

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

03/03/1999

C 758 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

03/03/1999

C 758 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 3 mars 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES -C 758

Question orale de M. Luc Toussaint au ministre de la Fonction publique sur "l'état d'avancement de la construction des nouveaux bâtiments du palais de justice sur la place Saint-Lambert à Liège" (n° 2038)

orateurs : MM. **Toussaint, Flahaut**, ministre de la Fonction publique

Question orale de M. Olivier Deleuze au ministre des Transports sur "les nuisances causées en Région bruxelloise par le trafic de l'aéroport de Zaventem" (n° 1985)

orateurs : MM. **Deleuze, Daerden**, ministre des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem à la suite de l'attaque à main armée qui y a été commise récemment" (n° 2017)

- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Transports sur "le braquage à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2013)

orateurs : MM. **Vanoost, Van Eetvelt, Daerden**, ministre des Transports

Interpellation de M. Luc Sevenhans au ministre des Transports sur "la libéralisation de la navigation fluviale" (n° 2265)

orateurs : MM. **Sevenhans, Daerden**, ministre des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Didier Reynders au ministre des Transports sur "la formation des pilotes aériens" (n° 2025)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la formation de pilotes de ligne" (n° 2028)

orateurs : MM. **Reynders, Vanoost, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Joseph Arens au ministre des Transports sur "le projet de modernisation de la ligne SNCB Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg" (n° 2039)

orateurs : MM. **Arens, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Joseph Arens au ministre des Transports sur "l'octroi d'une réduction de 50% sur le réseau SNCB pour les invalides militaires du temps de paix" (n° 2052)

orateurs : MM. **Arens, Daerden**, ministre des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Hans Bonte au ministre des Transports sur "les expropriations, au profit de Bruxelles-National, de 50 habitations sur le territoire de Steenokkerzeel" (n° 2033)

- M. Jan Van Erps au ministre des Transports sur "les expropriations à Steenokkerzeel afin de créer un couloir pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2054)

orateurs : MM. **Bonte, Van Erps, Daerden**, ministre des Transports

Inhoud

Woensdag 3 maart 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 758

Mondelinge vraag van de heer Luc Toussaint aan de minister van Ambtenarenzaken over "de voortgang van de werkzaamheden in verband met het optrekken van de nieuwe gedeelten van het gerechtsgebouw aan de place Saint-Lambert in Luik" (nr. 2038)

sprekers : de heren **Toussaint, Flahaut**, minister van Ambtenarenzaken

Mondelinge vraag van de heer Olivier Deleuze aan de minister van Vervoer over "de hinder veroorzaakt ten aanzien van het Brussels Gewest door de luchthaven van Zaventem" (nr. 1985)

sprekers : de heren **Deleuze, Daerden**, minister van Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem naar aanleiding van de recente roofoverval" (nr. 2017)

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Vervoer over "de overval op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2013)

sprekers : de heren **Vanoost, Van Eetvelt, Daerden**, minister van Vervoer

Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de minister van Vervoer over "de liberalisering van de binnenvaart" (nr. 2265)

sprekers : de heren **Sevenhans, Daerden**, minister van Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Didier Reynders aan de minister van Vervoer over "de vorming van de vliegtuigpiloten" (nr. 2025)

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de vorming van lijnpiloten" (nr. 2028)

sprekers : de heren **Reynders, Vanoost, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Vervoer over "het moderniseringsproject voor de NMBS-lijn Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg" (nr. 2039)

sprekers : de heren **Arens, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Vervoer over "de toekenning van een tariefvermindering van 50% op het NMBS-net voor militaire invaliden uit vredetijd" (nr. 2053)

sprekers : de heren **Arens, Daerden**, minister van Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Hans Bonte aan de minister van Vervoer over "de onteigeningen ten behoeve van de luchthaven van Zaventem van 50 woningen op het grondgebied van Steenokkerzeel" (nr. 2033)

- de heer Jan Van Erps aan de minister van Vervoer over "de onteigeningen in Steenokkerzeel ten bate van een corridor voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 2054)

sprekers : de heren **Bonte, Van Erps, Daerden**, minister van Vervoer

Question orale de M. Jan Van Erps au ministre des Transports sur "les déversements d'eaux usées des aéroports de Bruxelles-National et de Melsbroek dans un bassin de rétention à Steenokkerzeel" (n° 2055)

orateurs : MM. **Van Erps, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "l'étude de la commune de Schoten sur le deuxième tracé de la ligne de marchandises du port d'Anvers" (n° 2046)

orateurs : MM. **Van Dienderen, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la polémique entre la SNCB et le gouvernement wallon sur le RER et la deuxième gare TGV" (n° 2047)

orateurs : MM. **Van Dienderen, Daerden**, ministre des Transports

Mondelinge vraag van de heer Jan Van Erps aan de minister van Vervoer over "de lozingen van afvalwater van de luchthavens van Zaventem en Melsbroek in een wachtbekken te Steenokkerzeel" (nr. 2055)

sprekers : de heren **Van Erps, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de studie van de gemeente Schoten inzake het tweede goederentracé van de Antwerpse haven" (nr. 2046)

sprekers : de heren **Van Dienderen, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de polemiek tussen de NMBS en de Waalse regering betreffende het voorstadsnet en een tweede HST-terminal" (nr. 2047)

sprekers : de heren **Van Dienderen, Daerden**, minister van Vervoer

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 3 MARS 1999

PRÉSIDENCE de
M. Schellens

La séance est ouverte à 10.05 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 3 MAART 1999

VOORZITTER :
De heer Schellens

De vergadering wordt geopend om 10.05 uur.

Question orale de M. Luc Toussaint au ministre de la Fonction publique sur "l'état d'avancement de la construction des nouveaux bâtiments du palais de justice sur la place Saint-Lambert à Liège" (n° 2038)

Mondelinge vraag van de heer Luc Toussaint aan de minister van Ambtenarenzaken over "de voortgang van de werkzaamheden in verband met het optrekken van de nieuwe gedeelten van het gerechtsgebouw aan de place Saint-Lambert in Luik" (nr. 2038)

Le **président** : La parole est à M. Luc Toussaint.

M. Luc Toussaint (PS) : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, depuis plusieurs années, la décision a été prise de rassembler l'ensemble des fonctions de justice, c'est-à-dire les cours et tribunaux, dispersés actuellement dans la ville de Liège, sur un seul site : celui de la place St-Lambert, place bien connue de tous et qui a fait l'objet de nombreuses discussions au cours de ces 25 dernières années puisque malgré les propositions et projets, les travaux n'ont pu encore y être réalisés !

Un bureau d'architecture a été désigné pour élaborer l'ensemble du projet, ainsi que des plans nécessaires à la construction des cinq bâtiments du nouveau palais de justice.

Selon certaines informations, le bureau d'architecture du Sart-Tilman aura clôturé son travail et rentré le dossier complet à la Régie des bâtiments pour la fin du mois de mai prochain.

