



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

02-04-2003

10:00 uur

mercredi

02-04-2003

10:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

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

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

INHOUD

- Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. B354)
Sprekers: Luc Sevenhans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Jan Eeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en het station van Denderleeuw" (nr. B474)
Sprekers: Jan Eeman, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Jan Eeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de autotreinen en nachttreinen vertrekkende vanuit Bressoux" (nr. B364)
Sprekers: Jan Eeman, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de stopplaats Evergem op de spoorlijn 58" (nr. B425)
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Karel van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS-lijn 60 Brussel-Dendermonde" (nr. B426)
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van mevrouw Michèle Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbinding Athus-Meuse" (nr. B512)
Sprekers: Michèle Gilkinet, voorzitter van de ECOLO-AGALEV-fractie, *Isabelle Durant*, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten boven Brussel" (nr. B443)
Sprekers: Hans Bonte, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

SOMMAIRE

- Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la licence d'agent maritime" (n° B354)
Orateurs: Luc Sevenhans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jan Eeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare SNCB de Denderleeuw" (n° B474)
Orateurs: Jan Eeman, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jan Eeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression des autos-trains et des trains de nuit au départ de Bressoux" (n° B364)
Orateurs: Jan Eeman, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de l'arrêt d'Evergem sur la ligne ferroviaire 58" (n° B425)
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne SNCB 60 Bruxelles-Termonde" (n° B426)
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de Mme Michèle Gilkinet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison Athus-Meuse" (n° B512)
Orateurs: Michèle Gilkinet, présidente du groupe ECOLO-AGALEV, *Isabelle Durant*, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit au-dessus de Bruxelles" (n° B443)
Orateurs: Hans Bonte, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de spoorlijn 63 tussen Kortemark en Houthulst en de spoorlijn 83 op het grondgebied Kortrijk en Zwevegem" (nr. B432)		Transports sur "la ligne de chemin de fer 63 entre Kortemark et Houthulst et la ligne de chemin de fer 83 sur le territoire de Courtrai et de Zwevegem" (n° B432)	
<i>Sprekers:</i> Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Jef Valkeniers , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Annemie Van de Casteele , Willy Cortois		<i>Orateurs:</i> Yves Leterme , président du groupe CD&V, Jef Valkeniers , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Annemie Van de Casteele , Willy Cortois	
Vraag van de heer Jef Valkeniers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sluiting van treinstations" (nr. B438)	15	Question de M. Jef Valkeniers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture de certaines gares" (n° B438)	15
<i>Sprekers:</i> Jef Valkeniers , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jef Valkeniers , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële toestand van de Holding ABX-Logistics-Group NV" (nr. B520)	16	Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière du Holding ABX-Logistics-Group SA" (n° B520)	16
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verlenging van de vergunningen van de piloten van City Bird en Sabena" (nr. B521)	18	Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolongation des licences de pilotes City Bird et Sabena" (n° B521)	18
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de functie(s) van de heer Etienne Schouppe, voormalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. B522)	20	Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la (les) fonction(s) occupée(s) par M. Etienne Schouppe, ex-administrateur délégué de la SNCB" (n° B522)	20
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verschillende personeelsstatuten bij de NMBS" (nr. B392)	21	Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les différents statuts du personnel de la SNCB" (n° B392)	21
<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de treinverbinding Kortrijk-Lille" (nr. B499)	23	Question de Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Courtrai-Lille" (n° B499)	23
<i>Sprekers:</i> Els Haegeman , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Els Haegeman , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en	25	- Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des	25

Vervoer en aan de minister van Landsverdediging over "de door het leger niet langer gebruikte spoorweglijn 45" (nr. B434)

- mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de 25
minister van Landsverdediging over "de door het
leger niet langer gebruikte spoorweglijn 45"
(nr. B435)

Sprekers: **Géraldine Pelzer-Salandra,**
Isabelle Durant, vice-eerste minister en
minister van Mobiliteit en Vervoer

Transports et au ministre de la Défense sur
"l'abandon par l'armée du transport ferroviaire sur
la ligne 45" (n° B434)

- Mme Géraldine Pelzer-Salandra au ministre de 25
la Défense sur "l'abandon par l'armée du
transport ferroviaire sur la ligne 45" (n° B435)

Orateurs: **Géraldine Pelzer-Salandra,**
Isabelle Durant, vice-première ministre et
ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 2 APRIL 2003

MERCREDI 2 AVRIL 2003

10:00 uur

10:00 heures

La séance est ouverte à 10.05 heures par Mme Marie-Thérèse Coenen, présidente.
De vergadering wordt geopend om 10.05 uur door mevrouw Marie-Thérèse Coenen, voorzitter.

La **présidente**: M. Ludo Van Campenhout n'est pas présent, ce qu'on peut comprendre.

01 Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. B354)

01 Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la licence d'agent maritime" (n° B354)

01.01 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn eerste vraag over dit dossier dateert reeds van 1998, dat is al een tijdje geleden. Wij zijn nu ongeveer vijf jaar verder en ik heb de indruk dat het dossier nog steeds niet is afgerond.

01.01 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Ma première question relative au projet d'arrêté royal sur la licence d'agent maritime remonte au mois de mars 2002. Le problème est donc connu.

De laatste vraag die ik aan u heb gesteld dateert van maart 2002, dat is nu ook weer een jaar geleden. U zal het dossier nu ondertussen wel in detail kennen en ik hoef in deze commissie het belang van de vergunning van scheepsagent niet langer uit te leggen. De vraag is heel eenvoudig. Hoe ver staat het nu met het dossier, nadat het vijf jaar op uw kabinet heeft rondgezworven?

Quel est l'état de ce dossier qui est en souffrance depuis cinq ans déjà?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega Sevenhans, in een eerste fase werd overwogen om via een koninklijk besluit een echte vergunning te creëren voor scheepsagenten. Uit contacten met de sector van de tussenpersonen in het vervoer is echter gebleken dat de basiswet, namelijk de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer, vereenvoudigd en gemoderniseerd moest worden. De voorontwerpen van tekst tot wijziging van de wet van 26 juni 1967 in een wet betreffende de toegang tot het beroep van transportorganisator, zijn na verkennende contacten met de sector klaar voor officiële behandeling. Er zal met andere woorden officieel overleg plaatsvinden met de sector, dan volgt een bespreking in de Ministerraad en wordt gewacht op een advies van de Gewesten en van de Raad van State, om uit te monden in een indiening in het Parlement. Tot zover de stand van zaken in dit dossier.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Dans une première phase, la volonté politique a été dégagée pour mettre au point une véritable licence. Après des contacts avec le secteur des courtiers en transport, il s'est avéré qu'il fallait d'abord moderniser la loi sur le statut des courtiers en transport de marchandises. Le nouveau texte de loi est prêt et son examen peut se poursuivre. Le secteur va d'abord être consulté, après quoi le texte sera examiné en Conseil des ministres. Puis il y aura l'avis des Régions et du Conseil d'Etat et, enfin, le dépôt au Parlement.

01.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): Het zal dus ook niet meer

01.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS

voor deze legislatuur zijn, dus zal het voor de volgende legislatuur zijn. Ik vind het spijtig dat het dossier zo lang heeft aangesleept en is blijven rondslingeren. Zou ik een kopie van uw antwoord kunnen krijgen, mevrouw de minister? Waarvoor mijn dank.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Vraag van de heer Jan Eeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en het station van Denderleeuw" (nr. B474)

02 Question de M. Jan Eeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare SNCB de Denderleeuw" (n° B474)

02.01 Jan Eeman (VLD): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, sedert enige tijd wordt melding gemaakt van de bouw van een logistiek centrum, een nieuw seinhuis en een nieuwbouw voor de te groeperen administratie van de regio. Het is precies in verband met deze eventuele werken dat ik graag zou vernemen wat de stand van zaken is in verband met de bouwaanvragen. Indien mogelijk zou ik ook graag een eventuele aanvangsdatum kennen. Wat is de raming van de kostprijs? Ten slotte zou ik schematisch de eventuele inplantingen willen kennen.

02.01 Jan Eeman (VLD): Il est question, depuis un certain temps déjà, de la construction d'un centre logistique, d'une nouvelle cabine de signalisation et d'un nouveau bâtiment pour l'administration régionale, tout cela à Denderleeuw. Qu'en est-il des demandes de permis d'urbanisme? Quand les travaux débiteront-ils? Combien de temps dureront-ils? Quelles sont les sites d'implantation?

02.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega Eeman, in Denderleeuw worden inderdaad twee projecten gepland, namelijk een dienstgebouw waarin seinhuis en administratie van de regio gegroepeerd worden en een logistiek centrum. Voor beide gebouwen kan de NMBS de volgende inlichtingen en een stand van zaken bekendmaken. Voor het seinhuis en dienstgebouw werd de stedenbouwkundige bouwvergunning bij AROL nog niet aangevraagd omdat dit project zich nog in de studiefase bevindt. De vermoedelijke aanvangsdatum is bij de NMBS gepland voor begin 2006. De duurtijd van de werken wordt geraamd op twee jaar. De vermoedelijke kostprijs, zoals hij momenteel geraamd is, bedraagt 6 miljoen euro.

02.02 Isabelle Durant, ministre: En effet, un nouveau centre logistique et un bâtiment de service destiné à accueillir une cabine de signalisation et l'administration régionale sont prévus pour Denderleeuw. Le bâtiment de service et la cabine de signalisation en sont encore dans la phase d'étude, le permis d'urbanisme n'ayant pas encore été demandé. Les travaux débiteront vraisemblablement en 2006, dureront deux ans et coûteront 6 millions d'euros. Pour ce qui est du centre logistique, la demande a été introduite le 12 septembre. Nous attendons encore une réponse. Les travaux commenceraient en avril 2004, dureraient deux ans et coûteraient 3,5 millions d'euros.

Voor het logistiek centrum is de stedenbouwkundige vergunning bij AROL ingediend op 12 september 2002. Het advies werd nog niet ontvangen. De vermoedelijke aanvangsdatum van deze werken heeft de NMBS voorzien tegen april 2004. De duurtijd wordt geraamd op twee jaar en de vermoedelijke kostprijs wordt momenteel geraamd op 3,5 miljoen euro.

Deze elementen zijn meegedeeld door de NMBS.

02.03 Jan Eeman (VLD): Mevrouw de minister, is het mogelijk om eventueel een kopie van het inplantingsplan te bekomen?

02.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Eeman, de NMBS moet dat aan mij overmaken en daarna maak ik het aan u over. Ik wacht nog enkele dagen.

02.04 Isabelle Durant, ministre: M. Eeman recevra le plan d'implantation aussitôt que je l'aurai reçu de la SNCB.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van de heer Jan Eeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de autotreinen en nachttreinen vertrekkende vanuit Bressoux" (nr. B364)

03 Question de M. Jan Eeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression des autos-trains et des trains de nuit au départ de Bressoux" (n° B364)

03.01 Jan Eeman (VLD): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag betreffende auto- en nachttreinen vertrekkende vanuit Brussel sluit eigenlijk aan bij de vraag van een paar weken geleden betreffende dezelfde problematiek, maar dan in verband met de treinen vertrekkende vanuit Denderleeuw. Ten eerste, vernam ik graag welke werken, eventueel investeringswerken, de laatste jaren in Bressoux werden uitgevoerd. Ten tweede, wat zou de kostprijs hiervan zijn voor 2000, 2001 en 2002?

03.01 Jan Eeman (VLD): Quels travaux en général et quels travaux d'investissement en particulier ont-ils été réalisés ces dernières années à la gare de Bressoux et qu'ont-ils coûté au cours des années 2000, 2001 et 2002?

03.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega, volgende investeringen werden gedaan om de autoslaaptreinen in het station Bressoux te organiseren: elektrificatie van de sporen 22, 23 en 24, constructie van een los- en laadplatform tussen de sporen 22, 23 en 24 en mobiele laadhellingen. Wat de kosten betreft die werden gedaan voor de voornoemde investeringen, zal ik u de cijfers voor 1999, 2000, 2001 en 2002 schriftelijk bezorgen.

03.02 Isabelle Durant, ministre: Afin d'organiser les trains-autos-couchettes à la gare de Bressoux, les voies 22, 23 et 24 ont été électrifiées. Ces voies ont aussi été équipées d'une plate-forme de chargement et de déchargement, ainsi que de pentes mobiles de chargement. Je vous communiquerai par écrit les coûts exacts pour les années 1999, 2000, 2001 et 2002.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de stopplaats Evergem op de spoorlijn 58" (nr. B425)

04 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de l'arrêt d'Evergem sur la ligne ferroviaire 58" (n° B425)

04.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de problematiek van spoorlijn 58 is reeds meerdere malen in onze commissie aan bod gekomen. Mevrouw Schauvliege heeft hierover op 26 maart ook een vraag gesteld. Thans wens ik specifiek in te gaan op de heropening van de stopplaats Evergem op spoorlijn 58. Hierdoor bestaat de opportuniteit om het stedelijk openbaar vervoersnet in te schakelen in het spoor.

04.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): La remise en service de l'arrêt désaffecté d'Evergem, sur la ligne 58, permettrait de stimuler le réseau de transports publics de la ville.

