



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

**BEKNOPT VERSLAG**

**COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

**woensdag**

**mercredi**

**11-12-2002**

**11-12-2002**

**18:41 uur**

**18:41 heures**

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                   |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Berichten van verhindering                                                                                                                                                                                        | 1 |
| ONTWERPEN EN WETSVOORSTEL                                                                                                                                                                                         | 1 |
| Ontwerp van programmawet 1 (2124/1 tot 32)                                                                                                                                                                        | 1 |
| - Wetsvoorstel van de heer Stefaan De Clerck en mevrouw Trees Pieters, de heren Dirk Pieters, Yves Leterme en Karel Pinxten tot wijziging van artikel 67 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (941/1) | 1 |
| - Ontwerp van programmawet 2 (2125/1 tot 11)                                                                                                                                                                      | 1 |
| <i>Hervatting van de algemene bespreking</i>                                                                                                                                                                      | 1 |
| <i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Marie-Thérèse Coenen, André Smets, Claudine Drion, Jan Mortelmans, Simonne Creyf, Jean Depreter</i>         |   |

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                                    |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Excusés                                                                                                                                                                                                            | 1 |
| PROJETS ET PROPOSITION DE LOI                                                                                                                                                                                      | 1 |
| Projet de loi-programme 1 (2124/1 à 32)                                                                                                                                                                            | 1 |
| - Proposition de loi de M. Stefaan De Clerck et Mme Trees Pieters, MM. Dirk Pieters, Yves Leterme et Karel Pinxten modifiant l'article 67 du Code des impôts sur les revenus 1992 (941/1)                          | 1 |
| - Projet de loi-programme 2 (2125/1 à 11)                                                                                                                                                                          | 1 |
| <i>Reprise de la discussion générale</i>                                                                                                                                                                           | 1 |
| <i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Marie-Thérèse Coenen, André Smets, Claudine Drion, Jan Mortelmans, Simonne Creyf, Jean Depreter</i> |   |

**PLENUMVERGADERING**

van

WOENSDAG 11 DECEMBER 2002

18:41 uur

**SÉANCE PLÉNIÈRE**

du

MERCREDI 11 DECEMBRE 2002

18:41 heures

De vergadering wordt geopend om 18.41 uur door de heer Jean-Pol Henry, ondervoorzitter

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:

De **voorzitter**: Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

**Berichten van verhindering**

Gezondheidsredenen : Jean-Pierre Detremmerie, François Dufour, Karel Van Hoorebeke

Federale regering

Antoine Duquesne: minister van Binnenlandse Zaken : 4<sup>e</sup> Global Forum (Marrakech)

André Flahaut : minister van Landsverdediging : zending buitenslands

**Ontwerpen en wetsvoorstel**

**01** Ontwerp van programmawet 1 (2124/1 tot 32)  
- Wetsvoorstel van de heer Stefaan De Clerck en mevrouw Trees Pieters, de heren Dirk Pieters, Yves Leterme en Karel Pinxten tot wijziging van artikel 67 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (941/1)  
- Ontwerp van programmawet 2 (2125/1 tot 11)

**Hervatting van de algemene bespreking**

Wij hervatten de bespreking van de sector Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven.

**01.01** **Jos Ansoms** (CD&V): Zeer binnenkort, in maart of juni, zal de geschiedenis van het paarsgroene experiment geschreven worden. De

La séance est ouverte à 18 h. 41 par M. Jean-Pol Henry, vice-président.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:

Le **président**: Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

**Excusés**

Raisons de santé : Jean-Pierre Detremmerie, François Dufour, Karel Van Hoorebeke

Gouvernement fédéral

Antoine Duquesne: ministre de l'Intérieur : 4<sup>ème</sup> Forum Global (Marrakech)

André Flahaut : ministre de la Défense : en mission à l'étranger

**Projets et proposition de loi**

**01** Projet de loi-programme 1 (2124/1 à 32)  
- Proposition de loi de M. Stefaan De Clerck et Mme Trees Pieters, MM. Dirk Pieters, Yves Leterme et Karel Pinxten modifiant l'article 67 du Code des impôts sur les revenus 1992 (941/1)  
- Projet de loi-programme 2 (2125/1 à 11)

**Reprise de la discussion générale**

Nous reprenons la discussion du secteur "Infrastructure, Communication et Entreprises".

**01.01** **Jos Ansoms** (CD&V): Très bientôt, au mois de mars ou juin, il faudra dresser le bilan de l'expérience arc-en-ciel. Il est probable que la

waarschijnlijke conclusie zal zijn: heel interessant, maar niet voor herhaling vatbaar. Het NMBS-dossier is daarvan het beste bewijs.

Hooggespannen verwachtingen, hopen beloften, modewoorden in overvloed, maar niets concreets op het terrein. Via modieuze communicatietechnieken, al dan niet bedacht door spin doctors, worden die puinhoop en dat non-beleid ook nog verborgen voor de publieke opinie. Als er dan toch beslissingen worden genomen, dan nog liefst in een programmawet, terwijl men zorgt voor een bliksemafleider zoals minister Vande Lanotte die komt dreigen met de regionalisering van de NMBS.

Iedereen weet onderhand wel dat het ontslag van de heer Schouppe een politieke afrekening was en geen beslissing van de raad van bestuur van de NMBS. De heer Vinck zegt overigens hetzelfde als Schouppe: er is een enorme schuldenberg en de politiek ontloopt haar verantwoordelijkheid, maar hij moet blijven.

**01.02** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): U hoort hen misschien hetzelfde zeggen, ik niet.

**01.03** **Jos Ansoms** (CD&V): De minister formuleert constant nieuwe opdrachten voor de NMBS, maar weigert de nodige middelen ter beschikking te stellen.

In de programmawet lezen we dat de Staat een deel van de schuld van de NMBS zal overnemen onder bepaalde voorwaarden. Welk deel wordt bedoeld? Gaat Europa daarmee akkoord? Is het budgettair haalbaar? Antwoorden zijn er niet te vinden.

Ook de voorwaarden zijn discutabel. Voor december 2004 zou de schuld bijvoorbeeld onder de 100% van het BNP moeten zakken. Is dat wel haalbaar in het licht van de huidige economische conjunctuur?

**01.04** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De economische conjunctuur in de wet laten opnemen, een goed idee voor een amendement van uw fractie.

**01.05** **Jos Ansoms** (CD&V): Daarbij is die voorwaarde ook twijfelachtig omdat er verkiezingen in aantocht zijn en ook 2004 een verkiezingsjaar is. Wat zal de nieuwe coalitie doen?

Een andere voorwaarde is dat de NMBS waarborgen geeft betreffende de toekomstige

conclusion à en tirer sera : expérience intéressante mais à ne pas recommencer. Le dossier de la SNCB en est la parfaite illustration.

De grandes attentes, moult promesses, une profusion d'expressions à la mode mais rien de concret sur le terrain. Les techniques de communication modernes, mises au point ou non par des spécialistes de la communication, permettent en outre de cacher à l'opinion publique la pagaie créée et l'absence de véritable politique. Et quand des décisions sont prises, de préférence par le biais d'une loi-programme, on se sert du ministre Vande Lanotte, qui brandit la menace de la régionalisation de la SNCB, comme d'un paratonnerre.