Par ailleurs, les travaux de voirie de la place St-Lambert sont quasiment terminés. Les tunnels des bus permettant l'accès à la place St-Lambert et la gare des bus ont été inaugurés. Ils sont aujourd'hui fonctionnels. Le chantier de reconstruction de l'îlot St-Michel progresse à grands pas et son inauguration est prévue en septembre prochain.

De nombreux Liégeois s'interrogent, dès lors, sur les retards pris dans l'avancement du dossier du palais de justice.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

- Où en est le dossier du palais de justice ?

- A quelle étape de la procédure se trouve-t-on actuellement ?

- Le financement de la reconstruction est-il arrêté et quel est son montant ?

- Quand commenceront les travaux et quelle sera la durée de ceux-ci ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. Flahaut, ministre de la Fonction publique : Monsieur le président, je tiens tout d'abord à vous demander de

bien vouloir excuser pour mon retard mais je terminais les négociations avec les organisations syndicales pour la Fonction publique fédérale.

Le dossier relatif à la place St-Lambert est effectivement complexe. Il avance très lentement.

Actuellement, l'Atelier du Sart-Tilman n'a pas clôturé son travail et n'a pas rentré le dossier complet.

A la réception des documents techniques, le service de Liège a formulé à l'Atelier du Sart-Tilman des demandes d'adaptation, de correction de plan et de textes techniques suite aux manquements en matière de coordination avec les études de stabilité et de techniques spéciales.

Pour rencontrer ces demandes et finaliser la coordination qui lui incombe, l'Atelier du Sart-Tilman va probablement solliciter le report de la date du dépôt du cahier spécial des charges relatif à l'architecture à fin mai 1999.

On peut donc conclure aujourd'hui que le dossier "architecture" n'est pas "approuvable" au stade actuel.

Parallèlement au dossier d'architecture, il existe des dossiers techniques où interviennent plusieurs associations de bureaux d'études.

Ainsi les dossiers "stabilité" et "électricité" relatifs à l'infrastructure du complexe pour les parties enterrées sont prêts à être approuvés mais ne le seront que lorsque le dossier "architecture" aura été accepté.

En revanche, le dossier "stabilité" et le dossier "chauffage - ventilation - conditionnement d'air", relatif à la superstructure du complexe sont toujours en cours d'examen. Par ailleurs, le dossier "acoustique" doit encore être intégré et coordonné avec les dossiers "architecture", "stabilité" et "techniques spéciales".

Tenant compte de la situation actuelle du dossier d'architecture, le projet, dans ses aspects techniques, devrait être approuvé fin août prochain. Mais pour que ce dossier soit complet, les trois éléments suivants doivent encore être finalisés.

1. Convention avec la SNCB.

Une convention avec la SNCB lui a été adressée le 27 juillet 1998 et, malgré de multiples rappels, j'attends toujours la réponse. Pas plus tard que ce matin, j'ai recontacté le président de la SNCB pour lui rappeler ce dossier. Après ratification de cette convention par la SNCB, la Régie introduira auprès d'elle une demande d'étude pour obtenir les prescriptions techniques et d'exécution qui devront être intégrées dans le cahier spécial des charges. Vous savez en effet que le chemin de fer passe en dessous des bâtiments.

2. Convention avec la Ville de Liège.

Les derniers éléments techniques des travaux relatifs aux abords des bâtiments ne pourront être finalisés et ensuite approuvés que si la Ville de Liège, conjointement avec la Régie des bâtiments, marque son accord sur ceux-ci.

Cette condition ne pourra être rencontrée que si la ville de Liège retourne, signée, la convention qui lui a été adressée le 8 septembre 1998. Le bourgmestre ne m'a toujours pas fait part de ses remarques sur le contenu de cette convention mais il m'a écrit récemment pour organiser une réunion technique à ce sujet. Elle devrait se tenir très prochainement mais j'ai le sentiment que, plus on organise de réunions, moins on avance.

3. Cahier spécial des charges - acte d'emphytéose.

L'option d'emphytéose retenue actuellement pour le mode de financement du projet implique la rédaction d'un document notarié par le Comité d'acquisition du ministère des Finances,

préalablement à la publication des documents d'adjudication, pour son intégration dans le cahier spécial des charges.

Tout ne va pas mal car, au début de cette législature, j'ai signé les conventions et les actes réglant le problème des parkings. Il s'agissait là aussi d'un imbroglio juridique. Le marché relatif à la gestion des parkings est actuellement en cours. Quelques réticences dans le chef notamment des futurs occupants ont cependant retardé l'avancement du dossier.

Le Conseil des ministres du 26 janvier 1996 a décidé de retenir le mode de financement suivant: la mise en emphytéose du terrain au profit d'un promoteur, à charge pour ce dernier d'ériger les constructions qui seront ensuite prises en location par l'Etat pour la durée de l'emphytéose. Le montant estimé de cet investissement est de l'ordre de 2,5 milliards. Il s'agit du chiffre actualisé au 31 décembre 1998. En raison de la situation sur le terrain, du fait que les infrastructures sont déjà réalisées et que la jouissance des ouvrages en sous-sol a été déterminée tantôt par la pleine propriété, tantôt par des servitudes nombreuses, la rédaction de l'acte d'emphytéose est aussi complexe que celui relatif aux parkings.

Les travaux devraient durer trois ans et demi. Vous précisez une date de début de ces travaux est très difficile et imprudent car je suppose que d'autres collègues, avant moi, ont déjà annoncé des dates qui n'ont pas été respectées. Je préfère donc rester prudent et proposer d'avancer le plus rapidement possible.

Le président : La parole est à M. Luc Toussaint.

M. Luc Toussaint (PS) : Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour toutes les informations qu'il a bien voulu me donner.

J'ai pris acte qu'il existe non seulement un certain nombre de contraintes extérieures d'ordre technique, comme c'est le cas pour tout dossier important d'investissement, mais également des contraintes "humaines" puisque la SNCB et la ville de Liège n'ont pas encore envoyé les projets de conventions signés.

Comme vous l'avez fait remarquer, monsieur le ministre, il serait indiqué de veiller à ce que ces instances renvoient le plus rapidement possible leurs conventions.

J'ai également le sentiment que si on organise trop de réunions techniques pour discuter et analyser ces projets de conventions, on retardera le début des travaux.

Je tiens à insister sur le fait que bon nombre de villes connaissent des difficultés dans leurs centres urbains. Ces problèmes sont inhérents à l'évolution des conceptions de vie de ces 25 ou 30 dernières années. Aujourd'hui, tous les spécialistes disent qu'il faut recréer des centres urbains multifonctionnels permettant de créer de nouveaux flux et de nouvelles attractivités. Ce sera, un jour, le cas de la place St-Lambert puisque les travaux relatifs aux transports et aux communications sont aujourd'hui réalisés.

Dans quelques mois seront inaugurés des bâtiments comprenant de l'habitat, du commerce et des bureaux. On peut espérer qu'un jour, une grande activité culturelle s'y installera avec le Théâtre de la Place. Il restera évidemment la fonction publique et administrative qui est importante pour les centres urbains. Vous comprendrez mon souhait, ainsi que celui d'un très grand nombre de Liégeois, de voir débiter le chantier du palais de justice au plus tôt.