De afgelopen maanden en jaren heeft het gemeentebestuur van Evergem-Ertvelde nagedacht over de wijze waarop de mobiliteit op een duurzame wijze geordend en beheerd kan worden. Daarvoor hebben zij initiatieven genomen en samengewerkt met andere besturen of ingespeeld op studies die betrekking hebben op de gemeente of de regio. In dit duurzaam scenario vervult het spoorverkeer een primordiale rol. De spoorlijn 58, die Gent met Eeklo verbindt, loopt over het grondgebied van de gemeente Evergem en bedient de gemeente momenteel enkel met de

L'administration communale a étudié le dossier et demande si l'arrêt d'Evergem ne pourrait pas être remis en Etat, ce que préconisent de nombreuses autres études et d'autres communes. Même le comité ferroviaire Gand-Eeklo – Ligne 58, mis sur pied par la ministre elle-même, est de cet avis.

stopplaats in de deelgemeente Sleidinge. Het station van Evergem zelf is in 1960 afgebroken na ophoging van de spoorlijn bij de aanleg van de brug over de ringvaart. Sedertdien wordt Evergem niet meer bediend. Nochtans is Evergem–Ertvelde een belangrijke woonzone waar heel wat mensen wonen die te Gent of Brussel werken. Het is bijgevolg een belangrijke plaats waarmee men rekening dient te houden.

Het gemeentebestuur van Evergem alsook andere besturen en studies zijn het erover eens dat de stopplaats in Evergem heropend zou moeten worden. Bovendien is het spoorlijncomité Gent–Eeklo Lijn 58, dat door u werd opgericht, in zijn eerste resultatenrapport tot besluit gekomen dat de heropening van de stopplaats te Evergem ten zeerste wenselijk en aan te raden is. De gemeente Evergem is bereid via nader en gedetailleerder onderzoek de potenties van de heropening van de stopplaats te bekijken en samen te werken met de NMBS. De gemeente Evergem is er bovendien van overtuigd dat mits een gerichte promotie in Evergem zelf en in de buurgemeenten, er tal van reizigers voor het gebruik van de spoorlijn warm gemaakt kunnen worden.

Ik had dan ook graag, mevrouw de minister, hieromtrent uw standpunt gekend.

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van Hoorebeke, met de NMBS, het raadgevend comité van de gebruikers en mijn diensten heb ik inderdaad een werkgroep opgericht met het oog op een continue studie van het vervoersplan voor de binnenlandse reizigersdienst. Ik heb dat gedaan als bijlage bij het tweede beheerscontract van de NMBS. In dezelfde bijlage heb ik ook een beslissing genomen over een aanpak van de integrale kwaliteit van zes lijnen van het net, onder meer de lijn 58 Gent-Eeklo. Zoals u zegt, heb ik ook de oprichting van lijncomités gesteund via een uitkering aan de verenigingen van spoorgebruikers. Het nut van de heropening van de halte in Evergem is daar inderdaad ter sprake gekomen. Ik ben overigens bereid de NMBS voor te stellen de lijn Gent-Eeklo in een specifieke voorstedelijke context te plaatsen, met een hogere frequentie.

Buiten deze initiatieven wordt de heropening van de stopplaats in Evergem ook in verschillende plannen en studies voorgesteld, onder meer in de studie van het openbaar vervoer in de regio-Gent die in opdracht van De Lijn werd opgemaakt door de tijdelijke vereniging Tritel en Goudappel Coffeng. Het perspectief van die studie was 2025. Volgens de studie past de heropening van de stopplaats in Evergem in de ruimere uitwerking van het voorstadsnet rond Gent. Die studie wordt ook beschouwd als een werkinstrument dat kan dienen als basis voor de ontwikkelingen die uiteindelijk zullen leiden tot de uitbouw van het voorstadsnet rond Gent.

Ik verheug me alleszins op de steun van de gemeente Evergem voor initiatieven in die zin. Ik wil ze ook steunen gedurende de volgende maanden en misschien tijdens de volgende legislatuur, sans préjudice de qui se trouvera où.

04.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mevrouw de minister, voor dit dossier hoop ik dat u opnieuw minister van Mobiliteit zult worden.

Quel est en l'espèce le point de vue de la ministre?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: J'ai en effet créé avec la SNCB, le Comité consultatif des usagers et mes services un groupe de travail chargé du plan de transport pour le trafic intérieur de voyageurs, dans lequel je plaide pour la 'qualité intégrale', notamment aussi pour la ligne 58.

La question de l'utilité de la réouverture d'Evergem a également été abordée dans le cadre des comités de ligne que je soutiens. Je suis prête à proposer à la SNCB d'inscrire la ligne Gand-Eeklo dans un contexte suburbain spécifique, avec une fréquence accrue des trains.

Une étude de De Lijn inscrit la réouverture d'Evergem, qui est prévue pour 2025, dans le cadre d'un réseau RER plus étendu autour de Gand. Cette étude peut être considérée comme un document de travail de base. Je me réjouis d'ores et déjà du soutien de la commune d'Evergem.

04.04 Minister **Isabelle Durant**: Dat hoop ik dus niet alleen. Je peux devenir ministre de la ligne d'Evergem.

04.05 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): U hebt ook positieve kanten, maar daarop zal ik nu niet ingaan. In elk geval, uw antwoord verheugt mij ook, vooral omdat het wordt gedragen door de gemeente Ertvelde-Evergem. Het gaat om een belangrijke woonomgeving. Wij komen hier tot een zeer goede samenwerking tussen de gemeente en de NMBS. Ik kan het initiatief alleen maar voort aanmoedigen en hopen dat die stopplaats zo spoedig mogelijk wordt ingeschakeld in het voorstedelijk net. Dat is immers heel belangrijk voor de verlichting van het werkverkeer naar de stad Gent en omstreken.

04.05 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): J'espère que cette réouverture interviendra dans les plus brefs délais.

04.06 Minister **Isabelle Durant**: Ik heb een Gentenaar naast mij.

04.07 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Dat weet ik.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 **Vraag van de heer Karel van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS-lijn 60 Brussel-Dendermonde" (nr. B426)**

05 **Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne SNCB 60 Bruxelles-Termonde" (n° B426)**

05.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag handelt niet over Gent maar over Dendermonde. U merkt dat mijn aandachtspunten verder dan Gent reiken.

05.02 Minister **Isabelle Durant**: (...)

05.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mevrouw de minister, Dendermonde ligt in mijn provincie. Alhoewel de lijn 60 eveneens betrokken is bij het Brusselse GEN-plan is er geen uitbreiding van het aanbod aan stoptreinen tijdens de piekuren. De huidige dienstregeling biedt tijdens de piekuren 4 stoptreinen per uur aan. De doelstelling van het GEN-plan wordt derhalve nu reeds op deze lijn gehaald. Het plan behelst echter ook een 30 minutendienst buiten de piekuren. De huidige regeling voorziet in slechts in 1 stoptrein per uur.

05.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): La ligne 60 relève également du projet RER. L'objectif premier du projet RER, quatre trains omnibus par heure aux heures de pointe, est déjà atteint à l'heure actuelle. L'autre objectif, un service de trente minutes en dehors des heures de pointe, ne l'est toutefois pas. Qu'est-ce qui empêche la SNCB de réaliser dès à présent le deuxième objectif? Le service de trains rapides entre Bruxelles et Termonde propose seulement un train IC par heure. La SNCB a-t-elle déjà réalisé un sondage sur les effets d'une amélioration de l'offre sur les nombres de voyageurs? Un train IR entre Bruxelles et Termonde, avec un ou deux arrêts à peine, est-il envisageable?

Mevrouw de minister, wat weerhoudt er de NMBS van nu reeds een verbetering van deze dienst in te voeren? De sneltreindienst tussen Brussel en Dendermonde biedt slechts 1 IC-trein per uur aan. Dit is bijzonder weinig. In Wallonië worden lijnen met eenzelfde trafiek beter bediend. Het komt me dan ook voor dat een 30 minutendienst op de lijn 60 een aanzienlijke verbetering zou uitmaken en meer reizigers zou aantrekken. Heeft de NMBS reeds gepeild naar de meertrafiek die zulke verbetering van het aanbod zou meebrengen? Het heeft er alle schijn naar dat een IR-trein met slechts 1 of 2 haltes tussen Brussel en Dendermonde wenselijk is. Wat is uw standpunt terzake, mevrouw de minister?

05.04 Minister **Isabelle Durant**: De toekomstige bediening van de lijn 60 is vastgelegd door de NMBS en is in een dubbelkader gesitueerd met enerzijds, het GEN-project en anderzijds, het beheercontract.

U vraagt me naar mijn standpunt. Ik ben van plan de NMBS voor te stellen de lijn 60 in het GEN-concept op te nemen. Het is correct dat er reeds 4 treinen per uur rijden tijdens de piekuren. De huidige toestand kan, mijns inziens, echter worden verbeterd. Probleem is dat de huidige intervallen onregelmatig zijn, soms tot meer dan 30 minuten. De invoering van gecadanceerde treinen, bijvoorbeeld een trein om de 15 minuten, zou een verbetering zijn. Als boutade kan ik zeggen dat ik niet alleen minister kan worden van Evergem maar ook van de gemeenten op de lijn 60. Mijnheer Van Hoorebeke, ik ben het volkomen met u eens dat de lijn 60 ook gedurende de daluren om het half uur zou moeten worden bediend. De bediening tijdens de daluren is niet alleen voor deze lijn een belangrijk punt. Daluren zijn immers evenzeer uren waarbij de NMBS klanten kan aantrekken. Een goede dienstverlening tijdens de daluren is een manier om de doelstelling van 50% meer treinreizigers te kunnen bereiken. Een frequentie van 4 treinen tijdens de daluren langs het hoofdstedelijke gedeelte van de lijn, tussen Asse en Brussel, is eveneens opgenomen in de GEN-overeenkomst. In deze streek is het potentieel het grootst. Ik steun uw voorstel en zal deze verbetering blijven verdedigen. Ik herhaal dat het grote probleem de onregelmatige intervallen zijn.

05.05 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, ik kan de minister alleen maar danken voor dit verheugend bericht dat voor de toekomst opnieuw perspectieven geeft. Op mijn laatste twee vragen in deze commissie heb ik een positief antwoord gekregen. Ik wil de voorzitter en de minister danken voor de goede samenwerking in de afgelopen regeerperiode.

05.06 Minister **Isabelle Durant**: Dank u, mijnheer Van Hoorebeke.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

06 **Question de Mme Michèle Gilkinet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison Athus-Meuse" (n° B512)**

06 **Vraag van mevrouw Michèle Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbinding Athus-Meuse" (nr. B512)**

06.01 **Michèle Gilkinet** (ECOLO-AGALEV): Madame la présidente, madame la ministre, la liaison dite Athus-Meuse, inaugurée officiellement le 15 décembre 2002, a entraîné sur les lignes 139 et 140 de la SNCB, une réorganisation du trafic des marchandises. Une dizaine de trains de marchandises, circulant le plus souvent la nuit, se sont ajoutés aux trains qui circulaient déjà avant cette date. En fait, il me revient qu'entre 15 et 19 trains circulent entre 22 heures et 6 heures. Je reste prudente car parfois, j'entends citer d'autres chiffres.

La particularité de cette ligne est son passage au cœur de plusieurs villages, Court-St-Etienne, Villers-la-Ville et parfois même à cinq mètres des habitations.

05.04 **Isabelle Durant**, ministre: Le futur service de la ligne 60 a été élaboré par la SNCB dans le cadre du plan de gestion RER et dans le cadre de ce qui a été convenu à cet égard dans le plan de gestion. Ma proposition consiste, en effet, à adapter les objectifs du projet RER pour la ligne 60. A l'heure actuelle, il y a effectivement déjà 4 trains par heure, mais les intervalles sont irréguliers et excèdent parfois la demi-heure. Le but est donc d'atteindre un service régulier avec des intervalles de moins d'une demi-heure, également pendant les heures creuses.

06.01 **Michèle Gilkinet** (ECOLO-AGALEV): Door de aanleg van de nieuwe verbinding Athus-Meuse zijn er bovenop het vroegere treinverkeer op de lijnen 139 en 140 een tiental goederentreinen bijgekomen die overwegend 's nachts rijden dwars door verscheidene dorpen en die ondanks de door de NMBS verrichte aanpassingswerken, voor geluidshinder zorgen.

Les riverains de ces lignes formulent différentes plaintes. Je ne vais pas les énumérer ici, car on vous les a transmises et je vais, pour gagner un peu de temps, passer à l'essentiel de ma question.

La SNCB a indiqué, au cours d'une séance d'information, avoir réalisé des aménagements et en projeter d'autres pour réduire notamment les nuisances sonores à la source. Elle a cité, par exemple, le remplacement du ballast, le meulage des rails, l'amélioration du système de drainage, etc.

On doit reconnaître qu'effectivement, certaines nuisances existent et qu'il convient que la SNCB mette tout en œuvre pour les réduire au maximum.

Je désirerais connaître les mesures prévues. Pouvez-vous me décrire celles qui ont déjà été réalisées et celles qui sont encore en cours?

Quelles sont les demandes qui ont été formulées à la SNCB pour réduire drastiquement et rapidement les principaux désagréments réels pour les habitants et qui sont liés à l'exploitation de ces lignes? Quels sont les aménagements que la SNCB compte réaliser pour réduire ces nuisances? A certains endroits, des murs anti-bruit ne seraient-ils pas nécessaires?

Je ne vais pas tout détailler, mais je vais écouter votre réponse avec attention.