Entre-temps, nul n'ignore que le limogeage de M. Schouppe est un règlement de compte politique et que cette décision n'a pas été prise par le conseil d'administration de la SNCB. M. Vinck abonde d'ailleurs dans le sens de M. Schouppe : le montant de la dette est énorme et le monde politique fuit ses responsabilités mais lui, il doit rester.

**01.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Vous interprétez peut-être ses paroles dans ce sens-là mais personnellement, j'ai compris tout autre chose.

**01.03** **Jos Ansoms** (CD&V): La ministre confie sans cesse de nouvelles missions à la SNCB mais elle refuse de lui accorder les moyens supplémentaires nécessaires.

A la lecture de la loi-programme, nous apprenons que l'Etat reprendra une partie de la dette de la SNCB à certaines conditions. Quelle part de la dette cela concerne-t-il ? L'Europe y consent-elle ? Cette mesure est-elle réalisable sur le plan budgétaire ? Aucune réponse à toutes ces questions.

Les conditions sont également discutables. D'ici au mois de décembre 2004, il faudrait que la dette descende sous la barre des 100% du PNB. Est-ce réalisable à la lumière de la conjoncture économique actuelle ?

**01.04** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Inscrire la conjoncture économique dans la loi, voilà qui ferait un excellent sujet d'amendement pour votre groupe.

**01.05** **Jos Ansoms** (CD&V): En outre, cette condition est équivoque dans la mesure où des élections sont proches et que l'année 2004 est également une année électorale. Que fera la nouvelle coalition ?

Une autre condition est que la SNCB présente des

schulden. Hoe durft men dat vragen aan een bedrijf dat op sterven na dood is?

**01.06 Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): U verdraait de waarheid. Het is elementair dat een bedrijf over een bedrijfsplan beschikt en zelf zijn strategie kan bepalen.

Als de schuld wordt overgenomen moet de NMBS haar verbintenissen nakomen. Het betreft een structurele schuld. Men moet vermijden dat het overheidsgeld in een bodemloos vat wordt gestort.

**01.07 Jos Ansoms** (CD&V): Bepaalde voorwaarden kunnen nuttig zijn, op voorwaarde dat de regering zelf doet wat ze moet doen. De regering heeft al drie jaar het exploitatietekort voor de openbare dienst niet betaald.

**01.08 Minister Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het Rekenhof stelde dat er in de boekhouding geen bewijs was voor het exploitatietekort uit de openbare opdracht. Daarom heeft de regering geëist dat de boekhouding werd gereorganiseerd en er een businessplan werd opgesteld. De regering heeft uiteindelijk 11,5% meer gegeven gedurende drie jaar, maar de gedelegeerd bestuurder legde tegenstrijdige verklaringen af en het geld werd ook gebruikt voor discutabele keuzes. Daarom eisen wij nu waarborgen.

**01.09 Jos Ansoms** (CD&V): Waarborgen die de regering alleen kan eisen wanneer ze doet wat ze moet doen, en het exploitatietekort bijpast. Het gaat hier over 3 tot 3,5 miljard. Ook wordt slechts 11/12 van het investeringsbudget gestort. De minister heeft een ambitieus investeringsplan voorgesteld aan de NMBS, maar de NMBS heeft het geld niet om het eigen aandeel te betalen. Het gaat ook niet alleen om een historische schuldenberg. Deze regering heeft daar nog 40 miljard extra schulden bijgevoegd, die gewoon worden doorgeschoven tot na 2004.

De programmawet biedt geen enkel structureel antwoord op de vraag op welke wijze de schuld dan wel moet worden overgenomen.

Toen onze fractie een mobiliteitsfonds voorstelde werden we weggelachen, maar nu zegt de minister dat er na de verkiezingen zo'n mobiliteitsfonds komt. Wij dienen ons voorstel bij amendement opnieuw in onder de naam fonds-Durant. Steun ons

garanties en ce qui concerne les dettes futures. Comment ose-t-on imposer une telle condition à une entreprise qui se trouve dans une situation aussi catastrophique ?

**01.06 Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Vous travestissez la réalité. Il est élémentaire qu'une société ait son plan d'entreprise et puisse déterminer elle-même ses axes de travail.

La SNCB doit respecter ses engagements si la dette est reprise. Il s'agit d'une dette structurelle. Il faut éviter les tonneaux des Danaïdes dans lesquels ont déversé les deniers publics.

**01.07 Jos Ansoms** (CD&V): Certaines conditions spécifiques peuvent s'avérer utiles, à la condition que le gouvernement fasse lui-même ce qu'il doit faire. Cela fait déjà trois ans que le gouvernement ne paye pas le déficit d'exploitation pour le service public.

**01.08 Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La Cour des comptes a affirmé qu'il n'existait, dans la comptabilité, aucune preuve du déficit d'exploitation lié à la mission de service public. C'est pourquoi le gouvernement a exigé que la comptabilité soit réorganisée et qu'un plan stratégique soit élaboré. Finalement, le gouvernement a attribué 11,5 % supplémentaires pendant trois ans, mais l'administrateur délégué a fait des déclarations contradictoires et, en outre, l'argent a été affecté à des choix discutables. Voilà pourquoi nous exigeons des garanties à présent.

**01.09 Jos Ansoms** (CD&V): Des garanties que le gouvernement peut uniquement exiger s'il remplit ses obligations et s'il couvre le déficit d'exploitation. Il est question en l'occurrence de 3 à 3,5 milliards. Par ailleurs, 11/12èmes seulement du budget d'investissement sont versés. La ministre a présenté un plan d'investissement ambitieux à la SNCB, mais la SNCB ne dispose pas de l'argent nécessaire pour payer sa propre part. Il ne s'agit pas non plus exclusivement d'un endettement historique. Le gouvernement actuel y a encore ajouté 40 milliards de francs de dettes supplémentaires, qui sont tout simplement reportées jusqu'après 2004.

La loi-programme ne fournit pas la moindre réponse structurelle à la question de savoir de quelle manière la dette doit être reprise.

Lorsque notre groupe a proposé un fonds de mobilité, nous n'avons pas été pris au sérieux, mais voilà à présent que la ministre nous annonce l'arrivée d'un tel fonds de mobilité pour après les élections. Nous déposons à nouveau notre

amendement, dan hoeft u niet te wachten tot na verkiezingen.

Dit is een eerste fundamentele kritiek, maar het wordt nog erger. Er wordt gedebudgetteerd, wat wil zeggen dat men geld spendeert dat er niet is. Na twee jaar hoogconjunctuur zou dat niet nodig mogen zijn. Men vergroot zo de schuldenberg.