Le président : La parole est au ministre.

M. Flahaut, ministre : Etant donné que le bourgmestre de Liège propose une réunion, je suggère qu'elle ne se limite pas uniquement à un contact bilatéral entre la Régie des bâtiments et la ville de Liège et qu'elle soit élargie au ministère des Communications et à la SNCB, de telle sorte que nous puissions, par le biais d'une décision, politique cette fois, faire avancer le dossier plus rapidement. Je suggère que M. Toussaint, député de Liège, y soit associé.

M. Luc Toussaint (PS) : Je réponds positivement à cette suggestion et je vous en remercie, monsieur le ministre.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De vergadering is geschorst.

La séance est suspendue.

- De vergadering wordt geschorst om 10.20 uur.

- La séance est suspendue à 10.20 heures.

- De vergadering wordt hervat om 15.31 uur.

- La séance est reprise à 15.31 heures.

De **voorzitter** : De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Question orale de M. Olivier Deleuze au ministre des Transports sur "les nuisances causées en Région bruxelloise par le trafic de l'aéroport de Zaventem" (n° 1985)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Deleuze aan de minister van Vervoer over "de hinder veroorzaakt ten aanzien van het Brussels Gewest door de luchthaven van Zaventem" (nr. 1985)

Le **président** : La parole est à M. Olivier Deleuze.

M. Olivier Deleuze (ECOLO-AGALEV) : Monsieur le président, monsieur le ministre, vous aurez certainement constaté que ma question était, à l'origine, une question écrite. La fin de la législature approchant, j'aimerais y obtenir une réponse ou à tout le moins vous fournir l'occasion de m'en donner une.

Le contrôle des nuisances par l'IBGE est rendu quasiment impossible par la difficulté que ce dernier rencontre à obtenir une série de données détenues par la Régie des voies aériennes, en l'occurrence par Belgocontrol. En particulier, l'Institut n'a pas accès aux relevés du réseau des sonomètres installés autour de l'aéroport et d'autres demandes d'informations adressées par l'IBGE à Belgocontrol concernant la composition du trafic aérien demeurent sans réponse.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire pour quelle raison Belgocontrol ne transmet pas à l'IBGE les informations demandées par celui-ci ?

Belgocontrol a-t-il l'intention de donner suite à ces demandes ? Si oui, dans quel délai ?

Quel est le nom de la personne physique responsable de l'ensemble des survols de la région bruxelloise, du tracé des voies aériennes traversant la ville et de l'intensité et des horaires de leur utilisation ?

Quel est le nom de la personne physique responsable de chaque vol en particulier, qui prend la décision de diriger chaque avion vers une route déterminée ?

Au cas où l'on se réfère à un manuel, qui en est le responsable ? Et si l'autorisation de survol s'écarte des instructions contenues, le cas échéant, dans ce manuel, quel est le nom du responsable de cette exception ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, conformément aux mécanismes mis en place par les contrats de gestion, approuvés par l'arrêté royal du 25 août 1998, les mesures d'intensité sonore et, en général, toutes matières relatives à la gestion de l'environnement relèvent directement de la compétence de BIAC, et non de Belgocontrol. Donc Belgocontrol n'est pas en mesure de donner suite aux demandes de l'IBGE.

Je profite de l'occasion pour inviter cet Institut à contacter BIAC, qui veillera à lui fournir les réponses demandées.

Par ailleurs, ce n'est pas une personne physique qui est responsable de l'ensemble des survols de la région bruxelloise. L'intensité des vols et l'établissement des horaires répondent aux demandes des compagnies. Les tracés des trajectoires nominales sont élaborés par Belgocontrol après demande spécifique de BIAC, selon des critères scientifiques internationaux conformes aux normes de sécurité.

C'est BIAC, personne morale représentée par son administrateur délégué, qui est responsable dans la zone de 0 à 4 000 pieds.

Concrètement, il y a des dizaines de personnes physiques qui interviennent chaque jour dans la détermination des routes à suivre, mais lorsqu'un contrôleur est amené à attribuer une route à un avion, il dispose de très peu de marge de manoeuvre pour son choix.

En effet, des critères objectifs tels que la séparation assurée entre les avions ou encore l'utilisation des routes préétablies, ainsi que la demande des plans de vol limitent très fortement les possibilités de choix du contrôleur aérien.

J'ajoute que le choix est toujours dicté par la sécurité et l'intérêt général.

Voilà, cher collègue, les éléments d'information dont je dispose. J'espère que vous serez satisfait de la transformation de votre question écrite en question orale.

Le **président** : La parole est à M. Olivier Deleuze.

M. Olivier Deleuze (ECOLO-AGALEV) : Monsieur le président, si je suis pleinement satisfait de cette transformation, je ne sais pas encore si je suis satisfait de la réponse du ministre. Je dois d'abord l'étudier avec attention.

M. Daerden, ministre : Il s'agit d'un problème important. N'hésitez donc pas à poser une autre question ou à prendre directement contact avec mon cabinet si l'un ou l'autre développement vous tracasse.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.
Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem naar aanleiding van de recente roofoverval" (nr. 2017)

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Vervoer over "de overval op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2013)

Questions orales jointes de :

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem à la suite de l'attaque à main armée qui y a été commise récemment" (n° 2017)

- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Transports sur "le braquage à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2013)

De **voorzitter** : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer **Lode Vanoost** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het gaat hier om de overval van twee weken geleden te Zaventem op een toestel van Virgin. De gelijkens met de overval op een toestel van Swiss Air in 1995 is frappant. Net als toen wisten de daders zich met een gestolen voertuig en valse of gestolen uniformen vrij over de luchthaven te bewegen en ongezien weer te verdwijnen. De eerste overval bracht ernstige veiligheidsproblemen aan het licht. Nu blijkt dat daaruit geen conclusies in verband met de veiligheid op de luchthaven werden getrokken. Blijkbaar bestaat er geen procedure om alle veiligheidsmensen aan de toegangspoorten en op de luchthaven samen zo snel mogelijk te waarschuwen als er zich een noodsituatie voordoet of als een verdacht voertuig op de luchthaven aanwezig is. Er zijn nog steeds toegangsmogelijkheden langs poorten die weliswaar gesloten maar niet bewaakt zijn. Verder is er evenmin een methode ontwikkeld om te signaleren dat voertuigen met vrije toegang tot de luchthaven, bijvoorbeeld met de insignes van een luchtvaartmaatschappij, werden gestolen. Dat is nodig zodat

ze voortaan als verdachte voertuigen kunnen worden beschouwd. Vier jaar na de overval op Swiss Air is onze luchthaven blijkbaar nog steeds een zeef.