Un deuxième point qui me semble important, est l'information de la population concernée sur les évolutions actuelles des lignes et ce qui va être réalisé pour améliorer la situation des riverains.

En dernier lieu, pouvons-nous connaître les futurs projets de lignes à l'horizon 2015?

Voici, madame le ministre, le détail des questions auxquelles je souhaite obtenir une réponse de votre part.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: Madame la présidente, je vais essayer de répondre le plus complètement possible aux différentes questions qui me sont posées.

Nous sommes ici tous largement d'accord pour dire qu'il faut à la fois privilégier la marchandise sur le train, mais qu'il faut aussi se préoccuper de la question des nuisances.

En ce qui concerne le nombre de trains sur la ligne 139, il a assez peu évolué suite à l'inauguration de la ligne Athus-Meuse, puisque l'évolution du trafic consiste avant tout, en un glissement de la ligne 162 vers celle d'Athus-Meuse. Pour les trains venant de la ligne 139 en direction du sud, le glissement a lieu de la ligne 161 vers la ligne 140. Il n'y a donc pas d'augmentation en volume, mais un transfert d'une ligne à l'autre.

Les tronçons Ottignies - Basse-Wavre (ligne 139) et Ottignies - Villers-la-Ville (ligne 140) font partie du réseau RER projeté. Le trafic de voyageurs ne diminuera donc pas.

Welke verzoeken werden dienaangaande tot de NMBS gericht?

Welke aanpassingswerken werden terzake al verricht, zijn momenteel aan de gang of zijn gepland? Zou men geen geluidsschermen moeten installeren?

Wat zijn de plannen tot 2015 met betrekking tot toekomstige lijnen?

06.02 **Minister Isabelle Durant**: Er is geen toename van het verkeersvolume, maar wel een verschuiving van de lijnen 161 en 162 naar de nieuwe lijn. De baanvakken Ottignies-Basse-Wavre (lijn 139) en Ottignies-Villers-la-Ville (lijn 140) maken deel uit van het geplande GEN. Het reizigersverkeer zal er dus niet afnemen.

De lijn 139 is volledig vernieuwd en ik heb de begroting 2003 van de NMBS laten aanpassen opdat de noodzakelijke werken op de lijn 140 kunnen worden voortgezet teneinde de geluidshinder en de trillingen te verminderen.

La SNCB effectue en ce moment des travaux de renouvellement des voies, de façon périodique afin de permettre une amélioration des conditions d'exploitation.

La ligne 139 est complètement renouvelée et j'ai fait amender le budget 2003 de la SNCB pour que les travaux relatifs à la ligne 140 puissent également se poursuivre sans retard, car ils sont nécessaires.

A l'occasion de ces travaux, des matériaux plus modernes sont utilisés: de nouveaux ballasts sur les plates-formes assainies, de longs rails plus soudés qui les font moins vibrer. Tout cela constitue une amélioration en matière d'émission de bruits et pour les vibrations.

En ce qui concerne la pose d'écrans anti-bruit le long des voies des chemins de fer, cette formule est d'une efficacité relative et pas toujours la meilleure. Elle est aussi pénalisante du point de vue du paysage.

En effet, par définition un mur anti-bruit est un écran et généralement, les riverains ne sont pas tellement en faveur de ce genre d'initiative.

Cette pose d'écrans anti-bruits n'est envisagée que lors de lignes nouvelles ou de travaux importants de réaménagement, mais moins sur des lignes anciennes. Les riverains sont d'ailleurs peu demandeurs, en raison du peu d'efficacité et du problème paysager.

La mesure la plus effective pour la réduction du bruit de roulement des trains de marchandises consiste à une adaptation du parc européen des wagons. Un accord a été conclu entre les opérateurs européens de fret, dont la SNCB, qui prévoit l'acquisition de wagons de marchandises neufs, lesquels seront évidemment nettement moins bruyants que le matériel roulant existant, qui est assez ancien. Une adaptation des wagons existants est envisagée mais cela nécessite évidemment une coordination internationale en cours, mais cela prend plus de temps quand on doit se coordonner au niveau européen. Les préoccupations exprimées par les riverains et les habitants font l'objet d'une écoute importante et il y a été répondu dans toute la mesure du possible. La SNCB est ouverte aux demandes d'information et de contacts directs qui pourraient être formulées. Un certain nombre de séances d'information concernant l'évolution de ce trafic dans les environs d'Ottignies ont déjà été organisées: le 6 novembre 2002 à Ottignies, le 4 décembre 2002 à Court-Saint-Etienne pour les habitants de Court-Saint-Etienne et de Villers-la-Ville, le 7 février 2003 à Ottignies, à nouveau pour les habitants de la région, le 20 février 2003 pour les habitants de Grez-Doiceau. Une autre séance d'information aura lieu le 3 avril prochain à Ligny. Ces séances consistent à préciser la portée assez limitée en fait, mais il est important d'informer les habitants, de la réorganisation du trafic marchandises dans la région et de la situer dans le contexte général de l'évolution nationale et internationale de ce trafic à la SNCB.

Les représentants de la SNCB ont fait état d'une capacité objective de la ligne Athus-Meuse – ce sont les perspectives 2010-2012 - de

Geluidsschermen hebben maar een relatieve doeltreffendheid en ontsieren het landschap. Er is weinig vraag naar bij de omwonenden.

De efficiëntste maatregel is een aanpassing van het Europees wagonpark. Een Europees akkoord voorziet in de aankoop van nieuwe goederenwagons die heel wat minder geluidsoverlast veroorzaken. Een aanpassing van de bestaande wagons wordt overwogen en vereist een internationale coördinatie.

Er werd in de mate van het mogelijke tegemoet gekomen aan de bezorgdheid van de omwonenden. In de omgeving van Ottignies werden reeds een aantal informatievergaderingen georganiseerd met betrekking tot de reorganisatie van het goederenverkeer in het kader van de nationale en internationale ontwikkeling. Een volgende sessie is gepland.

De NMBS wijst op een gewenste capaciteit van 120 tot 140 treinen per dag voor de lijn Athus-Meuse in 2010-2012 en op een potentieel van 45 à 50 treinen voor de lijn 140 tegen 2010-2012; dit heeft niets te maken met de 600 genoemde treinen. Ik wijs erop dat het dagelijkse aantal van 20.000 voertuigen op de snelwegen in bepaalde streken erg vaak wordt overschreden.

Een milieuoëfficiënt die rekening houdt met de geluidsoverlast zal inbegrepen zijn in de bijdrage die door de NMBS dient te worden betaald, maar ook door de toekomstige andere gebruikers van de lijnen, vermits de markt wordt opengesteld vanaf maart 2003.

120 à 140 trains par jour et d'un potentiel à l'horizon 2010-2012 de 45 à 50 trains pour la ligne 140, alors qu'aujourd'hui on est à 37. Cela n'a donc rien à voir avec des affirmations qui parleraient de 600 trains. Je pense que c'est une information qui n'est pas exacte. Pour situer les choses, je voudrais aussi dire qu'un chiffre de 20.000 véhicules par jour sur les autoroutes, les voitures mais aussi des véhicules bien plus bruyants, est très souvent dépassé pour des régions qui subissent aussi les effets du trafic routier ou autoroutier.

Plus structurellement, j'ai fait inscrire dans la formule de fixation de la redevance à payer pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire un coefficient qui permettra de rendre compte de l'incidence environnementale, notamment le bruit. Je pense que c'est une réponse importante, structurelle, non seulement pour la ligne Athus-Meuse mais aussi pour d'autres. Un coefficient d'incidence environnemental doit être inclus dans la redevance à payer par l'utilisateur de la ligne. Aujourd'hui, ce n'est que la SNCB mais, depuis mars 2003, le marché s'ouvre à d'autres opérateurs. Il faudra que ces derniers rendent compte aussi en termes d'utilisation de matériel et d'incidence environnementale, notamment en matière de bruit.

06.03 Michèle Gilkinet (ECOLO-AGALEV): Madame la ministre, je suis partisane de dégager le transport routier vers le transport ferroviaire. Je crois que, dans l'ensemble, les habitants de Villers-la-Ville et de Court-Saint-Etienne subissent aussi les nuisances atroces et terribles de la route. Néanmoins, la particularité de ces deux villages est le fait que l'habitat se trouve à 5 mètres des rails à certains endroits. Il semble que l'information ne soit vraiment pas bien parvenue par rapport aux projets d'aménagement en cours et que la première phase va surtout concerner la ligne jusqu'à Ottignies-Louvain-la-Neuve. Pour Court-Saint-Etienne et Villers-la-Ville, qui sont après Ottignies, tant l'information que les premières phases d'installation de matériel qui permettent d'éviter un certain nombre de désagréments n'existent pas.

06.03 Michèle Gilkinet (ECOLO-AGALEV): In Villers-la-Ville en Court-Saint-Etienne bevinden de woningen zich vaak op 5 meter van de sporen. Het is alsof de informatie echt niet goed is doorgedrongen tot deze twee dorpen, die voorbij Ottignies liggen.

Ik onthoud dat u budgetten heeft kunnen vrijmaken om op korte termijn tot mogelijke verbeteringen te komen.

Je retiens que vous avez pu dégager des budgets de manière telle à réaliser toutes les améliorations possibles à court terme.

Nous continuerons à suivre ce dossier car ce qui importe, c'est que le rail soit bien accepté par la population, de sorte qu'on puisse encore renforcer son utilisation, et c'est bien notre objectif.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten boven Brussel" (nr. B443)

07 Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit au-dessus de Bruxelles" (n° B443)

07.01 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil inderdaad voor de laatste keer terugkomen op de uitvoering van het luchthavenakkoord van januari laatstleden. Daar is reeds heel wat rond te doen geweest. Er zijn inmiddels ook een aantal data ingevuld en onder meer bevestigd in het Parlement door de eerste minister twee weken geleden inzake de uitvoering. Meer

07.01 Hans Bonte (SP.A): La dispersion partielle des vols de nuit au-dessus du nord de la périphérie devrait être effective les 14 et 15 mai. Le 21 mars, la ministre a demandé à

specifiek zou er in de nacht van 14 op 15 mei een gedeeltelijke spreiding, zoals opgenomen in het akkoord, komen boven de Noordrand en zou er op 12 juni een route operationeel worden boven Brussel.

Bij het stellen van de vraag houd ik ermee rekening dat de Brusselse regering blijkbaar niet ingaat op uw vraag naar advies omtrent de voorliggende route of althans de suggestie die u daaromtrent gedaan hebt ten aanzien van Belgocontrol. Ik stel mij de volgende vragen.

Ten eerste, wat moet er precies gebeuren om vooralsnog de datum van 12 juni te halen om de Brusselse route operationeel te maken en dus een aanvulling van de spreidingsroutes boven de Noordrand operationeel te krijgen? Wat moet er precies gebeuren vooraleer alle procedures doorlopen zijn, zodoende dat 12 juni effectief gehaald wordt?

Ten tweede, wanneer er nog stappen gezet moeten worden, tegen wanneer moet dat dan gebeuren rekening houdend met de procedure van publicatie van de nieuwe route?

Ten derde, wanneer bent u van plan om de laatste procedurele stappen hieromtrent te zetten?

De **voorzitter**: Er was ook een vraag geagendeerd van de heer Bart Laeremans over deze aangelegenheid. Hij is echter niet aanwezig. Als men een vraag moet stellen, moet men aanwezig zijn.

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, zoals eerder gesteld heb ik reeds opdracht gegeven aan Belgocontrol om de route over Brussel uit te tekenen en naar de drukker te sturen. Om de deadline van 12 juli te respecteren moet de definitieve goedkeuring verleden worden voor 17 april. Dat is de datum waarop de nieuwe route wordt gepubliceerd in de AIP. De eerste uitwaaiing is ongeveer tussen de uitritten 6 en 7 van de ring gesitueerd. Dat is ongeveer aan de VTM-gebouwen, tussen het militair hospitaal en Grimbergen. Operationeel-technisch was dit de beste keuze.

Ik betreur het ten zeerste dat het Brussels Gewest zich niet wil uitspreken over het tracé voor de nieuwe route over Brussel. Sedert meer dan 1 jaar, februari 2002, worden alle beslissingen met betrekking tot de nachtvluchten genomen in het overlegcomité. Het Brussels Gewest is altijd een actieve deelnemer geweest. Dus nu beweren dat het onbevoegd is in deze materie is toch wel ver gezocht. Bovendien was het wel degelijk aanwezig op het laatste overlegcomité van 24 januari en heeft het mee de beslissing goedgekeurd.

Als federaal minister van mobiliteit en transport ben ik in eerste instantie bevoegd voor het uittekenen van de vliegroutes waarbij alle veiligheidsaspecten moeten worden nageleefd. Ik kon dan ook onmogelijk mijn goedkeuring verlenen aan een route over Brussel die een gevaarlijke opslagplaats overvloog. Het collectief risico voor de gemeenschap was hier te groot. Dat is uiteraard geen neutrale beslissing zonder impact voor het Brussels Gewest. Bovendien kunnen de criteria opgenomen in het principeakkoord van februari en juli 2002, onmogelijk gerespecteerd worden. Er zullen altijd nieuwe gehinderden zijn.

Belgocontrol de rendre opérationnel le couloir nocturne au-dessus de Bruxelles. Ce couloir pourrait dès lors être véritablement mis en service le 12 juin.