Er wordt 6 miljard uit de HST-financiële gehaald en verder wordt 20 percent van de HST-dividenden niet uitgekeerd. Dat laatste gebeurt om de pendelaars een goedkoper treinabonnement te geven. Dat snoepje, aan minister Vande Lanotte toegezegd in het kader van de Heinzmann-vaudeville, kost anderhalf miljard. De HST-financiële bestaat tot 2021, wat een totaal betekent van 23 miljard frank. Dat gebeurt terwijl de NMBS op de rand van het faillissement balanceert en men de grootste moeite heeft om de begroting in evenwicht te houden. Het toppunt is dat de maatregel niet eens nuttig is. Het is een verkiezingsstunt. Het Belgische woon-werkverkeer per spoor is een van de goedkoopste ter wereld, een tariefverlaging is onnodig. Bovendien wordt het deel dat de overheid niet bijlegt, hoe langer hoe meer door de werkgevers betaald. Die zullen zich in de handen wrijven. Het mobiliteitsprobleem wordt er ook niet door opgelost, want studies wijzen uit dat snelheid en comfort veel zwaarder wegen dan de prijs in de keuze tussen trein en auto. Dit is een illustratie van onverantwoord bestuur.

Over de herstructurering van de NMBS is drie jaar lang gekibbeld. Er waren drie objectieven: Schouppe aan de deur zetten, de bestaande vakbonden uit de raad van bestuur krijgen en de liberale vakbond, die geen leden heeft, in het strategisch comité brengen, en het opnieuw politiseren van de raad van bestuur. Die objectieven zijn gehaald en voor de rest stelde de herstructurering niet veel voor. De SP.A heeft zich afzijdig gehouden en heeft genoeg genomen met het snoepje van de tariefverlaging. Ondertussen wordt de herstructurering geherstructureerd in de programmawet, precies zoals de heer Leterme voorspeld had. Onze fractie heeft dan ook geprobeerd de waardeloze herstructurering bij te sturen via amendementen.

De vakbonden, nu ook de liberale, vormen nu samen met de leden van de raad van bestuur het

proposition sous la forme d'un amendement sous le nom de fonds Durant. Soutenez notre amendement et vous n'aurez pas à attendre jusqu'après les élections.

Il s'agit d'une première critique fondamentale, mais il y a pire. On procède à une débudgétisation, ce qui signifie que l'on dépense de l'argent dont on ne dispose pas. Après deux années d'une conjoncture favorable, il ne devrait pas être nécessaire de recourir à une telle technique. C'est ainsi que l'on augmente la dette.

6 milliards seront puisés dans la Financière TGV et 20 pour cent des dividendes HST ne seront pas versés. Cette mesure vise à diminuer le prix des abonnements de train pour les navetteurs. Cette petite friandise, promise au ministre Vande Lanotte dans le cadre du vaudeville "Heinzmann", coûtera 1,5 milliard. La Financière TGV existera jusqu'en 2021, ce qui représentera un total de 23 milliards de francs. Cette promesse intervient alors que la SNCB est au bord de la faillite et que ses gestionnaires ont toutes les difficultés du monde à maintenir un budget en équilibre. Le pire c'est que cette mesure est inutile. Il s'agit d'un coup électoral. Le transport belge du domicile au lieu de travail par train est l'un des moins onéreux au monde. Une réduction des tarifs n'est donc pas nécessaire. Par ailleurs, la quote-part que les autorités ne paient pas est de plus en plus prise en charge par les employeurs. Ceux-ci vont se frotter les mains. Le problème de la mobilité ne sera du reste pas résolu pour autant puisque des études montrent que le confort et la rapidité influencent beaucoup plus le navetteur que le coût lorsqu'il s'agit de choisir entre le train et la voiture. Il s'agit là d'un bel exemple de gestion irresponsable.

Cela fait trois ans que l'on se chamaille à propos de la restructuration de la SNCB. Trois objectifs étaient poursuivis : limoger Etienne Schouppe, éjecter les syndicats existants du conseil d'administration tout en amenant le syndicat libéral, qui ne compte pas de membres, dans le comité stratégique, et repolitiser le conseil d'administration. Ces objectifs ont été atteints et, pour le surplus, la restructuration ne représentait pas grand-chose. Le SP.A s'est tenu à l'écart et s'est contenté, en guise de "sucette", de la baisse des tarifs. En attendant la loi-programme restructure la restructuration, exactement comme l'avait prédit monsieur Leterme. Notre groupe a dès lors tenté de corriger cette restructuration qui n'en est pas une en présentant des amendements.

Les syndicats, maintenant le libéral aussi, constituent désormais, avec les membres du

strategisch comité. Waarom neemt men ze dan niet gewoon op in de raad van bestuur? Een KB zou moeten bepalen wanneer de tweede handtekening niet nodig is. Het artikel van de eerste herstructurering dat de maximumleeftijd van de gedelegeerd bestuurder vastlegt, wordt ten behoeve van de heer Vinck opgeschort. Dit is dus een wetsbepaling voor één man. Had men nu het artikel nog geschrapt!

De schuld van de NMBS wordt misschien in 2004 overgenomen, maar het blijft onbekend op welke manier en hoeveel. Het bedrijf is door paars-groen volledig ontwricht, financieel en op personeelsgebied. Hoe moet het personeel zich voelen? De directie werd gediaboliseerd, de vakbonden moesten uit de raad van bestuur. De minste vonk kan voor een ontploffing zorgen.

Dit alles is de schuld van de regering en minister Durant. Het is het resultaat van hun beleid. Voor de NMBS is deze wet geen vuilnisbakwet, maar een gifstort. Ik vrees dat de schade moeilijk te herstellen zal zijn.

**01.10 André Smets** (cdH): Het leek hier wel een dolhuis gisteren. De hele ochtend was voor diegenen die het "waagstuk" van de HST op de rails gezet hebben, met inbegrip van de minister, al is zij wel zo fatsoenlijk geweest om in herinnering te brengen dat dit project door anderen tot een goed einde werd gebracht.

Het wordt mij droef te moede als ik eraan terugdenk, maar toen de plannen uitgetekend moesten worden en er in het veld informatie moest worden verstrekt, waren het de groenen van Ecolo die de aanleg van de HST trachtten te dwarsbomen.

**01.11 Minister Isabelle Durant** (*Frans*): Het is waar dat er in het begin sprake was van een wat huiverige houding ten opzichte van de komst van de HST, maar Ecolo is snel bijgedraaid, inzonderheid in de regio Luik. Die episode heeft u klaarblijkelijk gemist

**01.12 André Smets** (cdH): De HST-plannen zijn wel degelijk op tegenkanting gestuit, die aangewakkerd werd door de groenen uit de streek. Daarna heeft u het project naar zich toegetrokken, waardoor u minister is kunnen worden. Die dubbele tong van de groenen wil ik aan de kaak stellen.

**01.13 Claudine Drion** (ECOLO-AGALEV): Net als ik neemt u dagelijks de trein van Verviers naar

conseil d'administration, le comité stratégique. Pourquoi ne pas les intégrer tout simplement dans le conseil d'administration ? Un arrêté royal devrait préciser quand la deuxième signature est superflue. L'article de la première restructuration qui fixe l'âge maximal de l'administrateur délégué, est suspendu en faveur de monsieur Vinck. C'est donc une disposition légale pour un seul homme. Si encore on avait supprimé l'article !