Mijnheer de minister, ik heb in dit verband enkele concrete vragen. Wanneer werd de overval voor het eerst gemeld? Hoeveel tijd is er verlopen vóór de feiten aan de bewaking bij de toegangspoorten en aan de veiligheidsmensen op het terrein van de luchthaven werden gemeld? Beschikten de betrokken bewakingsdiensten op het ogenblik van de feiten over een geactualiseerde lijst van eventuele gestolen of verdwenen voertuigen die normaal vrij toegang tot de luchthaven hebben en die na de diefstal verdacht zijn geworden? Als die gegevens al bestaan, hoe recent zijn ze dan?

Op de VRT werd iemand van de BIAC geïnterviewd. Deze persoon verklaarde dat de daders ontsnapt waren langs een onbewaakte uitweg. Toen men vroeg hoe dat mogelijk was, antwoordde hij dat deze mensen op een onwettige manier waren binnengekomen. Dat roept bij mij de vraag op waar het bij veiligheid dan wel om draait. Het gaat hier immers niet om de mensen die braaf hun pasje laten zien, wel om het zoveel mogelijk buiten houden van mensen zoals de daders. Ik besef dat dit nooit voor honderd procent gerealiseerd kan worden, maar uit het antwoord van de geïnterviewde bleek duidelijk dat er iets scheelt aan zijn concept van veiligheid.

De voorzitter: De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik kan mij grotendeels aansluiten bij de vragen van de heer Vanoost. Er bestaat echter nog enige onduidelijkheid. Uit de gegevens waarover ik beschik blijkt dat de sleutel van de wagen enige tijd voordien werd gestolen. Met die sleutel kon men zich toegang verschaffen tot een wagen die daar geparkeerd stond.

Mijnheer de minister, bestaat er geen alarmsysteem dat aangeeft dat de sleutel van een wagen werd gestolen, waaruit men zou kunnen afleiden dat die bewuste wagen nadien zou kunnen worden gebruikt om diefstallen te plegen of andere onregelmatigheden te begaan?

Mijn volgende vraag sluit eveneens aan bij de vragen van de heer Vanoost. Ik vraag mij af of het niet aangewezen is het hele veiligheidssysteem op punt te stellen en bij te sturen? Mocht men

daarin niet slagen, kan er dan geen beroep worden gedaan op externe deskundigen om het veiligheidssysteem aan te passen?

Voorts vraag ik mij af of het verantwoord is waardevolle voorwerpen te vervoeren via passagiersvluchten. Immers, sommige personen die ervan op de hoogte zijn dat het vliegtuig waardevolle voorwerpen transporteert, zouden wel eens tijdens de vlucht rare streken kunnen uithalen. Wordt terzake strikte geheimhouding bewaard?

Le président: La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports: Monsieur le président, chers collègues, ce sont les conclusions de l'enquête qui déboucheront sur la mise au point de mesures de sécurité complémentaires.

Lors de notre visite consacrée à la problématique de la sécurité à l'aéroport, qui devrait se dérouler le 23 mars prochain après-midi, nous aurons l'occasion d'aborder en détail l'un ou l'autre thème, sans mettre en cause la problématique de l'instruction judiciaire.

Quant aux éléments évoqués tant par M. Van Eetvelt que par d'autres membres, les mesures de sécurité font, de manière périodique, l'objet d'une évaluation de la part du Comité national pour la sécurité civile.

Dès le lendemain, le Comité s'est réuni en urgence afin d'examiner les mesures envisageables au stade actuel de l'enquête.

Jusqu'à présent, il n'y a effectivement aucune limite à la valeur des envois par avion. La limitation des valeurs transportées est effectivement une des pistes à l'examen, sans que je sois en mesure de dire aujourd'hui si elle est réalisable et efficace, mais il va de soi qu'elle est de nature à réduire le risque.

De voorzitter: De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLOGALEV): Mijnheer de voorzitter, de minister zal wellicht hebben begrepen dat ik deze vraag vooral stelde om aan te klagen dat dergelijke toestanden zich nog steeds kunnen voordoen en *nota bene* volgens een identiek scenario als vier jaar geleden.

Zelfs in een ver verleden werden al overvallen gepleegd op Sabena en bij één daarvan kwam trouwens een politiemann om het leven.

Mijnheer de minister, om een overval te plegen op de luchthaven moet men er om te beginnen binnen geraken en

vervolgens moet men er de weg kennen, wat niet zo evident is. Bovendien moet men het lef hebben om vuurwapens boven te halen bij een vliegtuig dat klaarstaat om te vertrekken en, na de feiten, rustig blijven om onverdacht te kunnen weggrijpen. Men mag immers niet vergeten dat daar inmiddels tientallen andere voertuigen circuleren, zowel van de politie als van de rijkswacht. Het is trouwens best mogelijk, in het geval dat ons bezighoudt, dat één minuut later een voertuig van de rijkswacht passeerde, zonder dat er iemand alarm sloeg. Blijkbaar beschikt de luchthaven niet over een alarmprocedure die op de ene of andere manier verdachte situaties of personen opspoort en tegenhoudt, ofschoon het mij evident lijkt dat daarin zou worden voorzien.

De voorzitter: De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik begrijp dat hij geen details kan vrijgeven omdat het gerechtelijk onderzoek terzake nog niet is beëindigd. Bovendien verheugt het me dat de minister beklemtoont dat de veiligheidsnormen aan bijsturing toe zijn.

Mijnheer de minister, ik kom terug op het vervoer van waardevolle stukken. In de huidige maatschappelijke context van toenemende agressie en criminaliteit is het vervoer van dergelijke stukken zonder bijkomende bewaking eigenlijk vragen om problemen. Naar verluidt is de toenemende agressie ook waarneembaar in de lijnvluchten en zal het boordpersoneel binnenkort een specifieke opleiding krijgen om opgewassen te zijn tegen dit soort problemen. Deze berichten steunen mijn overtuiging dat de veiligheidsnormen moeten worden bijgesteld.

De voorzitter: Collega's, ik deel u mee dat onze commissie op 23 maart 1999 een onverwacht bezoek zal brengen aan de luchthaven van Zaventem. Om begrijpelijke redenen kan ik u het exacte tijdstip niet mededelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de minister van Vervoer over "de liberalisering van de binnenvaart" (nr. 2265)

Interpellation de M. Luc Sevenhans au ministre des Transports sur "la libéralisation de la navigation fluviale" (n° 2265)

De voorzitter : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige week stond er heel wat deining in de wereld van de binnenscheepvaart. 500 binnenschippers woonden een vergadering bij. Morgen worden ze ontvangen door de dienst Promotie binnenvaart Vlaanderen.

Mijnheer de minister, vorig jaar is de liberalisering van de binnenscheepvaart verscheidene malen aan bod gekomen in deze commissie. In uw antwoord van 16 december 1998 kondigde u reeds aan moeilijkheden te verwachten en toonde u zich bereid hierover met de commissie van gedachten te wisselen. Ik hoop dat u vandaag meer gegevens kunt bekendmaken.