Le gouvernement bruxellois ne réagit pas à la demande d'avis. Cela pose-t-il un problème? Quelles étapes doivent-elles encore être franchies pour que les dates butoirs du 15 mai et du 12 juin puissent être respectées? Si des démarches doivent encore être entreprises, quels en sont les délais et quels sont les obstacles éventuels? Quand le Parlement pourra-t-il consulter les couloirs?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Belgocontrol a été chargée de définir la route qui survole Bruxelles et de l'envoyer à l'imprimeur. L'approbation définitive doit intervenir avant le 17 avril pour que le délai prévu puisse être respecté.

Le rayonnement au-dessus de la périphérie nord se fera entre les sorties 6 et 7 du ring de Bruxelles, entre l'hôpital militaire et Grimbergen. Le pour et le contre ayant été longuement pesés, cette solution semble la mieux adaptée. Je regrette que la Région de Bruxelles ne s'exprime pas au sujet de la route qui survole Bruxelles. Elle a pourtant toujours pris activement part aux discussions relatives aux vols de nuit. Qu'elle se déclare à présent incompétente me paraît quelque peu tiré par les cheveux. Mon refus d'une route qui survole un entrepôt dangereux n'est pas sans implications pour la Région bruxelloise. Des personnes seront toujours incommodées à Bruxelles, quoi qu'en disent les

Het leek mij dan ook volkomen logisch de bevoegde minister aan te schrijven over de kwestie. Geluidshinder aan de grond is immers een exclusieve bevoegdheid van de Gewesten. De bevoegde minister noch de Brusselse regering wensen zich echter over de zaak uit te spreken, waarvan akte. Aangezien ik geen reactie van het Brussels Gewest heb, zal ik loyaal de gemaakte afspraken naleven, hoewel niet van harte. Ik ben immers niet zeker dat het een goede beslissing is. Ik denk veeleer dat het een slechte beslissing is. Sedert mijn aantreden heb ik geijverd om de risico's inzake vliegverkeer waar mogelijk te beperken. Ik heb er ook voor geijverd om de dichtbevolkte zones te vermijden. Er is echter een akkoord gesloten met het Brussels Gewest. De invoering van een nachtelijke route over Brussel lijkt mij niet de beste keuze. Ze zal evenwel op een loyale manier worden uitgevoerd, als er geen reactie komt van het Brussels Gewest. Dat is tot nu toe het geval. De instructies en de procedure zijn lopende.

07.03 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn 63 tussen Kortemark en Houthulst en de spoorlijn 83 op het grondgebied Kortrijk en Zwevegem" (nr. B432)

08 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne de chemin de fer 63 entre Kortemark et Houthulst et la ligne de chemin de fer 83 sur le territoire de Courtrai et de Zwevegem" (n° B432)

08.01 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel u voor de laatste maal in deze legislatuur en in deze commissie een vraag.

Uiteraard heb ik ook een warme en hartelijke groet voor de collega's.

Ik wil het meer bepaald hebben over een regionaal dossier dat op de goede weg is om op een zinvolle manier te worden opgelost, zijnde de vrijgave van twee spoorwegbeddingen ter ontsluiting van het fietsverkeer in West-Vlaanderen, waaraan ook de provinciale overheid heel wat goede zorg besteedt in een goede coalitie, mijnheer Bonte. De CD&V en SP.A voert daar goed beleid.

Mevrouw de minister, u hebt bij voorgaande gelegenheden kunnen aankondigen dat u als voogdijminister van de NMBS op vraag van de betrokken besturen en nadat de procedure was doorlopen bij de NMBS. Het was trouwens een lange procedure voor de spoorlijn 63. Vanaf de vraag tot vrijgave tot en met de handtekening heeft ze een jaar geduurd. U had in elk geval het goede nieuws dat de procedure tot vrijgave in gang was gezet. Ondertussen is dit gebeurd. U hebt uw ministeriële goedkeuring gegeven aan het feit dat beide lijnen niet meer nuttig zijn voor spoorexplotatie op dit moment en dat ze dus kunnen worden vrijgegeven voor de doelstellingen die daar op een goede manier zijn naar voren geschoven. Nu is het moment om in de realiteit over te gaan tot de afwerking van deze dossiers. Dit betekent het uitbreken van de spoorinfrastructuur zelf. De sporen en de "bielen", zoals men dat bij ons noemt, en de ballast van die sporen.

accords de principe de 2002. Les nuisances sonores relèvent de la compétence des Régions, mais les ministres compétents pratiquent la politique de l'autruche.

Je vais exécuter la décision, mais ce ne sera pas de gaieté de cœur. Selon moi, une route nocturne au-dessus de Bruxelles n'est pas la meilleure solution.

08.01 Yves Leterme (CD&V): A l'issue d'une longue procédure, nous y sommes enfin parvenus: les lignes 83 et 63 ont été cédées à l'administration provinciale de Flandre occidentale afin d'y aménager des pistes cyclables. Les services concernés se préparent-ils déjà à enlever les voies? Quand les travaux débiteront-ils? Pourrait-on donner la priorité à ce dossier?

De heer Bonte is een uitgeweken streekgenoot, hij is verdwaald in Vlaams-Brabant, maar hij komt uit West-Vlaanderen en weet ongetwijfeld wat dat in Zwevegem betekent.

08.02 Jef Valkeniers (VLD): Mevrouw de voorzitter, hij is naar de beschaafde wereld gekomen.

08.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer Valkeniers, uit uw mond heeft het woord "beschaafd" een zeer bijzondere connotatie.

Mevrouw de voorzitter, ik kom opnieuw terzake en ik betreur een beetje dat collega's mij proberen af te leiden. Mevrouw de minister, mijn eerste vraag is of er op de betrokken diensten al voorbereidingen zijn gestart met betrekking tot de opbraak van de sporen? Ten tweede, vanaf welke datum wordt het dossier verder afgewerkt en wanneer wordt concreet gestart met het uitbreken van de sporen?

Ten slotte, kan er prioriteit worden gegeven aan die afbraak door de NMBS teneinde aan de provincie West-Vlaanderen, ondermeer de gedeputeerden Durnez en Van Gheluwe - deze laatste behoort tot de SP.A, dat zal de heer Bonte plezieren - de kans te geven om de aanleg van veiligere fietspaden op deze spoorwegbedingen uit te voeren.

08.04 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, comme d'habitude, j'ai toujours de bonnes nouvelles à vous annoncer. Je suis, moi aussi une grande "voorstander van het fietsverkeer".

08.04 Minister Isabelle Durant: Ik ben eveneens een groot voorstander van het fietsverkeer.

Ik ben bovendien een groot voorstander van het fietsverkeer en heb het West-Vlaamse provinciebestuur dan ook ten volle gesteund. Momenteel is de NMBS bezig met het voorbereiden van het definitieve demonteren van de spoorlijn 63 tussen Kortemark en Houthulst. Volgens de planning zal deze beslissing in de loop van de maand mei 2003 worden bekrachtigd door de raad van bestuur. De uitvoerende diensten krijgen vervolgens opdracht de uitbraakwerken uit te voeren. De uitvoering van deze werken zal ongeveer vier maanden na de beslissing van de raad van bestuur in mei van start gaan.

J'ai toujours soutenu pleinement la demande de l'administration provinciale de Flandre occidentale. En mai 2003, la décision de la SNCB de libéraliser la voie ferrée sera entérinée par le conseil d'administration de la SNCB. Les travaux pourront alors débuter de un à quatre mois plus tard. La décision concernant la ligne 83 a déjà été entérinée en mars, ce qui signifie concrètement que les travaux pourront commencer dans quelques semaines. Les habitants de Flandre occidentale pourront pédaler joyeusement sur les nouvelles pistes cyclables dès le printemps prochain.

Voor spoorlijn 83 werden op het grondgebied Zwevegem de sporen reeds opgebroken. Op het grondgebied Harelbeke en Kortrijk is het bestek tot opbraak van spoorlijn 83 reeds op 24 maart goedgekeurd. De aanbesteding volgt en de werken zullen in de tweede helft van 2003 starten. Dit is dus voor de gewestelijke verkiezingen.

Normaalgezien zal in de volgende lente reeds vrolijk in de oude spoorbeddingen gefietst kunnen worden.

08.05 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het goede nieuws. Het is inderdaad zo dat wij in de voorbije legislatuur een aantal goede contacten hebben gehad en ik ben blij dat daar nu een orgelpunt op geplaatst wordt dat ook de West-Vlaamse bevolking ten goede zal komen. Ik kan u zeggen dat ik nu reeds aan het provinciebestuur zal vragen dat u, welke hoedanigheid u dan ook zal hebben, minstens de kans zou hebben de opening of

08.05 Yves Leterme (CD&V): Il s'agit, en effet, d'une bonne nouvelle pour les habitants de Flandre occidentale. La ministre sera la bienvenue pour l'inauguration des pistes cyclables. Je voudrais tout de même attirer

het inrijden van deze fietspaden te kunnen bijwonen. Misschien kan u daarvan tijdens een vakantie in West-Vlaanderen komen genieten.

Ik wil in mijn dankwoord wel een kleine nuancering aanbrenge. Ik ben ervan overtuigd dat u daarvoor niet persoonlijk verantwoordelijk bent. Toch zal ook u gemerkt hebben dat tussen het moment dat iedereen het erover eens is dat die oude spoorwegbedding best voor fietsverkeer kan worden vrijgegeven en het moment van effectieve vrijgave er in het ene geval 2,5 en in het andere geval zelfs meer dan 3 jaar zit, dit evenwel met begrip voor de vele procedures. Toch kunnen we daarop een kort kritisch accent leggen. Ik wil echter nogmaals benadrukken dat ik u niets verwijt. Ik verwijt ook de NMBS niets. Maar dergelijke zaken zouden toch sneller moeten kunnen verlopen. Als er een consensus is, duurt dit administratief altijd nog heel lang vooraleer men ter plekke effectief de resultaten ziet.

Bedankt voor uw antwoord. Ik wil u nogmaals zeggen dat u altijd welkom bent in West-Vlaanderen. De tijd die u daar doorbrengt, bent u minder in Brussel en in de regering. Dat kan het land enkel maar ten goede komen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08.06 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, je voudrais profiter de cette dernière commission pour remercier ses membres du travail qui a été effectué ici. Certes, ce n'est pas toujours facile, c'est parfois même conflictuel. Néanmoins, les travaux se sont déroulés d'une façon correcte sur le plan du travail politique, tant le vôtre que le mien, en ce qui concerne le travail, la compétence, l'argumentation.

Je vous réitère à tous mes remerciements et je vous souhaite un bon travail dans l'avenir.

La **présidente**: M. Leterme, j'espère que vous allez nous envoyer les "fietsroutes" de votre région.

M. Cortois et Mme Van de Castele, vous aviez deux questions jointes. Nous avons attendu une minute chaque fois. Nous avons téléphoné à vos secrétariats. Vos questions sont déjà passées. On y a répondu.

Wij hebben gewacht. Mijnheer Cortois, de heer Bonte heeft twee vragen laten voorgaan voor hij zijn vraag stelde die samengevoegd was met uw vraag B515. Wat uw vraag B531 betreft, mevrouw Van de Castele, die is helemaal in het begin van de vergadering behandeld, om 10 uur. De heer Eeman was er. Wij hebben nog 5 minuten gewacht en eerst iemand anders zijn vraag laten stellen.

08.07 Annemie Van de Castele (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, ik kom van de commissie voor de Sociale Zaken waar ik ook vragen moest stellen.

08.08 Willy Cortois (VLD): Ten eerste, mij heeft men niet gebeld en men heeft niet gebeld naar mijn secretariaat.

l'attention sur le fait qu'entre la décision de transformer les lignes de chemin de fer en pistes cyclables et leur cession effective, deux années dans un cas et trois dans l'autre se sont écoulées. Tout cela aurait dû pouvoir se faire beaucoup plus facilement.

De **voorzitter**: Nee, maar iedereen weet toch wel dat...

08.09 Willy Cortois (VLD): Ten tweede, mijn vraag stond laat op de agenda geagendeerd. Ik weet niet meer onder welk nummer. Ik veronderstel niet dat eerst alle vorige vragen gesteld werden.

Mevrouw de voorzitter, zijn alle vorige vragen gesteld? Ja of neen?

De **voorzitter**: De vorige vragen zijn...

08.10 Willy Cortois (VLD): Indien men ze niet uitstelt moet voor de andere vragen ook uitstel afstel zijn.

De **voorzitter**: De andere vragen zijn gesteld. Wij hebben gewacht. Normaal moest de vergadering nu al gesloten zijn.

Plusieurs personnes n'étaient pas présentes. J'aurais pu supprimer toutes les questions de ceux qui n'étaient pas présents. Chaque fois qu'une personne arrivait, je l'autorisais évidemment à poser sa question, même si son tour était déjà passé. Je crois avoir agi de manière très correcte. Je suis même allée jusqu'à faire téléphoner aux personnes qui ne sont pas apparues.

08.11 Willy Cortois (VLD): Je vois que ma question était la onzième.

La **présidente**: Bien, et moi je vous dis que tous ceux qui se sont excusés ne se sont pas présentés.

08.12 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Dat is toch niet correct.

De **voorzitter**: Maar mevrouw Van de Casteele, uw vraag is om 10 uur behandeld.

