07.07 Geert Bourgeois (VU&ID): Ik neem aan dat het spoor dat naar de terminal leidt toch aangelegd werd door de NMBS. Ik wil inzicht krijgen in de kosten van die spooraanleg. Die gegevens moeten toch ergens te krijgen zijn.

07.07 Geert Bourgeois (VU&ID): Je suppose que la voie qui mène au terminal a tout de même été aménagée par la SNCB. Je souhaiterais obtenir des précisions sur le coût de ces travaux d'aménagement. Il doit certainement être possible de retrouver ces informations quelque part.

07.08 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik zal het antwoord hierop schriftelijk overmaken.

07.08 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je vous fournirai une réponse écrite à cette question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de

08 Question de M. Richard Fournaux à la vice-

vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inschrijvingstaks van auto's" (nr. 7036)

08.01 Richard Fournaux (cdH): Als burgemeester van Dinant werd ik, samen met mijn politiekorps, met twee of drie moeilijke situaties geconfronteerd. Een aantal personen laten hun voertuig inschrijven op naam van nog minderjarige kinderen. De wetgeving verbiedt dat niet.

Naar verluidt zouden sommige personen hun voertuig op naam van een gehandicapte of een gehandicapt kind laten inschrijven om een gehandicaptenkaart te kunnen krijgen.

Betreft het hier geen leemte in de regelgeving?

08.02 Minister Isabelle Durant (*Frans*): De wet voorziet inderdaad niet in een minimumleeftijd voor de inschrijving van voertuigen.

Het is mogelijk om een voertuig zowel op de naam van de eigenaar als op die van de gebruiker te laten inschrijven teneinde te kunnen inspelen op bepaalde bijzondere situaties waarin burgers of ondernemingen kunnen verkeren.

De controlemodaliteiten met betrekking tot de taksen en de geboden faciliteiten, inzonderheid die welke gelden voor gehandicapten, ressorteren onder de minister van Financiën en de minister van Sociale Zaken.

Mijn diensten verlenen hun medewerking aan de controle met betrekking tot het eventueel onrechtmatig gebruik van de faciliteiten die voor personen met beperkte mobiliteit gelden.

08.03 Richard Fournaux (cdH): Ik begrijp dat als de eigenaar van een voertuig het niet meer kan besturen, het op naam van een andere persoon wordt ingeschreven. Er zijn echter tal van bijzondere situaties, zoals die van gehandicapten die eigenaar kunnen zijn van een voertuig en het op naam van een derde laten inschrijven of omgekeerd.

Ik kan begrijpen dat men een voertuig laat inschrijven op naam van een kind dat bijna meerderjarig is en een auto heeft gekregen. Ik kan dat echter niet begrijpen wanneer het een kind van drie jaar oud betreft.

Die regeling kan enkel aanleiding geven tot misbruiken. Zou men die juridische leemte niet

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 7036)

08.01 Richard Fournaux (cdH): En tant que bourgmestre de Dinant, j'ai eu à m'occuper, avec ma police, de deux ou trois situations difficiles. Une série de personnes immatriculent leur véhicule au nom d'enfants encore mineurs. La législation n'interdit pas de procéder de la sorte.

Il semblerait également que, pour pouvoir bénéficier d'un véhicule adapté à une personne handicapée ou d'une carte de handicapé, certaines personnes font immatriculer leur véhicule au nom d'une personne ou d'un enfant handicapé.

N'y a-t-il pas là une lacune dans la législation ?

08.02 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Effectivement, il n'est pas prévu d'âge minimum pour inscrire un véhicule à son nom.

Il est possible d'immatriculer un véhicule tant au nom de son propriétaire qu'au nom de son utilisateur, afin de rencontrer certaines situations particulières dans lesquelles peuvent se trouver les citoyens et les entreprises.

En ce qui concerne les modalités de contrôle concernant les taxes et facilités, notamment celles réservées aux handicapés, ce point relève des compétences de mes collègues des Finances et des Affaires sociales.

Mes services collaborent au contrôle de l'utilisation éventuellement abusive des facilités dont peuvent bénéficier les personnes à mobilité réduite.

08.03 Richard Fournaux (cdH): Je comprends que, si le détenteur d'un véhicule ne peut plus le conduire, on immatricule le véhicule au nom d'une autre personne. Mais il y a quantité de situations particulières, comme celles des personnes handicapées qui peuvent posséder un véhicule et l'immatriculer au nom d'un tiers ou inversement.

Je peux comprendre la logique d'immatriculer un véhicule pour un enfant qui serait proche de la majorité et qui a hérité d'un véhicule. Mais je ne peux l'admettre pour un enfant de trois ans.

Ce système ne peut donner lieu qu'à des abus. Ne faut-il pas combler un vide juridique en cette

moeten opvullen?

08.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik zal laten nagaan of de tekst de deur openzet voor misbruiken. Wat het verschil tussen een kind van drie en een kind van zestien betreft Geen van beiden kan of mag autorijden, maar eventuele misbruiken moeten worden opgespoord en bestraft.