La dette de la SNCB sera peut-être reprise en 2004, mais on ignore toujours comment et à concurrence de quel montant. La coalition arc-en-ciel a complètement désorganisé l'entreprise, sur le plan financier comme en ce qui concerne le personnel. Quel doit être le sentiment du personnel ? La direction a été diabolisée, les syndicats ont été évincés du conseil d'administration. La moindre étincelle peut mettre le feu aux poudres.

Tout cela est la faute du gouvernement et de la ministre Durant. C'est le fruit de leur politique. Pour la SNCB, cette loi n'est pas une loi-poubelle mais un dépotoir toxique. Je crains que les dégâts soient longs à réparer.

**01.10 André Smets** (cdH): Hier, c'était une folle journée. Le matin a été consacré à ceux qui ont "osé" le TGV, y compris la ministre. Celle-ci a néanmoins eu la décence de rappeler que cette oeuvre avait été réalisée par d'autres.

Je dois, en effet, rappeler avec tristesse que lorsqu'il a fallu dresser les plans et donner les informations sur le terrain, ce sont les Ecolos qui ont cherché à s'opposer à la réalisation du TGV.

**01.11 Isabelle Durant**, ministre(*en français*): Au départ, c'est vrai qu'il y a eu un peu de réticence, mais bien vite les Ecolos, en particulier de la région liégeoise, s'y sont montrés favorables. Vous avez manqué cet épisode!

**01.12 André Smets** (cdH): Il y a bel et bien eu des mouvements d'opposition au TGV, activés par les Ecolos de la région, puis vous avez récupéré le projet et c'est grâce à lui que vous êtes devenue ministre. Je stigmatise le double langage d'Ecolo.

**01.13 Claudine Drion** (ECOLO-AGALEV): Comme moi, vous prenez le train Verviers-

Brussel. Noem mij één Ecolo-afdeling uit de streek die tegen de HST geprotesteerd heeft !

Bruxelles tous les jours. Citez-moi un seul groupe Ecolo de la région qui se soit opposé au TGV!

**01.14 André Smets** (cdH): Ik heb het niet alleen over die lijn. Er zijn manifestaties geweest van tegenstanders van de HST naar aanleiding van de aanleg van de lijn naar Henegouwen en Parijs.

**01.14 André Smets** (cdH): Je ne parle pas que de cette ligne. Des manifestations d'opposants ont été organisées dans le cadre de la ligne vers le Hainaut et vers Paris.

Gelukkig hebben de pioniers de weerstand overwonnen en gezegevierd. Ik vind het zeer deplorabel dat er geen hulde gebracht werd aan het doorzettingsvermogen en de bezonnen werkwijze van graaf Pierre Clerdent. Bij elke politieke daad moet het nodige fatsoen aan de dag worden gelegd.

Heureusement qu'après bien des réticences, des pionniers ont pu l'emporter. Je regrette profondément qu'il n'ait pas été rendu hommage au travail réfléchi et tenace du comte Pierre Clerdent. Dans toute action politique, il faut de la décence.

**01.15 André Smets** (cdH): Gisterenmiddag zagen we hoe Ecolo de verdedigers van het circuit van Francorchamps en diegenen die nochtans hadden voorgesteld het circuit te verkorten, onmeedogend nul op het rekest gaf.

**01.15 André Smets** (cdH): L'après-midi d'hier fut marqué par le refus cinglant d'Ecolo au circuit de Francorchamps et à ceux qui pourtant avaient proposé de le raccourcir.

Kortom, gisteren was het de Dag Van De Groenen.

Bref, hier était la journée des Ecolo.

Wat het beheer van de NMBS betreft, zijn er ontegensprekelijk financieringsproblemen. Het is nogal gemakkelijk om de kwestie voor zich uit te schuiven tot 2003 of 2004. NMBS-baas Karel Vinck heeft al gezegd dat het GEN maar moet wachten als de overheid niet betaalt. Dat is de realiteit.

En ce qui concerne la gestion de la SNCB, les difficultés de financement sont indiscutables. Il est facile de dire que l'on réglera la question en 2003 ou 2004. Le patron de la SNCB, M. Vinck, a dit que le RER attendra si l'Etat ne paie pas. Voilà la réalité.

Ik zie dat men in de programmawet weer een project uitstelt. Men is bereid te aanvaarden dat een aantal betalingen gespreid zal moeten worden, mogelijk met de nodige moeilijkheden voor de realisatie als gevolg, voor de aanleg van het resterende HST-tracé voorbij Luik. *(Reactie van de minister)*

Dans la loi-programme, je vois qu'on reporte une nouvelle fois un projet. On est prêt à dire qu'il faudra échelonner un certain nombre de paiements, avec des difficultés de réalisation peut-être, pour conclure le TGV au-delà de Liège. *(Réaction de la ministre)*

Ik vrees dat de moeilijke infrastructuurwerken voor het tracé tot Aken en de huidige werken voor de tunnel van Soumagne en het verdere tracé richting Duitsland in het gedrang komen als we de nodige middelen niet vinden.

Je crains que si l'on ne trouve pas les moyens nécessaires, on ne parvienne pas à rencontrer des objectifs de chantier difficiles pour aller vers Aix-la-Chapelle et poursuivre les réalisations en cours au niveau du tunnel de Soumagne et au-delà vers l'Allemagne.

Bovendien dreigt men de veiligheid uit het oog te verliezen. Ik vestig uw aandacht op het noodzakelijke partnerschap tussen de uitvoerder van al die werken, de bedrijven en de verantwoordelijken voor de veiligheid, en inzonderheid voor de preventie in het veld.

De plus, on risque d'oublier la sécurité. J'attire l'attention sur le nécessaire partenariat entre le réalisateur de tous ces travaux, les entreprises et les responsables de la sécurité sur le terrain, surtout de la prévention.

De wet betreffende de hervorming van de structuren zag amper één jaar geleden het licht. U heeft toen elk amendement afgeketst, maar nu stellen we vast dat u de argumenten uit het toenmalige debat simpelweg heeft overgenomen.

La loi de réforme des structures a à peine un an. Alors, vous aviez refusé tout amendement et, maintenant, on constate que vous avez fait vôtres les arguments du débat de l'époque. Des corrections ont été apportées alors qu'il y a moins



Er werden verbeteringen aangebracht, terwijl u nog geen jaar geleden maar naar de voorstellen had hoeven te luisteren om ze gelijk in de wettekst in te passen.

Ik denk met name aan een volledige doorzichtigheid op het stuk van de mandaten, de bezoldigingen en de taken van openbare dienst.

De herziening van dat dossier was ingegeven door opportuniteitsredenen en niet door het streven om een deugdelijk bestuur in te stellen.

Ik vrees dat men zodoende aanstuurt op een regionalisering van een hele reeks beleidssectoren.

Men zou er dan beter aan doen een en ander Europees te regelen. Er dreigt een situatie te ontstaan waarbij de Gewesten bepaalde infrastructuurwerken mee zullen financieren, wat enkel tot een regionalisering van de NMBS en een teloorgang van de nationale solidariteit kan leiden.

Men zou er goed aan doen soms wat meer erkenning te hebben voor wat anderen hebben bedacht en voorzien ; ik denk met name aan graaf Pierre Clerdent, aan wie ik daarnet al hulde heb gebracht.