08.13 Willy Cortois (VLD): Toutes les autres questions ont été développées?

08.14 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, wanneer ik zie op de agenda dat mijn vraag in de commissie voor de Sociale Zaken als eerste geagendeerd staat, ga ik toch eerst naar Sociale Zaken? Dat is toch logisch. Om 10 uur stond mijn vraag daar geagendeerd onder nummer 1. Hier stond mijn vraag onder nummer 4.

De **voorzitter**: Meld dat dan aan de vergadering. Dat is toch geen probleem. Dan wachten wij want dan weten wij het. Ik heb aan de heer Bonte ook gezegd dat de heer Laeremans zou komen, maar hij is niet komen opdagen.

08.15 Willy Cortois (VLD): Mevrouw de voorzitter, ik begrijp uw probleem, maar mijn vraag was het elfde punt. Die blijkt nu geschrappt te zijn? Ik ga er dus van uit dat alle voorgaande vragen ook niet meer gesteld zullen worden?

La **présidente**: Monsieur Cortois, M. Van Campenhout n'était pas présent: ses deux questions tombent. M. Sevenhans était là à 10 heures pile. Il a posé sa première question.

Pour la quatrième question, M. Eeman était présent. Nous avons attendu pour voir si Mme Van de Casteele allait venir. M. Eeman a d'abord posé une autre question avant de poser sa question jointe. Il

a posé sa question B474, notre point 12, et puis il a posé sa question B364, notre point 4. En toute simplicité.

Mme Lalieux n'était pas présente, M. Viseur n'était pas présent. M. Van Hoorebeke est venu demander de lui téléphoner. Cela a été fait et il est venu poser ses deux questions. M. Leterme aussi vient de poser sa question. M. Chabot n'était pas présent. M. Bonte était présent. Il a laissé passer deux questions en vous attendant, ainsi que M. Laeremans. M. Laeremans a demandé si nous pouvions l'attendre. On a attendu une minute parce qu'il annonçait qu'il venait. On a retéléphoné à son secrétariat. Il n'est pas arrivé. M. Bonte a posé sa question. Mme la ministre a attendu une minute avant de répondre mais personne d'autre n'est arrivé. Donc, moi je continue.

Je crois que ce compte rendu est assez clair. Madame Van de Castele, si vous voulez la réponse de Mme la ministre immédiatement, je propose que la copie soit distribuée. Et la même chose pour vous, monsieur Cortois: je vais donc proposer qu'une copie soit distribuée.

08.16 Willy Cortois (VLD): Mevrouw de voorzitter, ik heb nog een technische vraag. Het is geen kritiek. Naar wie heeft men gebeld om mij te verwittigen?

La **présidente:** Tous ceux qui sont inscrits et qui ont averti de leur retard ont été appelés par le secrétariat.

08.17 Willy Cortois (VLD): Ik vraag waar men mij gebeld heeft. Ik was in het Huis. Ik was zelfs in mijn bureau.

Ik dacht: ja, in plaats van hier met mijn vingers te zitten draaien, kan ik net zo goed gaan. Waar heeft men mij dus gebeld?

La **présidente:** Le secrétariat n'appelle que les députés qui demandent qu'on les appelle. C'est comme ça que ça se fait ici en commission.

08.18 Willy Cortois (VLD): Men heeft gebeld naar de VLD-fractie?

La **présidente:** Non, chaque député doit téléphoner au secrétariat de la commission pour demander qu'on le prévienne lorsque ce sera son tour.

08.19 Jef Valkeniers (VLD): Mevrouw de voorzitter, ik ben aanwezig en ik heb een heel korte vraag.

09 Vraag van de heer Jef Valkeniers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sluiting van treinstations" (nr. B438)

09 Question de M. Jef Valkeniers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture de certaines gares" (n° B438)

09.01 Jef Valkeniers (VLD): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, graag vernam ik van u waarom de treinstations van Herne, Galmaarden en Dilbeek zullen worden gesloten. Is dit wel conform uw politiek voor meer openbaar vervoer?

09.01 Jef Valkeniers (VLD): Pourquoi les gares de Herne, Gammerages et Dilbeek doivent-elles être fermées? Une telle mesure s'inscrit-elle dans la politique de la ministre visant à

améliorer l'offre de transports en commun?

09.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Valkeniers, ik kan u, zoals ik het heb gedaan voor andere collega's voor ander stations, geruststellen en zeggen dat er nooit sprake is geweest van de sluiting van treinstations. We hebben daar in de vorige drie commissievergaderingen uitvoerig over gesproken. De verwarring komt voort uit een nota van de NMBS over de sluiting van stationsloketten. Ik zal nu nog even kort herhalen wat ik hierover reeds gezegd heb.

Er is helemaal niets beslist over de sluiting van sommige loketten. De NMBS heeft niets beslist in het kader van haar ondernemingsplan, overeenkomstig het beheerscontract. Ik wijs er nogmaals op dat de gewraakte studie niet over de sluiting van stations gaat, maar over de aanwezigheid van personeel in de loketten. Mijn standpunt blijft dat de aanwezigheid van personeel voor het onthaal uiteraard bijdraagt tot de klantvriendelijkheid en het veiligheidsgevoel. Het huidige beheerscontract dat getekend is in de vorige legislatuur, bepaalt echter niets in verband met de bediening van stations. Ik stel een nieuw contract voor aan de NMBS met garanties voor de dienstverlening en een aanwezigheid in de stations die bijvoorbeeld kan geregeld worden in partnership met De Post of met de gemeente en de lokale overheden, om een goede dienstverlening aan de klanten van het spoor te verzekeren.

In verband met eventuele gevolgen voor de werkgelegenheid moet ik zeggen dat dit eveneens een verantwoordelijkheid van de NMBS is. Ik wijs er wel op dat het statutair personeel van de NMBS beschermd is door zijn statuut. Voor meer elementen zou ik willen verwijzen naar mijn eerdere antwoorden.

Als besluit kan ik zeggen dat er geen sluitingen zijn, alleen een studie over de loketten. Mijn standpunt vanaf het begin is dat de aanwezigheid van personeel in de stations heel belangrijk is voor de veiligheid en de klantvriendelijkheid.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

10 Question de **M. Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière du Holding ABX-Logistics-Group SA" (n° B520)

10 Vraag van de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële toestand van de Holding ABX-Logistics-Group NV" (nr. B520)

10.01 **Olivier Chastel** (MR): Depuis quelques jours, madame la ministre, le holding ABX Logistics Group SA est à nouveau tombé sous le champ d'application de l'article 633 et pire de l'article 634 du Code des sociétés. Ce dernier stipule que si l'actif net est réduit à un montant inférieur à 2,5 millions de francs belges, tout intéressé peut demander la dissolution de la société.

Le conseil d'administration d'ABX du vendredi 14 mars 2003 aurait pris connaissance de la situation financière dramatique et un plan d'urgence serait présenté au prochain conseil d'administration le 11 avril. Le déficit en capital de la holding pose évidemment un

09.02 **Isabelle Durant**, ministre: Il n'a jamais été question de fermer ces gares. Ce malentendu résulte d'une note de la SNCB concernant une fermeture éventuelle d'un certain nombre de guichets. Mais cette décision n'a pas encore été prise non plus. La SNCB envisage d'instaurer une série de guichets automatiques. Le débat sur cette question bat son plein. A mon sens, la présence du personnel contribue à la convivialité des relations entre la SNCB et sa clientèle et au sentiment de sécurité qu'éprouve celle-ci dans les gares. Or, ce thème n'est pas du tout abordé dans le contrat de gestion et, par conséquent, la SNCB peut procéder en toute autonomie à une série d'aménagements. Dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB, la problématique de la présence de personnel pourrait être abordée, le cas échéant sous la forme d'un partenariat avec La Poste et les communes. En tout cas, il est nécessaire de consacrer une étude au rôle des guichets et du personnel avant de pouvoir prendre une décision définitive.

10.01 **Olivier Chastel** (MR): Sinds enkele dagen valt ABX opnieuw onder de toepassing van de artikelen 633 en 634 van het Wetboek van vennootschappen: aangezien het eigen vermogen lager ligt dan 2,5 miljoen Belgische frank, kan iedere belanghebbende de ontbinding van de vennootschap vorderen. De raad van bestuur van vrijdag

nouveau problème juste après la présentation des comptes 2002 de la SNCB qualifiés par certains médias de catastrophiques, et pas uniquement par certains médias d'ailleurs. Pouvez-vous nous informer des mesures qui seront proposées lors du conseil d'administration d'ABX le 11 avril prochain et de l'impact qu'elles auront sur les comptes de la SNCB?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le conseil d'administration de la SNCB s'est tenu le 28 mars dernier, date à laquelle l'administrateur délégué connaissait les dernières informations relatives à la situation financière d'ABX. Un point d'information sur la situation d'ABX était à l'ordre du jour de ce conseil d'administration et une longue présentation a été faite par M. Levaux.

Ni M. Levaux ni M. Vinck n'ont fait état du fait que la holding ABX Logistics Group serait tombé sous le champ d'application des articles 633 et 634 du Code des sociétés. Au contraire, suite à un courrier de ma part à cet effet, ils ont informé le conseil de la façon dont l'exécution du plan de restructuration notifié à la Commission européenne se ferait dans le respect des décisions du conseil d'administration de la SNCB. M. Levaux a également présenté les perspectives du groupe ABX à court et long terme.

Je pense qu'il y a sans doute confusion dans les informations qui reviennent et qui se font probablement sur une demande adressée au conseil d'administration de procéder à la reconduction, pour un an, d'une lettre de confort à la société ABX Logistics GmbH, filiale allemande du groupe, qui expirait le 31 mars dernier. Cette demande de lettre de confort est motivée par la nécessité de redresser la structure bilantaire de cette filiale allemande, ce en attendant la décision de la Commission européenne. La lettre de confort sera automatiquement annulée une fois que le plan de restructuration entrera en application.

Il s'agit d'une situation tout à fait temporaire qui concerne une filiale allemande et non l'ensemble du groupe ABX.

Par ailleurs, M. Leveau a expliqué que le risque pour la SNCB d'être mise en cause, sur base de cette lettre de confort, dans la période concernée, n'est pas à considérer comme réel. Pour 2004, il est prévu un cash-flow positif.

Je pense que l'information tendant à dire que l'ensemble du groupe tomberait sous l'application des articles 633 et 634 du Code des sociétés est due au fait qu'il y a aussi une demande supplémentaire de lettre de confort dans le cadre de la filiale allemande d'ABX. Cette situation a été présentée par l'administrateur délégué d'ABX et celui de la SNCB comme tout à fait temporaire et ne met pas en cause le plan de restructuration tel qu'il a été convenu et discuté avec la Commission européenne.

10.03 **Olivier Chastel** (MR): Madame la ministre, je suis un peu étonné de la réponse: quelles qu'en soient les raisons, le Code des sociétés doit s'appliquer. Si l'actif net est inférieur à 2,5 millions de

14 maart zou kennis hebben genomen van de toestand en tijdens de volgende raad van bestuur van 11 april zou een noodplan worden voorgesteld. Kan u ons meedelen welke maatregelen zullen worden voorgesteld en wat de invloed ervan zal zijn op de rekeningen van de NMBS?

10.02 **Minister Isabelle Durant**: De raad van bestuur van de NMBS heeft op 28 maart jongstleden vergaderd en de gedelegeerd bestuurder was op de hoogte van de laatste gegevens inzake de financiële toestand van ABX. De heer Levaux heeft een lange uiteenzetting gegeven. Noch de heer Levaux, noch de heer Vinck, hadden het over het feit dat ABX onder de toepassing van de artikelen 633 en 634 van het Wetboek van vennootschappen zou vallen.

Wellicht is verwarring ontstaan naar aanleiding van een vraag aan de raad van bestuur om een patronagebrief aan het Duitse filiaal van de groep, die op 31 maart jongstleden afliep, te verlengen. Het gaat om een tijdelijke toestand die enkel een Duits filiaal betreft, en niet de hele ABX-groep.

Bovendien heeft Mijnheer Leveau uitgelegd dat er geen echt risico bestaat dat de NMBS op basis van deze patronagebrief tijdens de betrokken periode aansprakelijk wordt gesteld. Voor 2004 wordt in een positieve cashflow voorzien. Volgens de gedelegeerd bestuurders van ABX en de NMBS vormt deze toestand geen bedreiging voor het herstructureringsplan dat werd besproken met de Europese Commissie.

10.03 **Olivier Chastel** (MR): Wat ook de redenen ervoor zijn, indien de netto activa lager zijn dan 2,5

francs belges, on tombe sous le coup des articles 633 et 634. ABX doit convoquer une assemblée générale et y expliquer quelles sont les raisons pour lesquelles l'actif net est inférieur à 2,5 millions. On m'a informé qu'ABX avait de bonnes raisons mais il faudra l'expliquer en assemblée générale de la société. Les arguments avancés sont des raisons de provisions tellement importantes qu'effectivement l'actif net est tombé en-dessous de 2,5 millions. Comme vous l'évoquez, ces provisions sont destinées à matérialiser le plus rapidement possible ce fameux plan de restructuration. On est donc bien dans un cas de figure où s'appliquent les articles 633 et 634.

10.04 **Isabelle Durant**, ministre: La loi est la loi, le Code est connu et nous en savons les conditions. Je dis simplement qu'une des causes essentielles est effectivement cette lettre de confort pour une des filiales mais, dans la mesure où elle est présentée comme ne mettant pas en cause le plan de restructuration, par ailleurs accepté par la Commission européenne, et qu'il s'agit d'une situation temporaire.