08.05 **Richard Fournaux** (cdH): Een van de grote problemen waarmee de verzekeringsmaatschappijen geconfronteerd worden, heeft te maken met de inschrijving van het voertuig van de jonge bestuurder op naam van een derde.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invordering van parkeergelden" (nr. 7246)**

09.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): De exploitatie van openbare parkeerterreinen wordt steeds vaker overgelaten aan particuliere bedrijven of autonome gemeentebedrijven. Hoe kunnen zij echter optreden tegen wanbetalers? De dienst DIV weigert immers om redenen van privacy eigenaars van nummerplaten te identificeren. Daaraan heeft men willen verhelpen met een KB in juli 2001. DIV blijft echter halsstarrig weigeren om gegevens mee te delen aan niet-openbare parkeerbedrijven, ook al dienen die gegevens exclusief voor het innen van parkeerretributies. Met welk recht doet DIV dat? Het kan toch niet dat een openbare dienst de openbare regelgeving zomaar naast zich neerlegt, waardoor hij schade toebrengt aan andere publieke en particuliere instellingen. DIV maakt op die manier elk krachtadig parkeerbeleid onmogelijk. Hoe zal de minister hiertegen optreden?

09.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) : De parkeerbepalingen maken integraal deel uit van het verkeersreglement. Bijgevolg deelt DIV geen persoonsgegevens rechtstreeks mee aan particuliere bedrijven. Steeds meer gemeentebesturen belasten zulke privé-bedrijven met de uitbating van openbare parkeerplaatsen.

matière ?

08.04 **Isabelle Durant** , ministre (*en français*): Je ferai vérifier si le texte permet des abus. Quant à la différence entre un enfant de trois ans et un enfant de seize ans ... Dans les deux cas, ils ne peuvent pas conduire mais il faut identifier et sanctionner les éventuels abus.

08.05 **Richard Fournaux** (cdH): Un des gros problèmes des compagnies d'assurances résulte de l'immatriculation du véhicule des jeunes conducteurs au nom d'une tierce personne.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recouvrement des taxes de stationnement" (n° 7246)**

09.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): L'exploitation des aires de stationnement publiques est de plus en plus souvent confiée à des entreprises privées ou à des entreprises communales autonomes. Mais comment ces sociétés peuvent-elles intervenir à l'égard des mauvais payeurs? En effet, pour une question de protection de la vie privée, la DIV refuse d'identifier les propriétaires des plaques minéralogiques. En juillet 2001, un arrêté royal a été promulgué pour tenter de remédier à ce problème. Or, la DIV continue de refuser obstinément de communiquer des données à des sociétés de parking non publiques, même si elles sont utilisées exclusivement pour le recouvrement des recettes de parking. De quel droit la DIV peut-elle opposer un tel refus? Il est tout de même inadmissible qu'un service public fasse fi de la législation et porte préjudice à d'autres institutions publiques et privées. En agissant de la sorte, la DIV empêche toute politique de stationnement efficace. Comment la ministre va-t-elle intervenir pour régler ce problème?

09.02 **Isabelle Durant** , ministre (*en néerlandais*): Les dispositions relatives au stationnement font partie intégrante du code de la route. Il s'ensuit que la DIV ne communique pas de données personnelles directement à des entreprises privées. Un nombre croissant d'administrations communales délèguent l'exploitation des aires de stationnement publiques à des entreprises privées.

Het Hof van Cassatie velde terzake op 11 juni 1998

Le 11 juin 1998, la Cour de Cassation a prononcé

een belangwekkend arrest: aangezien de gegevens uiteindelijk verzameld worden voor de politie, is een garing van die gegevens via niet-politionele parkeerwachters met identificatie via politionele kanalen geoorloofd.

De identificatie moet dus via de tussenschakel politie/burgemeester gebeuren. Dat is ook een waarborg tegen het misbruiken van gegevens door particuliere ondernemingen.

We onderzoeken of een aanpassing van de wetgeving terzake noodzakelijk of wenselijk is.

09.03 Ludo Van Campenhout (VLD): De minister heeft zich in haar antwoord toegespitst op particuliere bedrijven. Mijn vraag ging echter ook over autonome gemeentebesturen, die ook gefnuikt worden door het strakke DIV-optreden. DIV negeert het KB van 20 juli en men laat betijen. De inning van parkeerretributies lijdt hieronder.

09.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Toch niet, want via de onrechtstreeks weg van gegevensgaring die ik daarnet geschetst heb, kan een doeltreffende retributiebeleid worden gevoerd.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 7147)

10.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Volgens De Morgen heeft de heer Schouppe opzettelijk activa van de NMBS ondergewaardeerd in de boekhouding. Deze activa zouden worden verkocht aan ABX, dat door de herverkoop ervan tegen reële marktwaarde zijn schulden zou kunnen dempen. Het zou onder meer gaan om gronden aan het Klein Eiland te Brussel die geboekt staan voor 10.000 euro, maar in werkelijkheid 260 miljoen euro waard zijn.

Klopt dit verhaal?

10.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De oprichting van een ABX-holding is een verantwoordelijkheid van de raad van bestuur van de NMBS. Die is ondertussen echter nog niet samengekomen. Ze heeft de heer Schouppe een mandaat gegeven om de ABX-holding op te richten en te onderhandelen over zijn eigen contract als executive president van ABX. De heer Schouppe werd verzocht een overzicht te geven van de

un arrêt important à ce sujet: dans la mesure où les données sont en fin de compte destinées à la police, les services de gardiennage de parking non policiers sont autorisés à les collecter, moyennant identification par le biais de canaux policiers

L'identification doit donc se faire par le chaînon intermédiaire police/bourgmestre. Cette méthode garantit aussi que les entreprises privées n'abusent pas des données.

Nous examinons si une adaptation de la législation concernée est nécessaire ou souhaitable.

09.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Dans sa réponse, la ministre s'est concentrée sur les entreprises privées. Cependant, ma question avait également trait aux entreprises communales autonomes qui sont aussi bridées par l'intervention rigide de la DIV. Celle-ci ignore l'arrêté royal du 20 juillet et on laisse faire. Or, la perception des redevances de stationnement en souffre.