Mijnheer de voorzitter, collega's, de liberalisering van de binnenscheepvaart was niet te vermijden. Alhoewel de binnenschippers niet gelukkig waren, beseften ze maar al te goed dat deze evolutie niet tegen te houden was.

Het moet worden gezegd dat de versnelde en vrij bruiske liberalisering er is gekomen onder druk van Nederland. Oorspronkelijk was een meer stapsgewijze liberalisering gepland.

Mijnheer de minister, de mogelijke gevolgen van deze liberalisering werden mijns inziens onderschat. Alhoewel er rekening werd gehouden met een daling van de vrachtprijzen - -10% werd meestal geschat - loopt de huidige halvering van de prijzen - het spreekwoord is goed gekozen - écht de spuigaten uit. Men moet geen specialist in de binnenscheepvaart zijn om te beseffen dat een halvering van de vrachtprijzen neerkomt op werken onder de effectieve kostprijs.

Sommige schippers worden nu bijna gedwongen onder de kostprijs te varen, wat op termijn uiteraard onhoudbaar is. Het zal de teloorgang van onze binnenvaart betekenen en dat was natuurlijk de bedoeling niet. Het was juist de bedoeling onze binnenvaart meer kansen te geven. De zaken zijn totaal verkeerd uitgedraaid.

Mijnheer de minister, hoe moeten wij de situatie precies inschatten? Ook u zult bevestigen dat er iets moet gebeuren. Het is toch duidelijk dat er te weinig begeleidingsmaatregelen waren. Nu beweert men blijkbaar dat Nederland de zaken beter heeft voorbereid dan wij. Is deze bewering juist? Beschikt u over gegevens over hoe de situatie momenteel in Nederland

evolueert? Hierover komt mij opmerkelijk weinig ter ore. Het zou mij toch verbazen dat de problemen uitsluitend bij ons te zoeken zijn.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat een aantal begeleidende maatregelen op rekening komt van de gewesten. Of er al dan niet voldoende maatregelen werden genomen, valt dus niet alleen onder de verantwoordelijkheid van de federale minister.

De laatste twee maanden kreeg ik uit de sector niet anders dan zeer negatieve berichten, dramatische berichten zelfs. Iemand moet daar toch beter van worden. Niet iedereen zal aan de liberalisering zijn broek scheuren. Blijkbaar wordt op een of ander niveau misbruik gemaakt van de evolutie in die sector. Ik kan aannemen dat er nog te veel schepen zijn. Naar verluidt staan er nog een zestigtal schepen op de wachtlijst om de uitredingsvergoeding op te nemen. Dat zal volgens mij niet voldoende zijn. Dat zal niet het toernood zijn om dit probleem op te lossen.

Deze situatie sleept al drie maanden aan. Tot nu toe zijn er nog geen persoonlijke drama's gebeurd. De binnenschippers zelf reageren nog steeds vrij gematigd. Op een bijeenkomst vorige week te Antwerpen werd zeer gematigde taal gesproken; mensen waarvan het water tot aan de lippen komt, hebben wel eens de neiging om straffe taal te gebruiken. Dat is daar niet gebeurd. Men voelt ook aan dat men niet echt in de positie verkeert om zware eisen te stellen aangezien het economisch leven vandaag in de havens niet echt goed draait. Het feit dat de liberalisering er op een zeer ongelukkig moment is gekomen, zal waarschijnlijk een rol spelen in het hele verhaal. Toch kan niemand daarvoor verantwoordelijk worden gesteld, want niemand kan de conjunctuurschommelingen voorspellen.

Mijnheer de minister, welke gegevens zijn u officieel bekend? Vindt u persoonlijk dat de begeleidingsmaatregelen voldoende waren? Behoren supplementaire maatregelen nog tot de mogelijkheden of moeten de gewesten terzake op hun verantwoordelijkheid worden gewezen? Welk is uw inzicht in de zaak?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije

prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren is de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn 96/75 van 19 november 1996.

De toerbeurt werd op 30 november 1998 afgeschaft. De bevrachtingen worden vrij gesloten tussen de partijen en over de prijzen wordt vrij onderhandeld.

Dans le cadre de cette libéralisation, les autorités concernées ont pris des mesures d'accompagnement.

D'abord, il convient de faire référence à l'action européenne de déchirage et aux primes qui y sont liées.

L'autorité fédérale, dans le cadre de ses compétences relativement limitées, a également pris des mesures d'accompagnement. Le gouvernement a instauré une prime de cessation d'entreprise. Elle permet aux bateliers indépendants ayant atteint 58 ans et immobilisant leur bateau dans le cadre de l'action de déchirage, de bénéficier d'un revenu de remplacement; les charges sociales en matière d'assurance maladie et invalidité sont couvertes par l'autorité publique, dans l'attente de leur pension.

Une deuxième mesure d'accompagnement consiste en la réduction, voire en l'exonération des taxes sur les assurances.

Il convient aussi de faire référence aux mesures de soutien que les régions ont prises. Je citerai :

- la subvention de terminaux multimodaux situés sur les voies navigables, - le subventionnement dans la mise en place des coopératives de bateliers, - la formation des bateliers, notamment au management, - l'introduction des technologies nouvelles et la modernisation de la flotte.

Les mesures d'accompagnement et de soutien représentent un effort de 1,9 milliard de francs sur trois ans (1998, 1999 et 2000).

En second lieu, indépendamment de ces efforts, il est clair que le secteur de la navigation intérieure se trouve dans une période transitoire. Le marché, organisé selon de nouvelles règles, cherche un nouvel équilibre.

Dans ce cadre et sur la base des informations dont nous disposons, nous pouvons constater les quelques éléments qui suivent.

D'abord, la Région wallonne mentionne une diminution de l'offre de cargaison de 9 à 16% pendant les mois de décembre 1998 et janvier 1999. D'autres sources, comme le port

Daerden

d'Anvers, mentionnent une augmentation de la quantité de marchandises transportées de 13%. Donc, vu les données contradictoires, il est impossible de tirer des conclusions définitives, d'autant que les mois de décembre et de janvier sont traditionnellement des mois faibles dans le secteur de la navigation intérieure.

Ensuite, le système du tour de rôle répartissait l'offre de cargaison totale parmi la totalité de la flotte disponible. Une diminution temporaire de l'offre était amortie par la totalité de la flotte sous forme d'une augmentation du temps d'attente de chaque bateau. Il est possible que sans ce mécanisme de répartition, une diminution temporaire doive être amortie par un nombre de bateaux limité, qui se trouvent maintenant sans offre de transport.

Enfin, la pression à la baisse sur les prix paraît être un fait. Sur la base des commentaires du secteur, la diminution se situe entre 25 et 30%. Dans ce cadre, par objectivité, il faut tenir compte du fait que la rotation d'un bateau peut augmenter et donc diminuer les coûts fixes par unité de transport.

La question est de savoir si la situation actuelle, en ce qui concerne l'offre de transport et la formation des prix, revêt ou non un caractère temporaire.