Certes, les articles 633 et 634 pourraient formellement s'appliquer de manière automatique. Néanmoins, il s'agit d'une situation temporaire, qui ne constituerait donc pas actif net inférieur à 2,5 millions d'anciens francs belges. Telle est l'explication et la motivation, même si je ne vous donne pas tort formellement sur l'application mathématique de Code des sociétés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten

11 **Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolongation des licences de pilotes City Bird et Sabena" (n° B521)**

11 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verlenging van de vergunningen van de piloten van City Bird en Sabena" (nr. B521)**

11.01 **Olivier Chastel** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, effectivement, je vous interrogeais récemment sur l'arrêté royal du 13 mars 2002 octroyant une allocation unique à certains pilotes chômeurs indemnisés. Dans votre réponse, vous m'indiquez ne pas être opposée à l'idée d'améliorer quelque peu l'outil mis à disposition des pilotes pour éviter cette fameuse seconde pénalisation, donc au-delà de leur perte d'emploi tant à la Sabena que chez Citybird.

J'aurais voulu que vous m'indiquiez plus concrètement et plus précisément que la semaine passée ce qu'il était encore possible de faire, d'autant que le problème est toujours important. En effet, si certains pilotes ont retrouvé un emploi, il semble que ce soit fréquemment à durée déterminée, le plus souvent à l'étranger et que les pilotes connaissent de ce fait régulièrement de nouvelles périodes de non-activité.

Je crois, d'ailleurs, savoir que certains d'entre eux ont pris contact avec votre cabinet en la personne de M. Moreau. Donc, aucune des propositions faites par les pilotes n'apparaît réalisable, même si vous affirmez que la discussion est ouverte. Le dernier rebondissement serait que la mini solution fiscale trouvée en consensus la semaine

miljoen Belgische frank, valt men onder de toepassing van de artikelen 633 en 634 van het Wetboek van vennootschappen. Men heeft mij gezegd dat ABX goede redenen had, maar men zal dit moeten uitleggen tijdens de algemene vergadering van de vennootschap.

10.04 **Minister Isabelle Durant**: Het voorstel dat wordt geformuleerd heeft precies tot doel de toestand van ABX tijdelijk op te vangen in afwachting van het akkoord van de Europese gemeenschap m.b.t. het herstructureringsplan.

De situatie zou tijdelijk zijn en zou dus geen netto actief zijn van minder dan 2.500.000 voormalige BEF.

11.01 **Olivier Chastel** (MR): Ik heb u onlangs ondervraagd over het koninklijk besluit van 13 maart 2002 dat een eenmalige toelage toekent aan bepaalde uitkeringsgerechtigde werkloze piloten. Ik had graag dat u mij duidelijker uitlegde wat er nog kon worden gedaan. Geen van de door de piloten geformuleerde voorstellen lijkt haalbaar, hoewel u stelt dat de bespreking mogelijk is. De fiscale mini-oplossing die vorige week werd uitgedokterd, is in het water gevallen na het veto van de minister van Begroting. Meer nog, zelfs indien een geldige typebevoegdverklaring geen voorwaarde is om zich als piloot kandidaat te kunnen stellen, werven de maatschappijen in feite uitsluitend piloten aan die in het

dernière soit tombée à l'eau après le veto du ministre du Budget; ce qui ne simplifie pas la problématique des pilotes. De plus, même si, comme vous l'avez indiqué, je cite: "La réglementation actuelle est telle qu'une qualification de type en cours de validité n'est pas une condition pour qu'un pilote puisse poser sa candidature", il est évident que dans les faits, les compagnies n'engagent que les pilotes ayant cette qualification de type.

Vous m'expliquez également que pour les jeunes pilotes, une poursuite de carrière avait été trouvée grâce à leur possibilité d'entrer en service dans la force aérienne. Cela signifie qu'ils peuvent ainsi continuer à voler et exercer leur licence. J'aurais voulu savoir combien de pilotes sont concernés par cette mesure aujourd'hui et surtout, combien parmi ces pilotes proviennent de la Sabena ou de Citybird. A combien s'élève le montant des dépenses engendrées par l'application de l'arrêté royal du 13 mars 2002?

Enfin, les pilotes se plaignent du prix demandé par l'administration de l'aéronautique pour la délivrance de la licence européenne ou pour le simple renouvellement de leur licence papier. Est-il encore possible de remédier à ce problème qui ne demande aucune modification de l'arrêté royal?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre: Comme suite à votre question et à ma réponse de la semaine passée, cher collègue, je confirme certaines informations que je vous avais données et j'en nuance d'autres.

La situation du secteur aérien, dans son ensemble, demeure précaire, difficile et incertaine. Il est certain que la guerre en Irak ne va certainement pas contribuer à un développement important de ce secteur. Néanmoins, la situation des pilotes dans son ensemble s'est stabilisée, même s'il existe de nombreuses exceptions. S'il est vrai que les contrats sont souvent à durée déterminée, beaucoup d'entre eux ont été renouvelés après une première période à durée déterminée.

Dans le cadre de l'arrêté du 13 mars, mon administration a déjà procédé à certaines améliorations. Cependant, comme vous le dites et comme il a été répondu de façon très franche et directe aux pilotes, je n'ai pas obtenu gain de cause et autorisation du ministre du Budget pour l'ensemble des modifications que je voulais intégrer, dont notamment l'adaptation à la hausse des tarifs remboursés, point sur lequel portait essentiellement votre question la semaine dernière.

Une amélioration partielle a été réalisée par l'arrêté du 21 octobre 2002, mais elle ne va pas aussi loin que ce que j'aurais souhaité. Il faut reconnaître que les améliorations du système actuel, en raison de choix politiques et budgétaires, ne peuvent être qu'assez limitées. En collaboration avec cette association, nous travaillons afin de voir ce qu'il est possible de réaliser, de façon réaliste, à court terme, et ce qui devrait être éventuellement remis sur le métier à l'occasion d'autres discussions budgétaires.

A propos de la qualification "valide", vous dites qu'une qualification de type est exigée dans tous les cas. Il ressort de l'analyse précise sur le terrain que certaines compagnies, même belges, engagent des pilotes qui n'ont jamais eu une qualification de type. Il y a donc

bezit zijn van deze typebevoegdverklaring. Aan jonge piloten wordt de mogelijkheid geboden om in dienst te treden bij de luchtmacht en om zo te blijven vliegen en hun vliegvergunning te benutten. Hoeveel piloten zijn betrokken bij deze maatregel en, vooral, hoeveel komen er van bij Sabena of Citybird? Wat is het bedrag van de kosten ten gevolge van de toepassing van het koninklijk besluit van 13 maart 2002? Valt er nog iets te doen aan de prijs die wordt gevraagd door het bestuur van de luchtvaart voor de aflevering van de Europese licentie of voor een eenvoudige vernieuwing van de papieren versie, die geen enkele wijziging vereist van het koninklijk besluit?

11.02 **Minister Isabelle Durant**: De situatie in de luchtvaartsector blijft onzeker. De situatie van de piloten heeft zich gestabiliseerd, ook al bestaan er talrijke uitzonderingen. Het klopt weliswaar dat het vaak contracten van bepaalde duur betreft, maar toch werden sommige daarvan vernieuwd.

In het kader van het besluit van 13 maart heeft mijn administratie al bepaalde verbeteringen aangebracht. Ik heb echter mijn slag niet thuisgehaald bij de minister van Begroting voor wat alle wijzigingen betreft.

Het besluit van 21 oktober 2002 heeft voor een gedeeltelijke verbetering gezorgd, maar die gaat niet zo ver als wat ik had gewild. In overleg met de pilotenvereniging onderzoeken wij wat op korte termijn kan worden gerealiseerd en wat eventueel opnieuw op stapel kan worden gezet.

Sommige maatschappijen, waaronder Belgische, nemen piloten in dienst die nooit houder zijn geweest van een typebevoegdverklaring. Het

probablement à boire et à manger! Certaines compagnies exigent cette qualification de type alors que d'autres s'en passent pour permettre l'engagement.

En ce qui concerne l'adoption de l'arrêté du 10 janvier 2000 qui régleme les licences civiles des pilotes d'aviation, la réglementation actuelle permet de renouveler une qualification de type très rapidement si le besoin existe.

Quant à la solution pour les jeunes pilotes, je conviens avec vous qu'elle avait le mérite d'exister. Seulement 12 candidats pilotes ex-Sabéniens ont commencé leur formation en 2002; sept sont actuellement toujours en course dans le cadre de la Force aérienne. On ne peut donc pas dire que ce soit un grand succès même si, pour ces sept personnes-là, cela peut être intéressant!

Pour les procédures et les raisons éventuelles de ce manque d'attrait pour les jeunes pilotes, je vous renvoie à mon collègue André Flahaut. Cependant, on m'informe qu'en 2003 une procédure de recrutement pour une cinquantaine de pilotes sera encore lancée. Je peux comprendre que, pour certains pilotes civils, il ne soit pas particulièrement attractif de devenir pilote à la Force aérienne!

11.03 Olivier Chastel (MR): Les hôtesse de l'air ne sont pas les mêmes!

11.04 Isabelle Durant, ministre: Je ne m'avancerai pas sur ce terrain-là! Cela me paraît un peu sexiste, madame la présidente!

11.05 Olivier Chastel (MR): Je blague, évidemment!

11.06 Isabelle Durant, ministre: Il faut pouvoir rire!

Le montant des dépenses de remboursement des heures de simulateur sur la base de l'arrêté du 13 mars s'élève aujourd'hui à 213.455 euros.

Enfin, je vous signale que, même si la redevance pour l'obtention d'une licence européenne de pilote de ligne s'élève effectivement à 405 euros, elle est maintenant valable 5 ans au lieu de 6 mois comme par le passé; cela constitue un avantage de pouvoir investir une telle somme pour une longue période.

C'est grâce à cette licence papier qui répond aux normes européennes JAR que tant de pilotes belges ont pu trouver un emploi dans un pays européen. Certes, ce n'est pas simple pour eux, pour des raisons d'organisation familiale et autres. Néanmoins, le maximum a été entrepris pour qu'ils aient au moins accès à la recherche d'un boulot dans un autre pays européen. Personnellement, j'ai fait le maximum étant donné mes contraintes budgétaires.

Nous avons également travaillé à la validation de leurs qualifications dans les autres pays européens. Cette piste de la force aérienne est moyennement attractive et ne satisfait qu'une partie d'entre eux, je peux le comprendre.

besluit van 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen maakt een snelle vernieuwing van de typebevoegdverklaring mogelijk. Wat de oplossing voor jonge piloten betreft, hebben slechts twaalf kandidaat-piloten die vroeger bij Sabena aan de slag waren hun opleiding in 2002 bij de Luchtmacht aangevat; zeven onder hen zijn nog altijd in de running. Dat is niet echt een groot succes. In 2003 zal nog een procedure worden opgestart voor de rekrutering van een vijftigtal piloten. Ik kan begrijpen dat bepaalde piloten uit de burgerluchtvaart zich niet aangetrokken voelen tot een loopbaan bij de Luchtmacht.

11.06 Minister Isabelle Durant: De kosten voor de simulator, op grond van het besluit van 13 maart, lopen thans op tot 213.455 euro.

De vergoeding voor het verkrijgen van een Europese vergunning van lijnpiloot bedraagt 405 euro, maar zij is nu 5 jaar geldig in plaats van 6 maanden zoals vroeger het geval was.

Dankzij dit vergunningsbewijs dat aan de Europese JAR-normen beantwoordt hebben vele Belgische piloten werk kunnen vinden in een Europees land. Ze hebben het zeker niet gemakkelijk, maar ik heb, binnen de grenzen van mijn begroting, al het mogelijke gedaan om hen daarbij te steunen. Wij hebben alles in het werk gesteld om hun bevoegdverklaringen in de andere Europese landen te doen

Je le rappelle, la discussion est ouverte avec mon cabinet afin d'examiner ce qui est encore faisable en cette fin de législature et voir ce qui doit être entrepris pour l'avenir, d'autant plus que la situation précaire du secteur ne s'améliorera guère étant donné les perspectives de prolongation d'une guerre qui pourrait avoir des effets d'une autre nature et des répercussions d'ordre économique sur un secteur relativement fragile depuis les événements du 11 septembre.

11.07 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

12 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la (les) fonction(s) occupée(s) par M. Etienne Schouppe, ex-administrateur délégué de la SNCB" (n° B522)

12 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de functie(s) van de heer Etienne Schouppe, voormalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. B522)

12.01 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, j'ai une dernière question sous cette législature concernant M. Schouppe.

Je voulais simplement demander à Mme la ministre si elle pouvait me préciser si, comme le prétendent certains articles de presse récemment parus, l'ex-administrateur délégué de la SNCB, M. Etienne Schouppe, occupe encore aujourd'hui des fonctions au sein de la SNCB et/ou au sein de ses filiales et participations, après le sort qu'on lui a réservé, notamment les indemnités de départ qu'on a consenti à lui donner.