09.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Non, car par la méthode indirecte de la collecte des données que j'ai décrite brièvement tout à l'heure, une politique efficace peut être mise en œuvre en matière de redevances.

L'incident est clos.

10 Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 7147)

10.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Selon le quotidien *De Morgen*, M. Schouppe a délibérément sous-évalué des actifs de la SNCB dans la comptabilité. Ces actifs devaient être vendus à ABX qui, en les revendant ensuite au prix réel du marché, devait ainsi amortir ses dettes. Il s'agirait entre autres des terrains situés à Bruxelles-Petite-Ile que l'on aurait comptabilisés pour une valeur de 10.000 euros mais qui en valent en réalité 260 millions.

Ces informations sont-elles exactes ?

10.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La création d'un Holding ABX relève de la responsabilité du Conseil d'administration de la SNCB. Celui-ci ne s'est toutefois pas encore réuni. Il a mandaté M. Schouppe pour créer le holding ABX et pour négocier son propre contrat comme *executive president* d'ABX. L'on a demandé à M. Schouppe de dresser un bilan de la situation financière de toutes les filiales fin mai. Le Conseil

financiële toestand van alle filialen eind mei. Op basis van die gegevens zal de raad van bestuur zich uitspreken over de valorisatiemethode en de bedragen die gemoeid zijn met het NMBS-aandeel in de nieuwe constructie.

Het bestuur van de op te richten autonome ABX-holding zal op zoek moeten gaan naar kapitaal voor het bedrijf. De NMBS moet alle juridische en financiële voorzorgen treffen en erover waken dat de beslissing van de Ministerraad van 22 februari 2002 correct wordt uitgevoerd.

De raad van bestuur van de NMBS zal de waarde schatten van het ABX-patrimonium. Ik twijfel er niet aan dat hij dit patrimonium zal beschermen. Hij heeft echter tijd nodig om een degelijk onderzoek uit te voeren.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Volgens minister Durant verspreidt *De Morgen* dus prietpraat.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Luc Goutry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting voor fietsers om 's avonds en 's nachts met de verlichting aan te rijden" (nr. 7237)

11.01 Luc Goutry (CD&V): Jonge fietsers zetten hoe langer hoe minder 's avonds en 's nachts de verlichting van hun fiets aan. Dat is uiteraard zeer gevaarlijk; ik stel elke ochtend persoonlijk vast dat fietsers zonder licht onzichtbaar zijn.

Is het niet de hoogste tijd om daar iets aan te doen? Naar verluidt bedragen de boetes voor het rijden zonder fietslicht 5.000 tot 6.000 frank. Het is ongehoord dat er elke dag tientallen fietsers geen gebruik maken van hun licht. Dit geldt trouwens ook voor bromfietsen en scooters.

Kent de minister dit probleem? Bevestigt de minister dat het om een zeer gevaarlijk fenomeen gaat? Vindt de minister dat er genoeg controle is? Welke maatregelen overweegt de minister? Ik ben van oordeel dat er, naast meer aandacht voor repressie op lokaal niveau, meer sensibilisatie op landelijk niveau noodzakelijk is.

11.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De fietsindustrie, de politie en de Fietsersbond zijn het erover eens dat er iets schort aan de technische

d'administration s'exprimera en fonction de ces données sur la méthode de valorisation et sur les montants que représente la part de la SNCB dans la nouvelle construction.

La direction du holding autonome ABX, qui doit encore être créé, devra se lancer à la recherche de capital pour l'entreprise. La SNCB doit prendre toutes les précautions juridiques et financières et veiller à ce que la décision prise le 22 février 2002 en Conseil des ministres soit exécutée correctement.

Le conseil d'administration de la SNCB évaluera la valeur du patrimoine d'ABX. Je ne doute pas qu'il protégera ce patrimoine. Mais il a cependant besoin de temps pour mener une étude sérieuse.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Selon la ministre Durant, les informations publiées dans *De Morgen* ne sont donc que balivernes.

L'incident est clos.

11 Question de M. Luc Goutry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation pour les cyclistes de rouler le soir et la nuit avec l'éclairage allumé" (n° 7237)

11.01 Luc Goutry (CD&V): Les jeunes cyclistes sont de moins en moins nombreux à allumer les phares de leur vélo le soir ou pendant la nuit. Ceci est évidemment extrêmement dangereux. J'ai personnellement pu constater que les cyclistes circulant sans phares sont invisibles.

Ne serait-il pas grand temps de remédier à ce problème? Il me revient que le montant des amendes correspondant à une telle infraction varie entre 5.000 et 6.000 francs. Il est inqualifiable que chaque jour des dizaines de cyclistes n'allument pas leurs phares. Ce constat s'applique également aux mobylettes et aux scooters.

La ministre a-t-elle connaissance de ce problème? Confirme-t-elle qu'il s'agit d'un phénomène très dangereux? Juge-t-elle les contrôles suffisants? Quelles mesures envisage-t-elle de prendre? Une sensibilisation accrue me paraît nécessaire au niveau national, au même titre qu'une plus grande attention pour la répression au niveau local.

11.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): L'industrie du cycle, la police et le Fietsersbond s'accordent pour reconnaître que la qualité laisse à

kwaliteit, maar ook aan het gebruik van de fietsverlichting. Uiteraard is dat erg gevaarlijk. Het verkeersreglement bepaalt nochtans expliciet dat een fietser zijn licht moet gebruiken wanneer de zichtbaarheid minder dan 200 meter bedraagt.