L'expérience d'une période d'à peine trois mois ne peut probablement pas donner une réponse définitive à cette question. De plus, à la suite de l'action de déchirage, une centaine de bateaux seront immobilisés à partir du 1^{er} avril prochain, ce qui diminuera la capacité de transport disponible et influencera donc la formation des prix.

Si après une période raisonnable - six mois par exemple -, les problèmes subsistent et impliquent dès lors une menace durable et sérieuse pour l'équilibre financier des bateliers, des mesures complémentaires pourraient être prises.

De voorzitter : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vooral uw laatste opmerking doet de hoop rijzen dat we opnieuw een evaluatie krijgen na zes maanden liberalisering. De huidige evolutie is negatief. Ik ken de sector vrij goed en begrijp niet hoe het kan dat die prijzen in dergelijke mate zakken. Er wordt misbruik gemaakt van een zwakke economische situatie, die hopelijk tijdelijk is. Men mag mensen niet verplichten onder de kostprijs te werken. De schippers wijzen met

beschuldigende vinger naar de bevrachters. Ik kan niet beoordelen of dit al dan niet terecht is, maar ik heb gehoord dat men in sommige sectoren tot vijftig procent onder het tarief van een half jaar geleden zit. Ons pleidooi hier voor liberalisering had een gunstiger situatie voor ogen. Ik heb de indruk dat we momenteel een sociaal kerkhof aan het creëren zijn. Vroeg of laat worden de schippers misschien tegen elkaar uitgespeeld, en dat kan niet de bedoeling zijn.

Begeleidende maatregelen zullen nodig zijn. De prijsdalingen hebben iedereen verbaasd. Niemand had die ineenstorting van prijzen kunnen voorspellen. We kunnen de klok niet terugdraaien maar we zouden ons nu moeten bezinnen over wat we kunnen doen voor de sector. We moeten ons oor te luisteren leggen. We mogen niet te lang wachten want dan dreigen er faillissementen.

We zijn ons doel voorbijgeschoten. Dat is jammer, ik had ook een beter resultaat verwacht. Het mag een les voor de toekomst zijn; we moeten erop letten dat we ons niet vergalopperen.

Voorts zou ik van u willen vernemen of u zicht hebt op de toestand in Nederland. Ik heb daar weinig informatie over.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, je souhaiterais rappeler divers éléments à M. Sevenhans.

Premier élément : si nous nous sommes inscrits dans cette logique de libéralisation, c'était fondamentalement pour éviter le marasme pour nos bateliers. Tous les observateurs étaient en effet d'accord pour dire que sans la libéralisation de la navigation fluviale et sans la transposition la plus rapide possible de la directive chez nous, on risquait de connaître un transfert important d'activités, notamment vers les Pays-Bas. Bon nombre de réunions ont été consacrées à ce thème. Nous avons donc opté pour cette attitude.

Deuxième élément : nous étions conscients du fait que passer d'une situation régulée à une situation complètement irrégulée, entraînerait diverses conséquences. C'est la raison pour laquelle nous avons cherché un accord avec les régions avant d'instaurer ce nouveau système, pour introduire une série de mesures d'accompagnement.

Troisième élément : ces mesures d'accompagnement sont-elles suffisantes ? Nous disposons de chiffres; vous

en avez d'autres. Il est évident que tout ceci a entraîné des conséquences. Je viens d'ailleurs d'apprendre que la situation aux Pays-Bas est, dans ce domaine, également en pleine évolution. Ce pays subit aussi des conséquences, dont certaines sont comparables à ce qu'on rencontre chez nous.

Je pense que le choix que nous avons fait était la seule attitude raisonnable. Nous ferons le point dans quelques mois. Selon le constat qui sera fait à ce moment-là, nous prendrons éventuellement des mesures. Je ne suis pas opposé à de telles mesures, d'autant moins, monsieur le président, que ce sera mon successeur qui les prendra.

De voorzitter : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord en begrijp uiteraard dat men best niet allerlei beloften doet. Dat vroeg ik ook niet. Ik wou enkel zeggen dat een overheidsoptreden mijns inziens noodzakelijk zal blijken, gelet op de schokgolven die de liberalisering heeft veroorzaakt. Wij zullen afwachten wat er gebeurt en de volgende bevoegde minister zeker interpelleren.

Ik verwacht uiteraard ook enig resultaat op het niveau van de gewesten. Zo is er morgen nog een belangrijke bijeenkomst gepland met de betrokkenen. Of er dan reeds veel uit de bus komt, weet ik niet. Volgens mij zal men enkel het waslijstje met gerechtvaardigde klachten voorstellen.

Alleszins, dit dossier is nog niet "uit het water".

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Questions orales jointes de :

- **M. Didier Reynders au ministre des Transports sur "la formation des pilotes aériens" (n° 2025)**

- **M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la formation de pilotes de ligne" (n° 2028)**

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- **de heer Didier Reynders aan de minister van Vervoer over "de vorming van de vliegtuigpiloten" (nr. 2025)**

- **de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de vorming van lijnpiloten" (nr. 2028)**

Le président : La parole est à M. Didier Reynders.

M. Didier Reynders, président du groupe PRL-FDF : Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, des candidats pilotes de ligne, leurs familles et la Belgian Cockpit Association ont attiré l'attention d'un certain nombre de responsables politiques sur la situation des jeunes candidats pilotes de ligne en Belgique.

Jusqu'en 1990, le financement des candidats ayant réussi l'examen d'entrée à l'Ecole d'Aviation Civile était intégralement pris en charge par l'Etat.

A partir de 1990, les subsides ont été supprimés et la Sabena a décidé de reprendre cette école qui a été rebaptisée, pour éviter le bilinguisme, "Belgian Aviation School".

De 1990 à 1995, l'intervention financière de la Sabena a diminué progressivement. Aujourd'hui, chaque candidat devrait déboursier plus de 2 millions de francs pour pouvoir bénéficier de la formation et ne pourrait recevoir aucune allocation d'étude sous quelque forme que ce soit. Cela provoque évidemment des discriminations sociales car des jeunes qui ont les compétences pour entamer ce genre de formation se voient bloqués par une barrière purement financière dans un métier qui ne peut pas être considéré comme étant tout à fait exceptionnel ou réservé à une catégorie de la population. Si on peut encore acheter certaines charges dans certaines professions libérales, il n'est pas imaginable qu'on puisse acheter des charges de conducteur de train, de taxi, de bus ou d'avion. Ce n'est pas parce que le véhicule est un peu plus compliqué qu'il faut en fermer l'accès à certaines catégories sociales.

Monsieur le ministre, face à cette situation qui trouve ses origines dans les années 90, quelle a été la réaction de votre département ? Une quelconque initiative a-t-elle été prise, éventuellement en collaboration avec les Communautés, qui ont des compétences en matière de formation, pour imaginer soit un système de bourses d'étude pour des étudiants ayant déjà, par exemple, réussi un examen d'accès à la profession, soit un système de prêt qui permettrait le financement de cette formation, avec éventuellement récupération par la suite à des conditions avantageuses sur les professionnels que seraient alors devenus les pilotes de ligne ?