**01.16 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Wat is er de jongste drie jaar gebeurd op het vlak van de NMBS? Er waren talrijke pogingen om gedelegeerd bestuurder Schouppe wandelen te sturen, wat uiteindelijk gelukt is, maar de opvolging heeft veel tijd in beslag genomen. Wij zijn overtuigd van de kwaliteiten van de heer Vinck, maar wij vrezen tegelijkertijd dat zijn beleid te lijden zal hebben onder politieke inmenging.

Na het tijdverlies van de laatste drie jaar wil de regering in deze programmawet nog snel een aantal beslissingen doordrukken, zoals de mogelijke overname van de schuld van de NMBS. Deze schuld daalde in de vorige regeerperiode van 2,9 naar 2,1 miljard euro, maar steeg van 1999 tot 2001 tot 3,9 miljard euro. Tegen 2006 zal de kaap van 12 miljard wordt overschreden, indien het beleid niet snel omslaat. Het zullen moeilijke tijden worden, er is immers niet alleen de hoge schuldenlast, maar de spoorwegen moeten zich ook voorbereiden op de grotere Europese concurrentie.

De programmawet bevat een schuldovername onder bepaalde voorwaarden, indien mogelijk voor het einde van 2004. Daarmee wordt de hete aardappel naar de volgende regering doorgeschoven. De overname van de schuld zal gebeuren op voorwaarde dat de staatsschuld dan gedaald is onder 100 procent van het BNP en dat

d'un an, il vous aurait suffi de les entendre pour les intégrer dans le texte législatif.

Je pense, notamment, à une complète transparence en matière de mandats, traitements et missions de service public.

Ce dossier a été reformé en fonction de motifs d'opportunité et non de bonne gouvernance.

Je crains une mise en scène d'un processus de régionalisation de toute une série de politiques. Le cadre européen aurait été plus digne. Nous risquons de voir les Régions cofinancer certains travaux d'infrastructure, ce qui ne pourrait aboutir qu'à une régionalisation de la SNCB et à une rupture de la solidarité nationale.

Il serait intéressant de parfois reconnaître ce qui a été pensé et anticipé par d'autres; je pense, ici, au comte Pierre Clerdent dont j'ai déjà salué l'action.

**01.16 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Que s'est-il passé au cours des trois dernières années sur le plan de la SNCB? Il y a eu de nombreuses tentatives pour écarter l'administrateur délégué, M. Schouppe. On y est finalement parvenu mais il a fallu du temps pour trouver son successeur. Nous sommes convaincus des qualités de M. Vinck, mais nous craignons aussi que l'action qu'il entend mener n'ait à souffrir d'ingérences politiques.

Après tout le temps perdu au cours des trois dernières années, le gouvernement entend encore rapidement faire passer un certain nombre de décisions par le biais de cette loi-programme, comme par exemple la reprise éventuelle de la dette de la SNCB. Au cours de la législature précédente, la dette avait diminué de 2,9 à 2,1 milliards d'euros mais entre 1999 et 2001 elle a à nouveau augmenté pour atteindre 3,9 milliards d'euros. Sans un changement rapide de politique, le cap des 12 milliards sera dépassé en 2006. Des temps difficiles s'annoncent. Il y a non seulement l'importante charge de la dette mais les chemins de fer doivent également se préparer à une concurrence européenne accrue.

La loi-programme mentionne une reprise de la dette sous certaines conditions, dans la mesure du possible avant fin 2004. Ainsi, le problème est renvoyé au prochain gouvernement. La reprise de la dette aura lieu à la condition que la dette publique descende sous les 100 % du PNB et qu'un plan d'entreprise ait été dressé.

er een ondernemingsplan werd opgesteld.

Tijdens deze regeerperiode is alles moeten wijken voor het buiten pesten van Schouppe. Behalve het omzetten van een Europese richtlijn en de dubieuze herstructurering is er weinig gebeurd. Nu wordt de herstructurering geherstructureerd. Het investeringsplan vergt veel geld, maar kan niet worden verwezenlijkt, omdat te weinig werd geïnvesteerd in de NMBS.

De programmawet bevat ook bepalingen inzake de akoestische isolatie van woningen in het gebied rond de luchthaven van Zaventem. Deze maatregel is niet meer dan een doekje voor het bloeden. De isolatie kan het probleem enkel verzachten, slapen met het raam open is uitgesloten, de waarde van de woningen vermindert. De isolatiecampagne verloopt niet gelijktijdig met de concentratie, maar zal pas in 2004 van start gaan.

Het beleid van deze regering bleef beperkt tot het bestrijden van symptomen. Onze fractie zal de programmawet dan ook niet goedkeuren.

**01.17** **Simonne Creyf** (CD&V): De Raad van State bracht een vernietigende kritiek uit op het isolatieprogramma.

De eerste kritiek betreft de samenwerking met de Gewesten. De memorie van toelichting verwijst naar het principeakkoord van 19 juli 2002. Wordt dit omgezet in een samenwerkingsakkoord? Kan de minister ons de tekst bezorgen? Wordt het in een goedkeuringswet gegoten? Op 29 november 2002 werd het akkoord aangepast. Het kan echter niet rekenen op de instemming van de Vlaamse regering: ik verwijs naar de uitspraken van minister Dua en de debatten in het Vlaams Parlement vandaag. Is er nog een akkoord?

Volgens de Raad van State moet er op worden toegezien dat de ontworpen regeling perfect overeen komt met de milieumaatregelen genomen door het Gewest. Het Gewest kan niet intekenen op kapitaal van de vennootschap die de isolatie uitvoert zonder voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord. Hoever staat het daarmee?

Daarnaast vond de Raad van State dat artikel 473 van het ontwerp veel te ruime bevoegdheden verleent aan de Koning voor de uitvoering van het isolatieprogramma. Hij bepaalt niet alleen de uitvoeringsmodaliteiten, maar ook de

Au cours de cette législature, tous les efforts se sont concentrés sur l'éviction de M. Schouppe. Tout le reste était secondaire. Hormis la transposition d'une directive européenne et une restructuration douteuse, peu de choses ont été réalisées. Voilà à présent que la restructuration fait l'objet d'une restructuration. Le plan d'investissement nécessite beaucoup d'argent, mais il ne peut être mis en oeuvre car la SNCB n'a pas bénéficié de suffisamment d'investissements.

La loi-programme contient également des dispositions en matière d'isolation acoustique d'habitations dans la région autour de l'aéroport de Zaventem. Cette mesure est un emplâtre sur une jambe de bois. L'isolation ne peut qu'adoucir le problème, dormir avec la fenêtre ouverte étant exclu, et les habitations perdent de leur valeur. La campagne d'isolation est en décalage par rapport à la concentration; elle ne débutera qu'en 2004.

La politique du gouvernement s'est limitée à combattre les symptômes. Notre groupe votera donc contre la loi-programme.