Ik ben het met u eens dat er te weinig gecontroleerd wordt. Ik heb wel weet van politiezones waar extra inspanningen worden geleverd - voor meer details kan u terecht bij minister Duquesne.

Momenteel gaat er extra aandacht naar bepaalde groepen, bijvoorbeeld schoolkinderen. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid levert hier belangrijke inspanningen.

Het is de lokale politie die het toezicht uitvoert. Zij schrijft bij voorkeur waarschuwingen uit als een fietser met een defecte fietslamp rondrijdt. De fietser moet dan binnen een bepaalde tijdspanne zijn herstelde fiets aan de politie komen laten zien.

De Europese fietsindustrie werkt momenteel aan een technische kwaliteitsnorm en het is de bedoeling dat die wordt omgezet in een Europese richtlijn.

11.03 Luc Goutry (CD&V): De minister gaat met mij akkoord. Dat is prima, maar er moet wel iemand opstaan die de verantwoordelijkheid op zich neemt en het probleem als prioritair beschouwt. Als minister van Verkeer zou u hier een belangrijk signaal moeten geven, over alle bevoegdheidsgrenzen heen. Er is nood aan een continu, eenvormig beleid dat deze precarie situatie kan verhelpen.

12 Samengevoegde vragen en interpellatie van
 - de heer Joseph Arens aan de eerste minister over "de sociaal-economische situatie van de voormalige Sabena-piloten" (nr. 7035)
 - de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maximale tewerkstelling voor Belgische piloten" (nr. 7123)
 - de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ex-Sabenapiloten" (nr. 7140)
 - mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "de problematiek van de jonge piloten van de 9de promotie SFA" (nr. 1279)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice eerste-minister en minister van Mobiliteit en

désirer sur le plan technique, de même que l'utilisation des éclairages des vélos. C'est bien sûr très dangereux. Le Code de la route dispose toutefois explicitement qu'un cycliste doit utiliser son éclairage lorsque la visibilité est réduite à moins de 200 mètres.

Je vous concède que les contrôles ne sont pas assez nombreux. Je sais que certaines zones de police déploient des efforts supplémentaires. Pour plus de détails, je vous invite à vous adresser au ministre Duquesne.

A l'heure actuelle, une attention toute particulière est accordée à certains groupes comme par exemple les enfants en âge scolaire. L'Institut belge pour la sécurité routière accomplit d'importants efforts en la matière.

C'est la police locale qui effectue les contrôles. Elle privilégie l'option consistant à adresser un avertissement au cycliste circulant avec des phares défectueux. Le cycliste doit alors présenter, dans un certain laps de temps, son vélo réparé à la police.

L'industrie cycliste européenne élabore une norme de qualité technique et l'objectif est de la transposer en directive européenne.

11.03 Luc Goutry (CD&V): La ministre partage mon point de vue. Voilà qui me réjouit ! Mais il faut que quelqu'un prenne ses responsabilités et fasse de ce problème une priorité. En tant que ministre de la Mobilité et des Transports, il vous incombe d'envoyer un signal fort, au-delà des limites de compétences. Il est nécessaire de mettre en place une politique continue et uniforme qui puisse remédier à cette situation précaire.

12 Questions et interpellation jointes de
 - M. Joseph Arens au premier ministre sur "la situation socio-économique des pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7035)
 - M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'emploi pour des pilotes belges" (n° 7123)
 - M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7140)
 - Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "la problématique des jeunes pilotes de la 9e promotion SFA" (n° 1279)

(La réponse sera fournie par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer.)

12.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Van de 750 ex-Sabenapiloten zijn er 150 weer aan de slag, onder meer bij buitenlandse maatschappijen. Volgens Minister Daems is het onrealistisch te hopen dat alle piloten hun oude beroep zullen kunnen uitoefenen. Naar mijn mening moeten we daar toch naar streven. Kunnen er geen voorrangmaatregelen voor hen worden ingevoerd?

Hoeveel buitenlandse piloten zijn actief bij SN Brussels Airlines? Hoeveel buitenlandse piloten mogen vliegen in België? Kan de minister maatregelen nemen om hen te vervangen door ex-Sabenapiloten? Werden er initiatieven genomen om deze laatsten te leren vliegen met de toestellen die SN Brussels Airlines gebruikt?

12.02 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Als hoofdaandeelhouder van het vervlogen Sabena draagt de Staat een bijzondere verantwoordelijkheid tegenover de gewezen Sabenawerknemers en heeft zij de plicht bijzondere inspanningen te doen voor hen.

Volgens de recentste cijfers hebben een tweehonderdtal piloten werk gevonden. Er zijn er dus nog 480 werkloos.

Drie specifieke knelpunten doen zich voor. Langdurig werkloze piloten hebben nog geen oplossing voor het behoud van hun licentie, waarvoor men immers moet kunnen vliegen of simulatieoefeningen doen. Daarnaast vallen langdurig werklozen na één jaar terug op tweederde van de werkloosheidsuitkering, wat voor piloten grote financiële problemen veroorzaakt. Zij gingen engagementen aan op basis van een vrij hoge wedde, waarvan ze mochten veronderstellen dat die nog jarenlang ongewijzigd zou blijven. Of vallen deze piloten niet onder het werkloosheidsregime, omdat zij uitbetaald worden door het Fonds voor de Sluiting van Ondernemingen? Ten slotte zou het theoretisch brevet van piloot moeten worden gelijkgeschakeld met het diploma hoger onderwijs, eerste cyclus, zodat werkloze piloten in het onderwijs kunnen stappen. Welke maatregelen neemt de regering op het vlak van deze drie knelpunten?