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, samen met collega Reynders stel ik vast dat de opleiding van piloten geen zaak is die men aan het particulier initiatief kan overlaten. Ik sluit mij aan bij zijn vragen.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, depuis décembre 1989, l'Ecole d'Aviation Civile, créée en 1952 par accord entre l'Etat belge et la Sabena, n'est plus subventionnée via les crédits du ministère des Communications et de l'Infrastructure.

En effet, à cette époque, il a été décidé de supprimer les 96 millions prévus à cet effet.

Je suis moi-même sensible aux difficultés financières que rencontrent les candidats pilotes dans la poursuite de leur formation.

J'ajoute que - c'est peut-être suite à cela qu'une solution pourra être trouvée - la nouvelle réglementation européenne en matière de délivrance de licences de pilote, qui doit entrer en vigueur le 1er juillet prochain, prévoit, contrairement au passé, l'agrégation de toutes les écoles assurant la formation des futurs pilotes.

Verschillende Belgische scholen willen deze erkenning nu reeds bekomen.

Il me semble dès lors que la mise en oeuvre de l'agrégation pourrait être le moment idéal pour réévaluer la situation et envisager une subside, soit par le biais d'un accord de coopération, soit par le biais des Communautés.

Je suis d'accord avec les interpellants pour dire qu'il y a discrimination et qu'il faut sortir de cette situation. J'avais d'ailleurs déjà pris contact avec certaines institutions financières pour envisager la possibilité de prêts. Mais un mécanisme plus classique de subside me paraît la meilleure formule.

Le président : La parole est à M. Didier Reynders.

M. Didier Reynders (PRL-FDF) : Monsieur le président, je remercie le ministre pour son ouverture d'esprit à ce sujet. Comme pour la navigation fluviale, il faudra que son successeur et les négociateurs d'un futur accord gouvernemental y soient attentifs, comme à un certain nombre d'autres sujets.

Dans le cadre de l'agrégation de différentes écoles, on peut avoir deux réflexions. Tout d'abord, essayer d'étudier de nouvelles structures qui peuvent éventuellement se développer. L'association des pilotes a notamment fait des propositions en la matière. D'autres pourraient en faire autant en vue d'aboutir à une véritable école de formation.

Une autre voie serait de dissocier la partie théorique et la partie pratique, notamment en partenariat avec des entreprises comme, par exemple, la Sabena ou le groupe Swissair. On peut imaginer qu'une partie théorique subsidiée débouche sur des examens d'accès. Et on pourrait alors plus facilement maintenir l'idée d'un prêt pour la suite, c'est-à-dire lorsque l'on se trouve dans une formation plus professionnelle, pour partie au sein des entreprises concernées. Cette formation pratique serait liée à une activité qui permettrait le remboursement du prêt par cette activité professionnelle.

Différentes formules sont possibles, mais il faut en tout cas sortir de la formule actuelle où une compagnie prétend vouloir gérer la formation des pilotes tout en demandant à ces derniers de financer eux-mêmes cette formation.

Quand on sait que cette même compagnie utilise des pilotes qui lui sont fournis par des sociétés intermédiaires contre facturation des prestations, on peut se poser quelques questions sur la logique de l'Etat dans la démarche. Pourquoi confier à une compagnie telle que celle-là le soin de former des pilotes qu'elle n'a peut-être pas l'intention d'employer et à qui elle demande de couvrir tous les frais.

Si l'on pouvait, dans les prochaines semaines ou les prochains mois, organiser une réflexion sur les différentes pistes dégagées, je serais ravi d'y participer afin de trouver des solutions. Il faut à tout prix mettre fin à cette discrimination.

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV) : Collega Reynders heeft al aangehaald dat het tekort aan piloten door de maatschappijen wordt gebruikt om buitenlandse bedrijven in te huren waarbij de piloten per vlucht worden betaald. Bovendien maken deze maatschappijen gebruik van dit tekort - ik verwijs naar *Au nom de la loi* van december laatstleden - om aan fiscale en sociale fraude te doen.

Ik wil dus onze mensen de kans geven om een opleiding tot piloot te volgen en hiervoor een subsidie of studiebeurs

voorzien. Ik vind het dan ook logisch dat deze mensen in ruil een aantal jaren voor een Belgische maatschappij zouden werken.

Wanneer u het hebt over de herkenning van scholen, lijkt het mij logischer - zeker voor piloten van grotere toestellen, zoals Boeing - dat men voor België één enkele school voorziet.

Een ander kwestie - waarover u niet onmiddellijk uitsluitel hoeft te geven - is de wenselijkheid van internationale samenwerking inzake sommige aspecten van deze opleiding. Ik denk meer bepaald aan Frankrijk, Nederland en andere landen.

Op het vlak van kostenbesparing maar ook voor uitwisseling van ervaring lijkt dit mij bijzonder interessant.

M. Daerden, ministre : Cette réflexion additionnelle n'est pas non plus à négliger. Vous avez raison.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Joseph Arens au ministre des Transports sur "le projet de modernisation de la ligne SNCB Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg" (n° 2039)

Mondelinge vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Vervoer over "het moderniseringsproject voor de NMBS-lijn Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg" (nr. 2039)

Le président : La parole est à M. Joseph Arens.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, comme bourgmestre, lorsque mes concitoyens attendent la concrétisation d'un projet, je leur dis de semer le lin et qu'avec ce lin, on fabriquera le ruban qui permettra d'inaugurer le projet concrétisé. Dans ce cas-ci, le lin a été semé, mais il a largement eu le temps de pourrir.

Monsieur le ministre, je reviens une nouvelle fois sur le projet de modernisation de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg. Je souhaite mettre l'accent sur les éléments suivants.

1. Ce tronçon est un maillon important de l'axe européen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Il est repris dans les projets européens d'intérêt commun comme ligne à aménagement planifié pour la grande vitesse, ce qui lui permet de bénéficier d'un soutien financier communautaire.

2. Au niveau belge, l'axe Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg est un axe prioritaire du réseau de la SNCB. Il figure explicitement dans les axes principaux du plan décennal 1996-2005. 8,2 milliards en francs 1994 sont d'ailleurs prévus pour sa modernisation.

Le problème est que le projet de modernisation de cette ligne stagne au stade de l'étude depuis plusieurs années. Le choix entre les différentes pistes (rectification du tracé de la ligne sinueuse et accidentée ou utilisation de la technologie pendulaire) n'est, à ma connaissance, toujours pas arrêté. Or, il serait grand temps de dépasser le stade des études préalables et de concrétiser ce projet qui devrait permettre aux usagers de cette ligne de chemin de fer de gagner plusieurs dizaines de minutes entre Bruxelles et Luxembourg, sans oublier Arlon, et de voyager dans de meilleures conditions de confort.