**01.17** **Simonne Creyf** (CD&V): Le Conseil d'Etat a émis de vives critiques à l'égard du programme d'isolation.

La première critique porte sur la coopération avec les Régions. L'exposé des motifs renvoie à l'accord de principe conclu le 19 juillet 2002. Sera-t-il transposé en accord de coopération? La ministre pourrait-elle nous transmettre le texte? Sera-t-il coulé en une loi d'approbation? Le 29 novembre 2002, l'accord a fait l'objet d'une adaptation. Mais il ne bénéficiera pas de l'assentiment du gouvernement flamand: je renvoie aux déclarations de la ministre Dua et aux débats d'aujourd'hui au Parlement flamand. L'accord est-il toujours d'actualité?

Selon le Conseil d'Etat, il faut veiller à ce que la réglementation élaborée coïncide parfaitement avec les mesures environnementales prises par la Région. Celle-ci ne peut souscrire au capital de la société qui réalise les travaux d'isolation sans qu'un accord de coopération ait été préalablement conclu. Comment la situation évolue-t-elle?

Le Conseil d'Etat estimait également que l'article 473 du projet octroie au Roi de bien trop larges compétences en ce qui concerne l'exécution du programme d'isolation. En effet, il détermine non seulement les modalités d'exécution mais

toelatingsvoorwaarden. Cruciaal zijn de geluidszones en die kunnen op dit ogenblik nog niet worden vastgelegd. Waarom stapt de minister zo licht over de bezwaren van de Raad? Het gaat om fundamentele eigenaarsrechten. De Raad van State zal wellicht de uitvoeringsbesluiten vernietigen als het tot een betwisting komt. Er zal veel tijd verloren gaan en ondertussen worden mensen ziek.

Artikel 473 § 1 staat de Koning zelfs toe zonodig woningen aan te kopen. De aankoop van woningen heeft op zich niets te maken met het isolatieprogramma en hoort dan ook helemaal niet thuis in dit artikel. De draagwijdte van de machtiging is volstrekt onduidelijk. Gaat het om aankoop van vrijwillig verkochte woningen? Hoe wordt de prijs bepaald en door wie? Is er een rol weggelegd voor het Comité van Aankoop? Wat gebeurt er met de aangekochte woningen? Is de machtiging ruim genoeg voor de aankoop en niet zo ruim dat willekeur mogelijk wordt? Wij dienden een amendement in om de bepaling uitvoerbaar te maken en de rechten van de bewoners te garanderen.

Het advies van de Raad van State op het ontwerp-KB over de isolatiepremies was vernietigend. Volgens de auteurs staat het los van de wettekst. Dat is toch zeer eigenaardig. Hoe ziet minister Durant dan de band tussen het ontwerp van KB en de bepaling in de programmawet?

De tweede paragraaf van artikel 473 belast de exploitant van de luchthaven met de uitvoering van het isolatieprogramma. Twee dochterondernemingen dragen de exclusieve aansprakelijkheid ervoor. Is dat een poging van de regering haar verantwoordelijkheid te ontlopen? Is dit wel in overeenstemming met de wet op de overheidsopdrachten? Zullen die dochterondernemingen zelf werken uitvoeren? Deze bepaling schendt overigens het gelijkheidsbeginsel, aangezien de uitbaters van regionale luchthavens niet aan een dergelijke verplichting worden onderworpen. Zet ze de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen uit de wind? Minister Durant is het Parlement een uitgebreide verantwoording schuldig. De memorie van toelichting zwijgt in alle talen over deze opmerkelijke paragraaf.

In de derde paragraaf lezen we dat de Koning de bevoegdheid krijgt een vergoeding op te leggen aan de luchtvervoerders vanaf Zaventem. Hiermee wordt de isolatie gefinancierd. Volgens de Raad van State is dat een belasting. Hij verwees daarvoor naar de rechtspraak van het Arbitragehof,

également les conditions d'admission. Les zones de bruit constituent un élément crucial mais celles-ci ne peuvent pas encore être fixées à l'heure actuelle. Pourquoi la ministre tient-elle si peu compte des objections du Conseil d'Etat? Il s'agit de droits de propriété fondamentaux. En cas de litige, le Conseil d'Etat annulera probablement les arrêtés d'exécution. Un temps précieux sera perdu et, dans l'intervalle, des gens deviennent malades.

L'article 473, §1, permet même au Roi de racheter des habitations. L'achat d'habitations n'a en soi rien à voir avec le programme d'isolation et ne devrait donc pas figurer dans cet article. La portée de la délégation manque totalement de clarté. S'agit-il de l'achat d'habitations vendues sur une base volontaire? Comment le prix est-il fixé et par qui est-il fixé? Le comité d'acquisition joue-t-il un rôle dans ce cadre? Qu'advient-il des habitations qui sont rachetées? La délégation est-elle suffisamment large pour pouvoir procéder aux achats, mais sans qu'elle ne puisse donner lieu à des situations arbitraires? Nous avons déposé un amendement pour que la disposition puisse être mise en œuvre et pour garantir les droits des habitants.

L'avis du Conseil d'Etat sur le projet d'arrêté royal relatif aux primes d'isolation était particulièrement négatif. Ses auteurs estiment qu'il est indépendant du texte de loi. Voilà qui est étrange. Qu'en est-il dès lors du lien entre le projet d'arrêté royal et la disposition de la loi-programme?

Le deuxième paragraphe de l'article 473 charge l'exploitant de l'aéroport de la mise en œuvre du programme d'isolation. Deux filiales sont exclusivement responsables de cette mission. Le gouvernement tenterait-il ainsi d'échapper à ses responsabilités? Ce procédé est-il conforme à la loi sur les marchés publics? Ces filiales exécuteront-elles elles-mêmes les travaux? Par ailleurs, cette disposition viole le principe d'égalité, dans la mesure où les exploitants d'aéroports régionaux ne sont pas soumis à une obligation analogue. Les compagnies aériennes sont-elles ainsi mises à l'abri? La ministre Durant doit rendre des comptes détaillés au Parlement. L'exposé des motifs ne dit mot à propos de cet étonnant paragraphe.

Le troisième paragraphe octroie au Roi la compétence d'imposer le versement d'une indemnité aux transporteurs aériens opérant au départ de Zaventem. Cette indemnité est destinée au financement du programme d'isolation. Selon le Conseil d'Etat, elle constitue un impôt. A cet égard,

waaruit blijkt dat er enkel sprake is van een retributie als de overheid een dienst verleent aan de retributieplichtige.

Er is hier geen sprake van een retributie maar van een belasting. Een KB op deze basis zou onmiddellijk vernietigd worden door de Raad van State en de wetsebepaling zelf door het Arbitragehof.

Het drie bladzijden tellende advies van de Raad van State over de programmawet is vernietigend. Waarom neemt de minister zulke risico's? Zal de luchthaven van Zaventem zich niet uit de markt prijzen? Hoe hoog zullen de opgelegde vergoedingen zijn en hoeveel zijn ze de laatste twee jaar gestegen? Hoe is het te verantwoorden dat BIAC die vergoedingen afwentelt op de luchtvaartmaatschappijen en de passagiers? Welk bedrag is er per passagier bijgekomen?