12.03 Simonne Creyf (CD&V): De negende promotie van de Sabena Flight Academy bestaat uit tachtig jonge mensen die al twee fasen van hun

Transports.)

12.01 Servais Verherstraeten (CD&V): 150 des 750 anciens pilotes de la Sabena ont retrouvé du travail, notamment auprès de compagnies étrangères. Le ministre Daems pense qu'il est irréaliste d'espérer voir tous les pilotes continuer à exercer leur ancienne profession. Je suis d'avis, quant à moi, que c'est ce vers quoi il faut tendre. Ne pourrait-on imaginer des mesures préférentielles pour ces pilotes ?

Combien de pilotes étrangers sont-ils actifs à la SN Brussels Airlines ? Combien de pilotes étrangers peuvent-ils voler en Belgique ? La ministre peut-elle prendre des mesures pour qu'ils soient remplacés par d'anciens pilotes de la Sabena ? Des initiatives ont-elles été prises pour permettre à ceux-ci d'apprendre à voler sur les appareils utilisés par la SN Brussel Airlines ?

12.02 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): En tant qu'actionnaire de la défunte Sabena, l'Etat a une responsabilité particulière à l'égard des anciens travailleurs de la Sabena et il a le devoir de fournir des efforts particuliers en leur faveur.

Selon les derniers chiffres, près de deux cents pilotes ont trouvé du travail. 480 pilotes sont donc toujours au chômage.

Trois problèmes spécifiques se posent. Aucune solution n'a encore été proposée pour permettre aux pilotes réduits au chômage pour une longue durée de conserver leur licence, ce qui suppose qu'ils puissent voler ou effectuer des exercices en simulateur. De surcroît, les chômeurs de longue durée ne touchent plus après un an que les deux tiers de l'allocation de chômage, ce qui entraîne de graves problèmes financiers. Ils avaient pris des engagements sur la base d'un traitement assez élevé dont ils pouvaient supposer qu'il resterait inchangé pendant encore de longues années. Ou ces pilotes ne sont-ils pas soumis au régime du chômage parce qu'ils sont payés par le Fonds de fermeture des entreprises ? Enfin, le brevet théorique de pilote devrait être assimilé au diplôme de l'enseignement supérieur, premier cycle, pour que les pilotes au chômage puissent intégrer l'enseignement. Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre en ce qui concerne ces trois points ?

12.03 Simonne Creyf (CD&V): La neuvième promotion de la *Sabena Flight Academy* comporte quatre-vingt jeunes gens qui, au moment de la

pilotenopleiding hadden gevolgd, waarvoor de ouders drie miljoen frank betaalden, op het ogenblik dat Sabena failliet ging. De derde fase van de opleiding, gericht op de gewenning aan het vliegtuig, zou door Sabena worden verstrekt en betaald. De piloten zitten in een patstelling. Acht onder hen kunnen aan de slag bij de luchtmacht, voor de overigen is niets geregeld. Ik heb hierover reeds alle bevoegde ministers ondervraagd.

Wat is de houding van de regering? Waarom kunnen deze jonge mensen niet worden beschouwd als ex-Sabéniens en zodoende sociale en tewerkstellingsmaatregelen genieten? Waarom kan hun studielening niet worden ingebracht als beroepskost? Waarom kunnen voor deze mensen geen maatregelen worden genomen, zoals dat het geval is voor de andere ex-Sabéniens, met het oog op het behoud van hun kwalificaties? De ouders en de leerling-piloten hebben geïnvesteerd in een opleiding die nu plotseling geen *return* biedt. De regering moet ook ten aanzien van deze slachtoffers van het faillissement haar verantwoordelijkheid opnemen.

12.04 Joseph Arens (cdH): Mevrouw de minister, gelet op het specifiek karakter van hun beroep, is het niet alleen zo dat piloten zelf niet makkelijk opnieuw een baan vinden, maar dat ook de reconversiecellen de grootste moeite ondervinden om hen opnieuw aan een job te helpen. In een onlangs aan de commissie bezorgd verslag wordt dat specifiek karakter bevestigd en worden maatregelen aangereikt die terzake zouden moeten worden getroffen.

De regering heeft beslist de piloten die hun kwalificatie willen behouden een eenmalige premie toe te kennen. Die premie wordt enkel toegekend op voorwaarde dat de piloten het bewijs leveren dat zij werkloos zijn op het ogenblik dat zij simulatietests dienen af te leggen, iets waartoe zij om de zes maanden verplicht zijn om hun kwalificatie te kunnen behouden. Piloten doen er met andere woorden beter aan werkloos te blijven als het in hun bedoeling ligt later opnieuw als piloot bij een vliegtuigmaatschappij aan de slag te gaan.

Vindt u dat die verplichting financieel houdbaar is voor die beroepscategorie en inzonderheid voor de jongste piloten?

Dienen de in de koninklijke besluiten van 13 maart 2002 vervatte regels niet te worden versoepeld?

12.05 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De

faillite de la Sabena, avaient déjà suivi deux phases de leur formation de pilote et pour lesquels les parents avaient payé trois millions de francs. La troisième phase de la formation, axée sur la familiarisation avec l'appareil, devait être renforcée et payée par Sabena. Les pilotes sont dans l'impasse. Si huit d'entre ont pu être engagés à la force aérienne, rien n'est réglé pour les autres. J'ai déjà interrogé les ministres compétents à ce sujet.