12.02 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, très brièvement, je confirme en effet que si la présidence d'Euro-Liège-TGV – je suppose que c'est cela que vous mettez en avant dans le cadre de l'article paru dans l'Echo du 22 mars – relève encore juridiquement de M. Schouppe, cela ne découle pas d'une intention de son actionnaire – la SNCB – de le maintenir à la présidence. Le conseil d'administration a en effet décidé de mettre fin aux nombreux mandats qu'exerçait M. Schouppe au sein de la SNCB et de ses filiales. Mais cette situation demeure temporaire pour un terme très court.

Cette situation découle tout simplement de l'application du droit des sociétés. En effet, la présidence d'un conseil d'administration ne peut être attribuée que lors d'une assemblée générale de la société et par l'assemblée générale elle-même, tenue par ses actionnaires, en l'occurrence la SNCB.

Le conseil d'administration du 28 mars dernier a par ailleurs fait connaître son intention de procéder dans de brefs délais à ce renouvellement de présidence. Pour ce faire il faudra donc que l'assemblée générale de la SNCB soit tenue, ce qui est prévu pour le mois de mai – assemblée générale annuelle, comme il se doit pour une série de tâches relevant de l'assemblée générale.

valideren.

Men kan nagaan wat er op het einde van deze zittingsperiode nog mogelijk is en wat er in de toekomst kan worden ondernomen.

12.01 Olivier Chastel (MR): Kan mevrouw de minister verduidelijken of de heer Etienne Schouppe, zoals bepaalde berichten in de pers laten uitschijnen, nog steeds functies bij de NMBS en/of haar filialen bekleedt?

12.02 Minister Isabelle Durant: De heer Schouppe is nog voor heel korte tijd in rechte voorzitter van Euro-Liège-TGV omdat het vennootschapsrecht hierop van toepassing is.

De raad van bestuur van 28 maart jongstleden heeft het voornemen bekend gemaakt de voorzitter zo snel mogelijk te laten vervangen. Hiervoor moet de algemene vergadering van de NMBS bijeenkomen, wat in mei zal gebeuren.

12.03 Olivier Chastel (MR): Si je comprends bien, jusqu'à cette assemblée générale d'Euro-Liège-TGV, Etienne Schouppe est formellement président de cette société.

12.03 Olivier Chastel (MR): De heer Etienne Schouppe blijft dus tot aan de algemene vergadering formeel voorzitter van Euro-Liège-TGV.

12.04 Isabelle Durant, ministre: Il l'est formellement tant qu'il ne le sera plus. Et pour ne plus l'être, l'assemblée générale des actionnaires doit avoir lieu.

12.04 Minister **Isabelle Durant**: Hij blijft formeel voorzitter tot hij het niet meer is.

12.05 Olivier Chastel (MR): D'ici-là, il préside donc le conseil d'administration.

12.06 Isabelle Durant, ministre: Il s'agit d'une situation juridique particulière tout à fait temporaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les différents statuts du personnel de la SNCB" (n° B392)

13 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verschillende personeelsstatuten bij de NMBS" (nr. B392)

13.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, madame la ministre, on entend beaucoup parler, ces temps-ci, d'unicité de la SNCB et de ce concept juridique. Chacun entend ce qu'il veut. Ce que je voudrais connaître aujourd'hui, ce sont les différents statuts du personnel de la SNCB dans le cadre de cette unicité.

13.01 Karine Lalieux (PS): Kan u me meedelen welke verschillende statuten er binnen de NMBS – met inbegrip van de filialen – bestaan? Wat zijn de kenmerken van die statuten? Hoeveel statutairen zijn er per entiteit? Hoeveel zelfstandigen werken er precies voor de NMBS en voor die entiteiten? Kan u verzekeren dat het autonome overheidsbedrijf en die entiteiten de sociale wetgeving naleven?

Pouvez-vous m'informer quant aux différents statuts que l'on trouve à la SNCB, filiales comprises? Pouvez-vous nous donner les caractéristiques de ces statuts? Pouvez-vous nous ventiler le nombre de statutaires par entité? Vous pouvez, bien entendu, me répondre par écrit pour les détails. Pouvez-vous nous citer le nombre exact d'indépendants engagés par la SNCB et par ces entités? Pouvez-vous garantir que l'entreprise publique autonome et ses entités respectent, dans ce cadre-là, les législations sociales?

13.02 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, chère collègue, en ce qui concerne les données précises que vous me demandez, elles vous seront transmises par écrit.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: De precieze gegevens zullen u schriftelijk worden bezorgd.

Je voudrais rappeler que la plus grande partie du personnel occupé par la SNCB est liée avec celle-ci par un lien statutaire, conformément aux dispositions du statut du personnel. Les filiales de la SNCB décident, de façon autonome, en matière d'occupation de leur personnel en vue de réaliser leur objet social. Outre les collaborateurs qu'elles recrutent elles-mêmes dans un lien contractuel, elles peuvent dans le cadre d'un détachement statutaire faire appel à des agents statutaires de la SNCB pour effectuer des prestations spécifiques, dans les cas où il est opportun de faire appel à l'expérience du personnel ferroviaire.

Het overgrote deel van het personeel van de NMBS is statutair. De NMBS-filialen beslissen daarover autonoom. Zij kunnen een beroep doen op statutaire ambtenaren van de NMBS voor bepaalde opdrachten.

De NMBS moet, in de betrekkingen met zijn personeel, een algemene en objectieve reglementering naleven.

Le statut - vous en connaissez les délimitations - est déterminé par son caractère de droit public. Cela signifie que la SNCB, en sa qualité d'autorité administrative dans les relations avec son

Ik heb hier globale cijfers met

personnel, est tenue au respect d'une réglementation d'ordre général et objectif. La SNCB comptait 40.506 agents statutaires rémunérés et 2.307 membres du personnel non statutaire rémunérés. A la même date, 369 agents statutaires de la SNCB étaient, conformément à ce que je vous ai dit, détachés vers des filiales de l'entreprise. Au 1^{er} mars 2003, 17 personnes fournissaient des prestations à la SNCB dans le cadre d'une convention de prestataires sous statut indépendant.

En tant que EPA (Entreprise publique autonome), la SNCB respecte la législation sociale.

Si vous désirez des informations par entité, je pourrai vous les donner par la suite. Je dispose ici de chiffres globaux relatifs à l'ensemble des agents statutaires, aux agents non statutaires rémunérés, aux contractuels auxquels il peut être fait appel sous certaines conditions, et au personnel détaché.

13.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour ces réponses. Le problème dénoncé à maintes reprises concerne ABX où il y aurait de faux indépendants. Cela m'étonne que vous ne mentionniez que 17 personnes sous statut d'indépendant. Je crains effectivement qu'il y ait plutôt une série de faux indépendants et, partant, d'exploitation et de détournement de la législation sociale au sein de la filiale ABX. J'ignore d'ailleurs si ces 17 personnes travaillent pour ABX. Toujours est-il que cette situation a été dénoncée à plusieurs reprises dans le cadre d'une filiale.

13.04 Isabelle Durant, ministre: C'était aussi une question que posait M. Viseur, mais il n'est pas là.

Dans les faits, et selon la SNCB qui en est l'actionnaire, ABX Logistics ne compte aucun indépendant parmi ses collaborateurs. Dans les services internes, le personnel est employé dans le cadre d'un contrat établi par la SNCB et y est lié. Toujours selon les informations de la SNCB, la loi est bien respectée dans l'entreprise ABX Logistics.

ABX Logistics Belgique confie ses transports à des tiers qui travaillent alors en sous-traitance. Ces sous-traitants reçoivent un contrat afin de garantir le respect des droits et obligations entre les deux parties, et en même temps pour observer et contrôler tous les aspects légaux. En outre, si des suspicions de faux indépendants voyaient le jour, comme je l'ai dit aux transporteurs routiers à l'époque, il faudrait pousser la logique jusqu'au bout et dès lors régler cela devant les tribunaux car il y a une législation sociale qui doit être appliquée. Donc, sur base d'éléments concrets, il faut pouvoir porter plainte pour qu'il y ait jugement. J'avais d'ailleurs déjà agi de la sorte pour d'autres types de fraudes sociales qui ont déjà été évoqués, en faisant procéder à certaines vérifications et en conseillant aux transporteurs concernés de porter plainte. Les recours existent pour tous les citoyens et pour les entreprises et c'est une façon de faire trancher judiciairement des éléments qui seraient douteux.

Voilà ce que l'actionnaire SNCB me dit. J'en prends bonne note et vous aussi, je suppose. S'il devait y avoir des difficultés dans le cadre de cette sous-traitance, il faudrait alors soumettre les cas aux tribunaux compétents.

betrekking tot zowel de statutaire ambtenaren, de niet statutaire bezoldigde personeelsleden, de contractuele personeelsleden op wie in bepaalde gevallen een beroep kan worden gedaan en het gedetacheerde personeel.

13.03 Karine Lalieux (PS): Er werd al meermaals gewezen op een probleem bij ABX, dat een beroep zou doen op schijnzelfstandigen.

13.04 Minister Isabelle Durant: Volgens de NMBS telt ABX geen enkele zelfstandige onder zijn medewerkers. In de binnendiensten is het personeel tewerkgesteld onder een arbeidsovereenkomst opgesteld door de NMBS. Volgens de NMBS leeft ABX de wet na.

ABX België vertrouwt zijn transporten toe aan derden, die in onderaanneming werken. Indien men vermoedt dat er sprake is van schijnzelfstandigen, moet dat probleem voor de rechtbank worden gebracht.

13.05 Karine Lalieux (PS): Je crois qu'il s'agit de sous-traitance. La loi est là pour être appliquée. Je crois aussi que, dans le cadre d'une entreprise publique, c'est aussi le rôle du conseil d'administration, même si c'est de la gestion quotidienne. S'il y a des choses qui sont dénoncées, il faut effectivement vérifier tous les contrats car vous connaissez les pressions que peuvent subir les travailleurs. Dénoncer une telle situation devant un tribunal est synonyme de perte de travail. Dans la conjoncture actuelle, on ne peut pas dire que les gens aient envie de perdre leur travail.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

14 Vraag van mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de treinverbinding Kortrijk-Lille" (nr. B499)

14 Question de Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Courtrai-Lille" (n° B499)

14.01 Els Haegeman (SP.A): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb inderdaad een vraag over de treinverbinding tussen Kortrijk en Lille.

Bij ons in de regio is er reeds geruime tijd vraag naar een HST-verbinding tussen Kortrijk en Lille. Indien ik het goed voor heb, is er ook een Interreg 3-programma omtrent deze kwestie. Ik kon vernemen dat een HST-verbinding wishful thinking is. Ze zou er zeker niet komen.

Wat erger is, ik kon eveneens vernemen dat de bestaande, regionale, grensoverschrijdende verbindingen tussen Doornik en Lille en tussen Kortrijk en Lille onder toenemende druk komen te staan. Volgens de informatie die ik kreeg van NMBS-mensen, zou de SNCF vanaf 15 juni 2003 weigeren om verder tussen te komen in de kosten van de verbindingen Kortrijk-Lille en Doornik-Lille. Hierdoor zouden er enkel nog geconventioneerde treinen rijden. Dat zijn treinen die worden gesubsidieerd door de regio.

Mevrouw de minister, ik had dan ook graag van u het volgende vernomen. Kan u mij bevestigen dat het dossier over de HST-verbinding tussen Kortrijk en Lille definitief is opgeheven? Kan u mij bevestigen dat het verhaal klopt dat ook de bestaande, internationale verbindingen tussen Doornik en Lille en Kortrijk en Lille onder toenemende druk komen te staan? Komt de druk er onder invloed van de Franse spoorwegmaatschappij, die niet meer wil tussenkomen in de kosten? Kan u mij ook meedelen in welke mate het treinverkeer door de maatregel zou afnemen?

Tot slot zou ik willen weten welke oplossing de NMBS eventueel voorstelt. Voor de regio is het immers belangrijk dat de verbinding met Frankrijk en Lille behouden blijft.

14.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega, eerst wil ik het hebben over de HST-verbinding tussen Kortrijk en Rijsel. Voor het rijden op het spoornet van de SNCF en van de NMBS moet er meer spanningsmateriaal worden ingezet. Het materiaal moet geschikt zijn voor het rijden op 3.000 volt

13.05 Karine Lalieux (PS): In een overheidsbedrijf is het ook de taak van de raad van bestuur de wet toe te passen. U weet wel dat men druk kan uitoefenen op de werknemers. Wie een klacht indient bij de rechtbank, kan zijn job vergeten.

14.01 Els Haegeman (SP.A): Courtrai et ses environs sont demandeurs d'une liaison TGV entre Courtrai et Lille. Il me revient que les chances de réalisation de cette liaison sont particulièrement maigres. Qui plus est, les liaisons régionales transfrontalières existantes entre Tournai et Lille et entre Courtrai et Lille seraient également menacées. En effet, à partir du 15 juin 2003, la SNCF ne serait plus disposée à intervenir dans le coût de ces liaisons. Seules les lignes ferroviaires subventionnées par la région Nord-Pas de Calais seraient maintenues.

La ministre peut-elle confirmer que le dossier de la liaison TGV entre Courtrai et Lille est définitivement clos?

Les informations selon lesquelles les liaisons régionales entre Tournai et Lille et entre Courtrai et Lille risquent de disparaître sont-elles fondées? Quelles solutions la SNCB propose-t-elle pour compenser cette réduction de l'offre?