In paragraaf 4 wordt de financiering van het isolatieprogramma geregeld en wordt beschreven hoe de dochteronderneming van BIAC die zich met deze financiering bezighoudt, de Gewesten en de federale participatiemaatschappij in haar kapitaal kan opnemen. Ook hierover is de Raad van State formeel: dit kan niet. Minister Durant had ter zake een amendement ingediend, dat ze later onder druk weer introk. Ik heb dit amendement opnieuw ingediend. (*Applaus CD&V*)

**01.18 Jean Depreter (PS):** De schuldovername moet ervoor zorgen dat de NMBS haar wettelijke opdracht, met inbegrip van de openbare dienstverlening, kan vervullen. De hoofdaandeelhouder heeft zijn bijdrage geleverd: dat er gegronde voorwaarden aan de schuldovername worden gekoppeld is dan ook maar normaal (eerbiediging van de Europese wetgeving, evaluatie van de activa, opstellen van een bedrijfsplan, de overheidsfinanciën niet bezwaren, niet overschrijden van de verhouding van 100 % tussen overheidsschuld en BBP).

De constructie die de NMBS vanaf 2003 een nieuwe adem moet geven zit logisch in mekaar. Naast de geplande kapitaalsverhoging zal een aanvullend bedrag aan de Federale Participatiemaatschappij worden gevraagd.

De wijzigingen in de werking van de organen opgericht bij de wet van 22 maart 2002, opgesteld conform de *corporate governance* en de rechten

le Conseil d'Etat se réfère à la jurisprudence de la Cour d'arbitrage qui fait valoir qu'il ne saurait être question de rétribution lorsque les pouvoirs publics assurent un service en faveur du débiteur de la rétribution.

Il n'est pas question en l'espèce d'une rétribution mais d'une taxe. Un arrêté royal reposant sur une telle base serait immédiatement annulé par le Conseil d'Etat et la disposition légale le serait quant à elle par la Cour d'Arbitrage.

Les trois pages d'avis rendues par le Conseil d'Etat sur la loi-programme sont accablantes. Pourquoi la ministre prend-elle un tel risque ? L'aéroport de Zaventem finira-t-il par perdre sa clientèle en raison de ses prix trop élevés ? A combien les indemnités imposées s'élèveront-elles et dans quelle proportion ont-elles augmenté ces deux dernières années ? Comment peut-on justifier que BIAC répercute ces indemnités sur les compagnies aériennes et les passagers ? A combien le supplément par passager s'élève-t-il ?

Le paragraphe 4 règle le financement du programme d'isolation et explique comment la filiale de BIAC qui s'occupe de ce financement, peut inclure les Régions et la Société fédérale de participation dans son capital. A ce sujet également, le Conseil d'Etat a rendu un avis formel : une telle disposition est illégale. La ministre Durant avait déposé en la matière un amendement qu'elle a dû retirer sous la pression. J'ai moi-même redéposé cet amendement. (*Applaudissements sur les bancs du CD&V*).

**01.18 Jean Depreter (PS) :** La reprise de la dette doit permettre à la SNCB de remplir sa mission légale, y compris de service public. L'actionnaire principal a fait une partie du chemin; il est dès lors normal que des conditions légitimes soient mises à la reprise de la dette (respecter la législation européenne, évaluer les actifs, établir un plan d'entreprise, ne pas plomber les finances publiques, non dépassement du rapport de 100% entre dette publique et PIB).

Le montage destiné à donner un ballon d'oxygène à la SNCB à partir de 2003 est élaboré de façon logique. Et l'augmentation de capital prévue sera agréementée d'un complément sollicité auprès de la Société fédérale de participation.

Les modifications dans le fonctionnement des organes créés par la loi du 22 mars 2002, établies dans le respect de la *corporate governance* et des

van de personeelsafgevaardigden, beantwoorden aan de wil van de nieuwe gedelegeerd bestuurder. Hem rest nu de taak de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant te verbeteren. Het strategisch comité wordt een ontmoetingsplaats van de raad van bestuur, het directiecomité en de vakorganisaties, die zelf hun vertegenwoordigers zullen voorstellen. Dat is allemaal positief.

De Ministerraad zal moeten afwegen in welke mate afwijkingen van het principe van de dubbele handtekening kunnen worden toegestaan.

Het streven naar meer doorzichtigheid in de huishoudelijke reglementen en op het stuk van de bezoldigingen is een stap voorwaarts.

Wij verwachten van de NMBS dus een positief signaal waaruit blijkt dat zij weer op het goede spoor zit. De beste garantie voor de personeelsleden van de spoorwegen bestaat erin dat zij hun beroep in alle veiligheid kunnen uitoefenen met nieuw en efficiënt materieel.

Wat de wet van 21 maart 1991 betreft, wordt met de oprichting van een bezoldigingscomité dat rekening houdt met alle voordelen, op een bestaande behoefte ingespeeld.

In hoofdstuk 3 was het inderdaad absoluut noodzakelijk om in een wettelijke grondslag voor de programma's inzake geluidsisolatie te voorzien.

Mijn fractie stemt in met het onderdeel "infrastructuur" in de programmawet. (*Applaus bij de PS*)

**01.19** Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Ik heb uiteraard een heel andere kijk op de geschiedenis dan de heer Ansoms.

In antwoord op mevrouw Creyf zeg ik dat de samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten op vrijwillige basis gebeurt en dat een samenwerkingsakkoord niet vereist is.

Wat de onteigeningen betreft, ben ik niet bevoegd.

Wij zorgen voor een wettelijke grondslag voor de organisatie van het programma en de rest zal via koninklijke besluiten worden geregeld.

Het is om speculatie te voorkomen dat werd gekozen voor de oprichting van twee afzonderlijke vennootschappen, waarbij de ene belast is met de financiering en de andere met de uitvoering. Zij zullen wellicht de vorm aannemen van een anonieme vennootschap.

droits des représentants du personnel, correspondent aux souhaits du nouvel administrateur délégué. A lui d'améliorer la qualité du service à la clientèle. Le comité stratégique devient un lieu de rencontre entre le conseil d'administration, le comité de direction et les organisations syndicales, qui proposeront elles-mêmes leurs représentants. Tout cela est positif.

Le Conseil des ministres devra accorder avec juste mesure les dérogations au principe de la double signature.

La volonté de transparence dans les règlements d'ordre intérieur et dans les rémunérations représente un progrès.

Nous attendons donc de la SNCB un signal positif qui montre qu'on est sur la voie du redressement. La meilleure garantie pour les cheminots est de pouvoir exercer leur métier en toute sécurité avec un outil renouvelé et performant.

A propos de la loi du 21 mars 1991, créer un comité de rémunération qui prend en compte tous les avantages répond à un besoin.

Au chapitre 3, établir une base légale pour les programmes d'isolation sonore était indispensable.

Mon groupe marque son accord sur la partie infrastructure de la loi-programme (*Applaudissements sur les bancs du PS*).

**01.19** **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : J'ai évidemment une autre version de l'histoire que M. Ansoms.

En réponse à Mme Creyf, je dirai que la base de collaboration État-Région étant volontaire, aucun accord de coopération n'est requis.

Pour les expropriations, je ne suis pas compétente.