Quelle est l'attitude du gouvernement? Pourquoi ces jeunes gens ne peuvent-ils pas être considérés comme de jeunes Sabéniens et bénéficier, à ce titre, des plans sociaux et des mesures en faveur de l'emploi? Pourquoi ne peuvent-ils faire valoir leurs prêts d'études comme des frais professionnels? Pourquoi aucune mesure ne peut-elle être prise en leur faveur, comme pour les ex-Sabéniens, pour leur permettre de conserver leurs qualifications? Les étudiants et leurs parents ont investi dans une formation qui, brutalement, n'offre plus aucune perspective. Le gouvernement doit aussi assumer ses responsabilités à l'égard de ces victimes de la faillite.

12.04 Joseph Arens (cdH): Madame la ministre, de par leur spécificité, les pilotes constituent une des catégories professionnelles dont le reclassement est particulièrement difficile à gérer, tant dans le cadre des cellules de reconversion que sur un plan strictement personnel. Un rapport récemment remis en commission a confirmé ce caractère spécifique et les mesures dont ils doivent faire l'objet.

Le gouvernement a pris la décision d'octroyer une allocation unique aux pilotes désireux de maintenir leur qualification. Cet octroi n'est accordé que si les pilotes fournissent la preuve qu'ils sont chômeurs au moment où ils sont amenés à passer des tests de simulation, passage obligé tous les six mois s'ils veulent maintenir leur qualification. En d'autres termes, il est préférable, pour cette catégorie professionnelle, de rester au chômage si l'objectif reste celui de réintégrer la fonction de pilote au sein d'une compagnie aérienne.

Estimez-vous que cette contrainte est financièrement tenable pour cette catégorie professionnelle, notamment pour les plus jeunes pilotes?

Ne faudrait-il pas assouplir les règles contenues dans les arrêtés royaux du 13 mars 2002?

12.05 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais):

regering nam in november 2001 een heleboel sociale maatregelen ingevolge het faillissement van Sabena. De maatregelen gelden voor alle ex-werknemers, ook voor de piloten. Verder staat mijn departement de piloten bij met het oog op het behoud van hun beroepsbekwaamheid. Ik plan geen bijkomende maatregelen.

SN Brussels Airlines heeft een driehondertal piloten in dienst, waarvan dertig onderdanen van de EU. Geen enkele piloot werd geplaatst via een uitzendbureau.

Bijna dagelijks worden Belgische piloten aangeworven door luchtvaartmaatschappijen in andere Europese landen. Het is evident dat eenzijdige maatregelen van ons die in strijd zouden zijn met de Europese regelgeving, meteen zouden worden afgestraft. SN Brussels Airlines heeft momenteel geen extra piloten nodig, zodat omscholing van werkloze piloten niet meteen aan de orde van de dag is.

(Frans) Wat het koninklijk besluit betreft dat werkloze piloten een eenmalige premie toekent, werd de voorwaarde met betrekking tot de hoedanigheid van uitkeringsgerechtigd werkloze ingevoerd om over een onbetwistbaar bewijs van de situatie van de aanvragers te beschikken.

Piloten die echter intussen een andere baan aanvaarden in afwachting dat zij later terug aan de slag kunnen als piloot, zien die premie aan hun neus voorbijgaan, terwijl zij precies bedoeld is om hen te helpen hun vroegere beroep opnieuw uit te oefenen.

Ik heb de nodige instructies gegeven om het koninklijk besluit van 13 maart 2002 zo spoedig mogelijk aan te passen omdat die voorwaarde een discriminatie inhoudt en ongewenste gevolgen heeft.

(Nederlands) Dan kom ik tot de jonge piloten, mevrouw Creyf, en dus tot de negende promotie SFA.

Ik besef zeer goed dat de jonge piloten van de negende promotie en hun families het erg moeilijk hebben, omdat de luchtvaartmaatschappijen vooral aanwerven uit de grote groep gekwalificeerde piloten die een volledige opleiding dorliepen. Het KB van maart 2002 kent een eenmalige toelage toe om het sommige werkloos geworden piloten mogelijk te maken hun licentie te houden en zodoende hun aanwervingskansen niet te verspelen. De groep van de negende promotie van

En novembre 2001, le gouvernement a pris un grand nombre de mesures sociales à la suite de la faillite de la Sabena. Ces mesures s'appliquent à tous les anciens travailleurs, y compris aux pilotes. Par ailleurs, mon département assiste les pilotes pour leur permettre de conserver leur aptitude professionnelle. Je ne projette pas d'autres mesures.

La société SN Brussels Airlines emploie quelque 300 pilotes, dont 30 sont des ressortissants de l'UE. Pas un seul pilote ne vient d'un bureau de placement.

Presque quotidiennement, des pilotes belges sont engagés par des compagnies aériennes dans d'autres pays européens. Si nous prenions des mesures unilatérales contraires à la réglementation européenne, elles seraient bien évidemment sanctionnées sur-le-champ. La société SN Brussels Airlines n'ayant pour l'heure pas besoin de pilotes supplémentaires, le recyclage de pilotes sans emploi n'est pas à l'ordre du jour.

(En français) Quant à l'arrêté royal qui octroie une allocation unique aux pilotes sans emploi, la condition d'être chômeur indemnisé avait été introduite dans le but d'avoir la preuve indiscutable de la situation des demandeurs.

Cependant, les pilotes qui acceptent un emploi dans l'attente d'exercer leur métier de pilote sont de ce fait privés de l'allocation précisément destinée à les réintégrer dans cette profession.

J'ai donc donné instruction d'adapter dans les meilleurs délais l'arrêté royal du 13 mars 2002 car cette condition est discriminatoire et entraîne des conséquences non souhaitables.

(En néerlandais) J'en arrive aux jeunes pilotes, Madame Creyf, et donc à la neuvième promotion SFA.