14.02 Isabelle Durant, ministre: L'obstacle au développement d'une liaison TGV entre Courtrai et Lille est essentiellement de nature technique: rouler sous une

gelijkstroom en 25.000 volt wisselstroom. Het deel van het HST-park van de SNCF dat hiervoor in aanmerking komt, is heel beperkt. Daardoor kunnen de HST's met Rijsel als plaats van herkomst of bestemming niet tot Kortrijk worden verlengd. Het is een heel technische problematiek.

Betreffende de verbindingen Kortrijk-Rijsel en Doornik-Rijsel wenst de SNCF inderdaad te onderhandelen over de kostprijs van deze grensoverschrijdende verbindingen. Een overleg tussen de SNCF, de NMBS, de Belgische Staat en de regio Nord-Pas-de-Calais moet in deze materie tot de nodige beslissingen leiden. Men is ermee bezig.

Dat zijn twee elementen, die u misschien kunnen helpen om te begrijpen wat de volgende stappen in deze dossiers zijn. Ik wil er nog bij opmerken dat ik het grensoverschrijdend verkeer in de nieuwe NMBS-wet heb opgenomen als opdracht van openbare dienst. Dat is belangrijk voor de toekomst. Zo kan worden gegarandeerd dat de mensen aan onze kant van de grens inzake prijs niet worden gediscrimineerd bij grensoverschrijdende trajecten.

14.03 Els Haegeman (SP.A): Mevrouw de minister, als ik het goed begrijp, bevestigt u inderdaad de vermoedens. Heeft u enig idee van het aantal treinen dat eventueel in het gedrang zou komen?

Hoe groot is de vermindering die op til staat?

14.04 Minister Isabelle Durant: Ik heb daarvan nog geen idee. Ik kan het checken. Ik denk dat de vermindering heel beperkt zal zijn. Ik kan u echter geen precieze raming geven.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

15 Questions jointes de

- **Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports et au ministre de la Défense sur "l'abandon par l'armée du transport ferroviaire sur la ligne 45" (n° B434)**

- **Mme Géraldine Pelzer-Salandra au ministre de la Défense sur "l'abandon par l'armée du transport ferroviaire sur la ligne 45" (n° B435)**

15 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer en aan de minister van Landsverdediging over "de door het leger niet langer gebruikte spoorweglijn 45" (nr. B434)**

- **mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de minister van Landsverdediging over "de door het leger niet langer gebruikte spoorweglijn 45" (nr. B435)**

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

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

15.01 Géraldine Pelzer-Salandra (ECOLO-AGALEV): Madame la présidente, madame la ministre, effectivement j'avais posé ma question au ministre de la Défense. Je pense qu'il est vraiment concerné par la problématique et j'aurais voulu avoir son avis sur un éventuel changement de position dans le cadre de ce dossier qui me semble fort important. Mais peut-être avez-vous, madame la ministre, des éléments à me transmettre à ce sujet?

certaine tension nécessite du matériel et c'est là que le bât blesse sur le plan de l'offre de matériel roulant des chemins de fer français. Il n'est donc pas si facile de prolonger les trains à destination ou en provenance de Lille. En ce qui concerne les liaisons régionales Courtrai-Lille et Tournai-Lille, les négociations entre divers partenaires concernés battent leur plein: la SNCF, la SNCB, l'Etat belge et la région Nord-Pas de Calais. L'importance des communications ferroviaires transfrontalières figure parmi les missions de service public que j'ai inscrites dans la nouvelle loi relative à la SNCB.

14.03 Els Haegeman (SP.A): La ministre a-t-elle la moindre idée du nombre de trains menacés par les mesures d'économie de la SNCF, en ce qui concerne les communications transfrontalières?

14.04 Isabelle Durant, ministre: Je ferai vérifier mais il s'agit probablement d'un nombre limité.

15.01 Géraldine Pelzer-Salandra (ECOLO-AGALEV): Het leger heeft besloten niet langer gebruik te maken van de lijn 45 Trois-Ponts-Bullange waarvoor de NMBS een concessie heeft verleend en kiest thans voor het

Madame la ministre, le transport de marchandises par rail représente un enjeu sociétal majeur. Lorsque la nature du flux le permet, il convient de recourir à ce mode de transport. Ce transfert modal vers le rail permet de limiter ainsi les nuisances générées par le transport routier. Il est donc utile d'encourager les mesures qui visent le développement du transport de marchandises par rail et, à plus forte raison encore, il est primordial de maintenir les flux qui sont déjà sur le chemin de fer.

Pourtant la ligne ferroviaire n° 45 qui va de Trois-Ponts à Bullange et qui est donnée en concession par la SNCB à l'armée, qui se charge de son entretien, est en passe d'être abandonnée.

En effet, l'armée a décidé de renoncer à utiliser cette ligne et passera dorénavant par la route pour alimenter en matériel le camp d'Elsenborn. L'armée a décidé de ne pas prendre en charge le coût du prochain entretien de la ligne; on parle d'un montant de 300.000 euros prévu pour la fin du mois et la ligne sera donc fermée.

La conséquence directe de cette décision est que la scierie Pauls de Bullange, qui utilise intensivement cette ligne pour le transport de bois (3 à 4 trains complets par semaine), va devoir également se tourner vers le transport par route. Cette société n'a, en effet, pas la capacité de se charger de la maintenance de la ligne.

Pourtant, ce trafic de bois de 100.000 tonnes par an (Bullange Bruxelles) est considéré comme significatif par B-Cargo. De plus, un nouveau schéma de transport est actuellement étudié par l'entreprise, en concertation avec le port d'Ostende, afin d'acheminer jusqu'à 60% des produits finis également par le rail.

Il me paraît donc primordial, madame la ministre, de trouver une solution pour assurer la pérennité de cette ligne.

Ne pensez-vous pas que cette ligne devrait être considérée comme prioritaire? Pourriez-vous inviter la SNCB à reprendre cette ligne dans son réseau classique, sachant que B-Cargo est favorable à son maintien et estime que le volume le justifie?

Il semblerait que le prix demandé par la SNCB pour la maintenance de cette ligne est légèrement surévalué. C'est une pratique que nous connaissons tous. Quand on s'adresse à un service fédéral, on a quelque peu tendance à gonfler le prix. Une manière d'envisager la question consiste donc peut-être à analyser les coûts réels de la maintenance de cette ligne et à essayer de trouver une solution en la matière.

Madame la ministre, je sais que vous êtes convaincue de l'utilité de transporter un maximum de marchandises par rail. Il serait très dommageable que cette ligne n° 45 disparaisse.

15.02 Isabelle Durant, ministre: C'est effectivement une question qui est bien connue de B-Cargo qui a, à l'époque, conclu le contrat de transport avec la dite scierie de Bullange.

En ce qui concerne les autorités militaires, j'espère que vous aurez aussi une réponse de M. Flahaux. Je lui ai d'ailleurs demandé des

vervoer via de weg. Het leger zal dan ook niet langer instaan voor het onderhoud van de lijn, dat 300.000 euro zou kosten. Bijgevolg zal de lijn worden gesloten.

De zagerij Pauls, uit Büllingen, die de lijn intensief gebruikt, zal evenmin voor het onderhoud ervan kunnen instaan en zal bijgevolg ook voor het wegvervoer moeten kiezen. B-Cargo beschouwt dat vervoer van hout echter als belangrijk en de onderneming onderzoekt thans een nieuw schema voor het vervoer per trein.

Kan de NMBS die lijn niet als prioritair beschouwen en ze in haar klassiek net inpassen?

De door de NMBS aangerekende prijs voor het onderhoud zou tevens lichtjes overgewaardeerd zijn. Een analyse van de werkelijke kostprijs van het onderhoud zou tot een oplossing kunnen leiden.

15.02 Minister Isabelle Durant: De militaire autoriteiten hebben hun voornemen bekendgemaakt om niet langer gebruik te maken van de lijnen 45 en 48, maar terzake werd nog geen enkele

informations très précises sur ces intentions. Jusqu'à présent, les autorités militaires ont marqué leur intention de renoncer aux lignes 45 et 48, mais aucune décision n'a été formellement prise. Il ne s'agit que d'une intention qui a été communiquée. Il est d'ailleurs à noter que quatre trains militaires ont déjà circulé en 2003, depuis le début de l'année, ce qui signifie que l'armée belge utilise encore ces infrastructures dont elle a la charge.

Pour le court terme et notamment la saison à venir, le trafic de bois à destination de Bullange n'est donc pas en danger. Au-delà de 2003, il conviendra de régler la question du statut de la ligne et dès lors, si elle est incluse dans le réseau, de définir les relations normales, avec des redevances normales entre les opérateurs ferroviaires, B-Cargo et le gestionnaire de l'infrastructure.

Il a été convenu d'interroger toutes les parties prenantes avant de convoquer, dans le courant de 2003, une commission interministérielle restreinte des chemins de fer pour modifier le statut des lignes. C'est la procédure habituelle.

J'ai écrit à la SNCB en lui demandant d'examiner favorablement, au cas où l'armée confirmait officiellement le fait qu'elle n'est plus disposée à intervenir dans l'entretien de ces lignes, l'opportunité de reprendre la maintenance et la gestion de ces lignes dans le réseau de la SNCB, puisqu'elles permettent l'accès à un client de B-Cargo, pourvoyeur d'un trafic non négligeable et qui pourrait même s'accroître.

En ce qui concerne les éléments de coût de l'entretien de la ligne, je voudrais attirer votre attention sur le fait que, contrairement à la route, l'entretien des voies comporte aussi le déneigement, l'élagage des arbres. On n'a jamais vu un camionneur ou un transporteur routier devoir payer pour l'élagage des arbres ou le déneigement de la route. Cela est généralement pris en charge par les autorités publiques, gestionnaires de l'infrastructure au sens des régions dans ce cas.

Ici, ce sont des éléments qui constituent une distorsion de concurrence pour la SNCB ou B-Cargo qui ont en charge de payer des choses qui sont plus coûteuses en termes d'entretien. Cela ne concerne pas seulement les rails, mais aussi l'environnement de la voie pour des raisons de sécurité, toutes choses que le transport routier ne prend pas en charge.

C'est un élément additionnel qui permet de comprendre pourquoi nous avons des coûts d'entretien qui sont parfois plus élevés et qui peuvent apparaître comme surévalués, même si je ne prends pas position sur le tarif en tant que tel.

Il s'agit donc d'un dossier qu'il faut suivre et je suis sûre que vous le suivrez de votre côté et je le ferai du mien afin que la demande faite à la SNCB pour l'après 2003, puisque qu'en 2003 il n'y a pas de confirmation officielle de l'armée qu'elle s'en désintéresse, cette ligne soit conservée dans le réseau de B-Cargo.

formele beslissing genomen. Het leger maakt thans trouwens nog altijd gebruik van die infrastructuur. Op korte termijn komt het vervoer van hout met bestemming Bullange dus nog niet in het gedrang. Na 2003 zal de kwestie van het statuut van de lijn moeten worden geregeld. Er werd afgesproken dat alle betrokken partijen zullen worden geraadpleegd alvorens in de loop van 2003 een beperkte interministeriële commissie bijeen te roepen met het oog op de wijziging van het statuut van die lijnen.

Ik heb de NMBS gevraagd, mocht het leger zijn intentie bevestigen, welwillend te onderzoeken of het niet mogelijk is het onderhoud en het beheer van die lijnen over te nemen in het kader van het spoorwegwet.

De kosten kunnen overgewaardeerd lijken, ook al neem ik geen standpunt in met betrekking tot het tarief als zodanig, maar men moet rekening houden met het feit dat het onderhoud van de sporen om veiligheidsredenen ook het ruimen van de sneeuw, het snoeien van de bomen en het schoonhouden van de omgeving van de sporen omvat. Voor het vervoer via de weg worden die kosten door de beheerder van de infrastructuur ten laste genomen, wat een vorm van concurrentievervalsing is.

15.03 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'espère moi aussi recevoir quelques éléments de réponse de la part du ministre

15.03 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Misschien zouden we het

Flahaut. En effet, un ministère comme celui de la Défense a aussi un devoir d'exemple en cette matière. Peut-être pourrait-on réfléchir avant d'essayer de remettre en piste le trafic jusqu'à présent nécessaire, concernant le camp d'Elsenborn.

spoorwegverkeer opnieuw via lijn 45 kunnen laten lopen en laten aansluiten op het kamp van Elsenborn.

Cette ligne présente un autre intérêt: elle pourrait être intégrée, dans un avenir plus ou moins lointain, dans un réseau de transport régional. Elle en fait partie. Dès lors, si on abandonnait maintenant, on remettrait aussi en question des projets ferroviaires très intéressants et peut-être plus larges que le transport unique de quelques tonnes de marchandises, même si c'est essentiel pour cette entreprise.

Deze lijn zou overigens in een regionaal transportnet kunnen worden geïntegreerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: Mme Frieda Brepoels a fait savoir qu'elle ne pourrait pas être présente mais elle souhaite obtenir une réponse écrite à ses questions.

15.03 **Isabelle Durant**, ministre: On ne répond pas à une question orale en l'absence du membre concerné.

La **présidente**: J'ai dit à Mme Brepoels que la copie de la réponse à sa question lui parviendrait.

15.04 **Isabelle Durant**, ministre: Je vais la remettre au secrétaire de commission.

Je tiens à remercier les traducteurs et tous les services pour leur travail.

Misschien tot de volgende keer. Wij weten het niet.

De **voorzitter**: Wij hopen het.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.36 uur.

La réunion publique de commission est levée à 11.36 heures.