Pour l'organisation du programme, nous créons une base légale, le reste se fera par arrêtés royaux.

Enfin, c'est pour éviter la spéculation qu'ont été créées deux sociétés distinctes, l'une chargée du financement, l'autre de l'exécution, qui auront vraisemblablement le statut de sociétés anonymes.

We hebben inderdaad gekozen voor de bijdrage zoals aanbevolen wordt in het Groenboek van de Europese gemeenschap om isolatieprogramma's tegen geluidshinder van vliegtuigen te financieren. Die retributie is de compensatie die de vliegtuigmaatschappijen moeten betalen om de door de omwonenden ondervonden schade te vergoeden. Zij zal overdag 0,62 euro en 's nachts 0,74 euro per 100 kilo lading en 0,65 euro per passagier bedragen

Vanaf januari 2003 zullen we een wetsontwerp indienen waarmee de opdracht van BIAC zal worden gepreciseerd, dat waarschijnlijk zal moeten worden vervangen door de met de financiering van het programma belaste vennootschap.

De Gewesten zullen vrijwillig meewerken. Een samenwerkingsakkoord is dus niet nodig.

Uiteraard kan ik de heer Smets bijtreden in zijn huldebetoon aan graaf Clerdent. Voor het overige ben ik het niet eens met zijn beoordeling.

**01.20 Simonne Creyf (CD&V):** Mevrouw Durant gaat wel heel vlotjes over de essentiële opmerkingen van de Raad van State heen. Nochtans formuleert de Raad terechte opmerkingen over het akkoord met de Gewesten, over de onteigeningen en over de isolatiebijdrage. Het risico dat deze bepalingen vernietigd worden door de Raad van State en het Arbitragehof, is zeer reëel.

De minister verdedigt zich door te zeggen dat bijkomende wettelijke maatregelen nog mogelijk zijn, want dat het isolatieprogramma pas start in 2004. De bewoners van de Noordrand verwachten wel dat het isolatieprogramma in 2004 effectief start en niet dat er dan nog wetgevend werk moet gebeuren! Als er dan toch nog zoveel tijd is, waarom moeten er dan bepalingen in de programmawet staan waarover de Raad van State vernietigend is?

Eigenlijk is het duidelijk, het isolatieprogramma wordt op de lange baan geschoven. Het is één grote farce. Dat is precies wat de mensen uit de Noordrand altijd gevreesd hebben.

**01.21 André Smets (cdH):** Ik heb mijn trein van 20 uur expres niet genomen omdat ik het antwoord van de minister wilde horen, en al wat zij weet te antwoorden, is : "Ik deel uw mening niet" ! Zo kan ik het ook, ministertje spelen. Wat een minachting spreekt er uit dit alles ! Dat isolatieprogramma is één grote farce. Enfin, ik dank u ...

Nous avons, c'est vrai, choisi l'option de la redevance. Nous avons en cela suivi le Livre Vert de la Communauté européenne, qui recommande cette solution pour financer des isolations liées aux nuisances acoustiques des avions. Cette redevance représente la contrepartie due par les compagnies aériennes pour réparer le dommage subi par les riverains. Elle s'élèvera à 0,62 euros de jour et 0,74 euros de nuit par 100 kilos de cargo et 0,65 euros par passager partant.

Dès janvier 2003, nous déposerons un projet de loi qui précisera la mission donnée à BIAC, qui devra être remplacée par la société chargée du financement du programme.

Les Régions interviendront sur base volontaire. Un accord de coopération n'est donc pas nécessaire.

Je peux évidemment rejoindre M. Smets dans l'hommage qu'il a rendu au Comte Clerdent. Pour le reste, je ne partage pas ses éléments d'appréciation.

**01.20 Simonne Creyf (CD&V):** Madame Durant fait peu de cas des observations fondamentales émises par le Conseil d'Etat. Pourtant, le Conseil formule des remarques pertinentes sur l'accord avec les Régions, sur les expropriations ainsi que sur le programme d'isolation. Le risque de voir ces dispositions annulées par le Conseil d'Etat et la Cour d'arbitrage est bien réel.

La ministre se défend en déclarant qu'il est encore possible de prendre des dispositions légales complémentaires, puisque le programme d'isolation ne débutera qu'en 2004. Les habitants la périphérie nord escomptent bien que le programme d'isolation soit effectivement lancé en 2004 et pas qu'il faille encore accomplir du travail législatif ! S'il reste tant de temps, pourquoi insérer dans la loi-programme des dispositions vivement critiquées par le Conseil d'Etat ?

Tout cela est en fait limpide : le programme d'isolation est renvoyé aux calendes grecques. C'est une grande farce. Précisément ce que les habitants de la périphérie nord ont toujours redouté.

**01.21 André Smets (cdH):** J'ai renoncé à prendre mon train de 20 heures pour entendre la réponse de la ministre et tout ce qu'elle répond, c'est "Je ne partage pas votre avis" ! Si c'est pour dire cela, je crois être capable d'être ministre. Quel mépris! Ce programme d'insonorisation est une farce. Enfin, je vous remercie.

**01.22** Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : De discussie in de commissie was een levendige discussie, waarin alle aspecten aan de orde gekomen zijn.

Het spreekt vanzelf dat ik het niet eens ben met uw opvatting van wat onder een "farce" verstaan moet worden.

Daarnaast zegt u dat er niet getreuzeld mag worden. Daarom zal er in januari dan ook een ontwerp worden ingediend. Wij houden wel degelijk rekening met een aantal elementen van het advies van de Raad van State, en bij de indiening van voormeld ontwerp zullen wij de nodige juridische verbeteringen aanbrengen.

**01.23** **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw Durant neemt bepalingen in de programmawet op, omdat ze het isolatieprogramma niet wil vertragen, maar het zijn wel bepalingen die een grote kans maken vernietigd te worden door de Raad van Staten en door het Arbitragehof. Dat is het ultieme vertragingsmiddel!

De **voorzitter**: Hiermee sluiten we de algemene bespreking van de sectie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven af.

*De vergadering wordt gesloten om 20.25 uur. Volgende plenaire vergadering morgen donderdag 12 december 2002 om 14.15 uur.*

**01.22** **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La discussion en commission a été vive et complète.

Je ne partage évidemment pas votre appréciation de "farce".

Vous dites par ailleurs qu'il ne faut pas traîner. C'est dans cette optique que, dès janvier, un projet sera déposé. Quant à l'avis du Conseil d'Etat, nous tenons compte de certains éléments et nous comptons profiter du dépôt de ce projet pour apporter les corrections juridiques qui s'imposent.

**01.23** **Simonne Creyf** (CD&V): Mme Durant fait figurer certaines dispositions dans la loi-programme pour que le programme d'isolation ne subisse pas de retards. La probabilité est grande toutefois, que ces dispositions soient annulées par le Conseil d'Etat et par la Cour d'Arbitrage. Voilà l'ultime manœuvre dilatoire !

**Le président**: Nous clôturons ainsi la discussion générale de la section Infrastructre, Communications et Entreprises publiques.

*La séance est levée à 20 h. 25. Prochaine séance demain jeudi 12 décembre 2002 à 14 h. 15.*