Je conçois fort bien que les jeunes pilotes de la neuvième promotion et leurs familles éprouvent de graves difficultés, dans la mesure où les compagnies aériennes engagent surtout des pilotes qualifiés qui ont achevé leur formation. L'arrêté royal de mars 2002 accorde une allocation unique destinée à permettre à certains pilotes devenus chômeurs de conserver leur licence, afin que leurs chances de retrouver un emploi ne soient pas compromises. Le groupe de la neuvième promotion

de SFA stond op de wachtlijst van Sabena, maar werd nooit aangeworven. Daardoor kon de groep de sociale begeleidingsmaatregelen die voortvloeien uit het faillissement, niet meepikken. SN Brussels Airlines vroeg de wachtlijst echter op voor wanneer zij zelf jonge piloten zou willen aanwerven. In de begroting was enkel geld uitgetrokken voor de piloten die bij Sabena waren tewerkgesteld; ik beschik niet over voldoende budgettaire ruimte om die maatregel ook open te stellen voor de tachtig jonge piloten van de negende promotie.

Wij hebben beslist de procedure te openen voor de terugbetaling van de proeven met vluchtsimulators en we zullen zien hoeveel piloten van die mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.

Ik bereid een nieuw dossier voor in verband met de onderwijsproblematiek en de BTW. Ik zal het voorleggen aan minister Reynders en aan de regering.

Virgin Airlines kreeg een exploitatievergunning op donderdag 2 mei. Ik meen dat de sector hoop biedt voor piloten en ander personeel.

12.06 Joseph Arens (cdH): U hebt een aanpassing van het koninklijke besluit van 13 maart 2002 aangekondigd. Wanneer zal die aanpassing in werking treden?

12.07 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik heb dat verzoek zeker al drie weken geleden gedaan. Ik kan geen precieze termijn vooropstellen maar men mag niet aarzelen om de mensen die over geen gevalideerde vergunning beschikken niet te benadelen.

12.08 Servais Verherstraeten (CD&V): Volgens mijn informatie werken er wel degelijk buitenlandse piloten bij SN Brussels Airlines. Waarom kunnen die na hun contract niet vervangen worden door Sabena-piloten? Zo kan de Belgische staat - die als aandeelhouder een verantwoordelijkheid draagt - zelfs nog een graantje meepikken via fiscale inkomsten en bijdragen aan de sociale zekerheid. Er zitten publieke middelen in de huidige vennootschap, zodat de Belgische regering druk kan uitoefenen om Sabena-piloten te engageren - met alle uiteraard alle respect voor de lopende contracten.

12.09 Simonne Creyf (CD&V): De minister erkent het probleem van de leerling-piloten, maar geeft aan dat er geen geld voor hen is. Dit is dramatisch.

de la SFA se trouvait sur la liste d'attente de la Sabena mais n'a jamais été engagé. Il n'a donc pas pu profiter des mesures d'accompagnement social qui ont fait suite à la faillite. Néanmoins, SN Brussels Airlines a demandé cette liste d'attente pour le cas où elle souhaiterait engager elle-même de jeunes pilotes. Le budget ne prévoyait de fonds que pour les pilotes en service à la Sabena; je ne dispose pas d'une marge suffisante pour étendre cette mesure aux quatre-vingt jeunes pilotes de la neuvième promotion.

Nous avons décidé d'ouvrir la procédure pour le remboursement des tests sur simulateur de vol et nous verrons combien de pilotes auront fait usage de cette possibilité.

Je prépare un nouveau dossier à propos de la question de l'enseignement et de la TVA. Je le soumettrai au ministre Reynders et au gouvernement.

Virgin Airlines a obtenu une licence d'exploitation le 2 mai. J'estime que le secteur offre des perspectives pour les pilotes et le reste du personnel.

12.06 Joseph Arens (cdH): Vous avez annoncé l'adaptation de l'arrêté royal du 13 mars 2002. Puis-je savoir quand celle-ci sera d'application?

12.07 Isabelle Durant, ministre (en français): J'ai fait cette demande il y a certainement trois semaines. Je ne puis vous donner un délai précis mais il faut faire diligence afin de ne pas pénaliser ceux qui ne disposeraient pas de validation de leur licence.

12.08 Servais Verherstraeten (CD&V): D'après mes informations, des pilotes étrangers travaillent à la SN Brussels Airlines. Pourquoi ne pourraient-ils pas être remplacés à l'issue de leur contrat par des pilotes de la Sabena? De la sorte, l'Etat belge, qui porte une responsabilité en tant qu'actionnaire, pourrait même encore percevoir des rentrées supplémentaires par le biais de recettes fiscales et de cotisations à la sécurité sociale. Des moyens publics étant investis dans la société actuelle, le gouvernement belge peut faire pression pour que la SN Brussels Airlines engage des pilotes Sabena, dans le respect, bien évidemment, des contrats en cours.

12.09 Simonne Creyf (CD&V): La ministre reconnaît l'existence du problème des élèves-pilotes mais elle nous fait savoir qu'il n'y a pas

Als de regering de stelling van Vlaams minister Vanderpoorten volgt en de opleiding onder onderwijs parkeert, kan de onrechtmatig geïnde BTW worden teruggevorderd. Dat levert al een kleine, maar zeer welkome financiële verlichting op. Tot slot betreurt ik dat deze groep geen sociale of begeleidingsmaatregelen kan genieten.

12.10 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Het is na vandaag wel duidelijk dat de door ons geschetste problematiek door de regering moet worden opgevolgd. De toestand is weliswaar enigszins verbeterd, maar na 7 maanden zijn er nog steeds 480 piloten werkloos. Wel is het goed dat SN Brussels Airlines het *wet lease* contract, waarbij vreemde piloten kunnen worden ingeschakeld, opzegt.

Morgen voert VG Airlines, na een lang bureaucratisch gevecht om vergunningen, zijn eerste vlucht uit. Moeten uw diensten niet eens bekijken of hun werkwijze geen initiatieven in de kiem smoort?

De minister antwoordde niet op mijn vraag om de situatie verder op te volgen. Ik roep de regering nogmaals op alles in het werk te stellen om nakende drama's te voorkomen en de problemen op te lossen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "radar ontwijksystemen" (nr. 7267)

13.01 Yves Leterme (CD&V): Er worden gesofisticeerde apparaten verkocht die het onmogelijk maken de snelheid van een voertuig te meten. Dit ondergraaft de snelheidscontroles van de politie, zowel die op basis van radar als die met behulp van laser. Sommige van deze apparaten zijn toegelaten in enkele Europese landen en worden via het internet illegaal in België verkocht, bijvoorbeeld via www.antiradar.com. Is minister Durant hiervan op de hoogte? Welke maatregelen worden getroffen om dergelijke misbruiken te voorkomen en op te sporen?

Gezien de verschillen in wetgeving tussen de EU-lidstaten, lijkt een initiatief op Europees niveau aangewezen. Wordt hierover overlegd?

d'argent pour eux. C'est dramatique. Si le gouvernement adopte la thèse de la ministre flamande, Mme Vanderpoorten, et range la formation dans la rubrique enseignement, il pourra récupérer la TVA indûment perçue. Cela permettra déjà un allègement financier, sans doute modeste mais néanmoins bienvenu. Enfin, je regrette que ce groupe ne puisse bénéficier de mesures sociales ni de mesures d'accompagnement

12.10 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Il apparaît clairement aujourd'hui que le gouvernement doit être attentif au problème que nous avons esquissé. Si la situation s'est quelque peu améliorée, 480 pilotes sont encore au chômage après sept mois. Cela dit, la résiliation par la SN Brussels Airlines du contrat *wet lease* qui permet de faire appel à des pilotes étrangers, est une bonne chose.

Demain, la VG Airlines effectuera son premier vol après un long combat bureaucratique pour obtenir ses licences. Vos services ne devraient-ils pas se demander si leur méthode ne tue pas dans l'œuf certaines initiatives ?

La ministre n'a pas répondu à ma question sur le suivi futur de la situation. Je lance un nouvel appel au gouvernement pour qu'il mette tout en œuvre afin de prévenir des drames imminents et de résoudre les problèmes.

L'incident est clos.

13 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les systèmes permettant d'échapper aux contrôles radar" (n° 7267)

13.01 Yves Leterme (CD&V): Des appareils sophistiqués rendant impossible la mesure de la vitesse d'un véhicule sont proposés à la vente, ce qui compromet les contrôles de vitesse effectués par la police au moyen de radars et de lasers. Certains de ces appareils sont autorisés dans d'autres pays européens et sont vendus illégalement en Belgique par le biais de l'internet, par exemple sur le site www.antiradar.com. La ministre Durant en est-elle informée ? Quelles mesures sont-elles prises pour prévenir et réprimer de tels abus ?

Compte tenu des différences de législation entre les Etats membres de l'UE, une initiative à l'échelon européen semble indiquée. Une concertation est-elle organisée à ce sujet ?

13.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Er bestaan inderdaad tal van methodes om de snelheidscontroles te ontwijken. Zo zijn er ook kaarten waarop alle meetpunten zijn aangeduid. Sommige apparaten zijn echter minder efficiënt dan de producenten beweren.

Er wordt niet overlegd op Europees niveau, maar mijn diensten werken wel samen met Nederland. Er zijn tal van wettelijke middelen beschikbaar om op te treden tegen dergelijke misbruiken.

We hebben aangifte gedaan bij de *Federal Computer Crime Unit* betreffende de website die de heer Leterme vermeldde.

De enige oplossing bestaat uit een waakzame houding van de politie, aangifte van verboden publiciteit op internet en sensibilisering van de EU-lidstaten die nog niet over een aangepaste reglementering beschikken. Europees overleg lijkt mij een goed idee.

13.03 **Yves Leterme** (CD&V): Als het Parlement wetten goedkeurt over onbemande camera's, met de regering ervoor zorgen dat die niet worden omzeild. Ik ben blij dat de minister initiatieven neemt.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.

13.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il existe effectivement de nombreuses méthodes pour échapper aux contrôles de vitesse. Il existe ainsi des cartes mentionnant tous les points de contrôle. Certains appareils sont toutefois moins efficaces que ne le prétendent les producteurs.

Aucune concertation n'est organisée à l'échelon européen mais mes services collaborent avec les Pays-Bas. Divers moyens légaux sont disponibles pour intervenir contre de tels abus.

Nous avons signalé le site internet cité par M. Leterme à la *Federal Computer Crime Unit*.

La seule solution consiste en une attitude vigilante de la police, en la dénonciation de la publicité illicite sur l'internet et en une sensibilisation des Etats membres de l'Union européenne qui ne se sont pas encore dotés d'une réglementation adaptée. Une concertation européenne me paraît une bonne idée.

13.03 **Yves Leterme** (CD&V): Si le Parlement adopte des lois permettant de procéder à des contrôles en l'absence de tout agent qualifié, le gouvernement doit veiller à ce qu'elles ne soient pas contournées. Je me félicite des initiatives annoncées par la ministre.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.07 heures.