J'attire votre attention sur le fait que la France et le Grand-Duché de Luxembourg avancent bien dans le développement des lignes à grande vitesse. La France vient d'annoncer la mise en service du TGV sur la ligne Paris-Strasbourg dès 2006, ce qui nécessitera un investissement total de 120 milliards de francs, dont 12,6 milliards proviendraient de l'Union européenne et 4,8 milliards du Grand-Duché de Luxembourg, qui saisirait l'opportunité française pour moderniser l'axe Luxembourg-Thionville-Metz-Baudrecourt.

La semaine dernière, la ministre luxembourgeoise des Transports, Mme Delvaux, a d'ailleurs déploré les retards pris au niveau belge dans le projet de modernisation de la ligne 162. Elle a insisté sur l'importance de ce projet et a rappelé que son gouvernement était prêt à le cofinancer, ajoutant que les investissements seraient sans doute importants mais qu'ils étaient nécessaires vu la forte demande sur cet axe important et ses potentialités de développement.

Monsieur le ministre peut-il apporter une réponse aux questions suivantes :

Quel est exactement l'état d'avancement du projet de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg ? Quand les phases d'études seront-elles terminées ? Existe-t-il une date limite pour la mise en oeuvre de ce projet ?

La Belgique compte-t-elle saisir la perche tendue par le Grand-Duché de Luxembourg et travailler en collaboration avec ce pays ?

Serons-nous encore dans les délais pour bénéficier des subventions européennes ?

Monsieur le ministre, je précise que j'aurais souhaité couper le ruban inaugural de l'aménagement de cette ligne avant la fin de cette législature.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, un groupe de travail au sein de la SNCB a été chargé d'étudier la problématique relative à la réduction des temps de parcours sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. Il s'agit d'examiner les différents scénarios susceptibles d'améliorer la liaison, en ce compris les éléments spécifiques à la circulation des trains pendulaires : investissements en infrastructure, en matériel, schémas d'exploitation, etc.

Ce groupe de travail déposera ses conclusions en juin 1999. *(Sourires)*

Je n'ai pas dit le 12...

Elles devront faire l'objet d'une évaluation avec le partenaire luxembourgeois, afin de programmer l'évolution ultérieure de ce dossier, notamment dans le cadre d'une demande de subvention européenne.

La liaison Bruxelles-Luxembourg, retenue comme axe de prolongement dans le réseau des trains à grande vitesse adopté au niveau européen répond, en effet, à toutes les conditions de base pour pouvoir élargir au programme de soutien financier communautaire.

Compte tenu de l'intérêt de notre partenaire luxembourgeois pour ce projet et des déclarations du ministre luxembourgeois à ce propos, une contribution financière de leur part n'est pas exclue et est évidemment la bienvenue pour le financement du projet.

Voilà où nous en sommes. Je tiens à vous assurer qu'il n'y a aucune volonté, dans mon chef, de retarder ce projet. Que les choses soient bien claires entre nous à cet égard. Tous ce que nous souhaitons, c'est faire avancer ce projet. J'ai eu l'occasion de le dire à différentes reprises à ma collègue luxembourgeoise. Nous avons eu plusieurs réunions de contact, non seulement au niveau ministériel mais aussi avec les responsables des deux sociétés concernées, pour tenter de faire progresser ce dossier.

J'en conviens bien volontiers avec vous, le temps nécessaire au voyage Bruxelles-Luxembourg est trop long. Je l'ai dit clairement lors des réunions et je le répète ici.

Pour atteindre des performances de haut niveau avec les moyens traditionnels, l'investissement en infrastructure est

Daerden

très élevé. D'où la nécessaire réflexion sur des schémas alternatifs. C'est pourquoi j'ai mis ce dossier sur la table.

Quand j'annonce les conclusions du groupe de travail pour juin 1999, soyez assurés qu'il n'y a aucun lien avec les élections. J'attends avec impatience les résultats de ces études pour tenter de trouver une formule.

Je pense sincèrement - et je suis convaincu que vous partagez mon point de vue - qu'en matière de mobilité, il faut améliorer cette relation.

Le président : La parole est à M. Joseph Arens.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse dont le contenu n'a pas beaucoup évolué en quatre ans, permettez-moi de le signaler.

M. Daerden, ministre : Cela prouve bien que je dis la même chose, avec ou sans notes, parce que je le pense profondément.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le ministre, si mes informations sont exactes, le problème du financement reste toujours posé.

Notre plan prévoit un budget de 8,2 milliards. Or, il me revient qu'une somme de 5,5 milliards est manquante pour parvenir à la modernisation de la voie et bénéficier du matériel pendulaire. Etant donné vos différents contacts avec Mme Delvaux, votre homologue luxembourgeoise, pouvez-vous nous donner un ordre de grandeur de l'intervention luxembourgeoise dans ce projet ?

M. Daerden, ministre : Je n'ai pas connaissance du moindre engagement de contribution !

M. Joseph Arens (PSC) : Ce montant de 5,5 milliards pourrait vraisemblablement être trouvé en négociant fermement avec le Grand-Duché et la Commission européenne. J'insiste, monsieur le ministre, pour faire de cet axe un axe prioritaire.

M. Daerden, ministre : Aucun doute à ce sujet ! Puisque Mme Delvaux paraît tellement précise dans ses déclarations, je ne manquerai pas, lors de notre prochaine rencontre au niveau européen, de lui poser la question quant à sa contribution.

M. Joseph Arens (PSC) : Dans ce cas, je vous interpellerai à nouveau, immédiatement après cette rencontre, car cette ligne - et je suis réellement ravi de constater que vous approuvez mon point de vue - doit être améliorée au plus tôt.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Joseph Arens au ministre des Transports sur "l'octroi d'une réduction de 50% sur le réseau SNCB pour les invalides militaires du temps de paix" (n° 2053)

Mondelinge vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Vervoer over "de toekenning van een tariefvermindering van 50% op het NMBS-net voor militaire invaliden uit vreedstijd" (nr. 2053)

Le président : La parole est à M. Joseph Arens.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, en vertu de l'article 33 du contrat de gestion de la SNCB, l'Etat fédéral verse à la SNCB une contribution financière annuelle de presque 13 milliards BEF, destinée à couvrir, notamment, les réductions et gratuités imposées par l'Etat en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes.

Parmi les bénéficiaires pour des raisons patriotiques figurent exclusivement les invalides militaires qui ont contracté leur handicap en temps de guerre. Par contre, aucune réduction n'est prévue pour les invalides militaires du temps de paix, qui réclament pourtant cette reconnaissance depuis plus de dix ans.

Ces invalides ont également contracté leur handicap alors qu'ils étaient au service de l'Etat. Ils méritent donc aussi d'être inscrits parmi les bénéficiaires d'une réduction de la SNCB pour raisons patriotiques. La situation actuelle, à savoir la non-reconnaissance des invalides du temps de paix, présente un caractère injuste et discriminatoire qu'il faudrait supprimer.

Je précise que les invalides militaires du temps de paix sont reconnus à d'autres niveaux. Ils reçoivent une pension de réparation sur la base des invalidités reconnues par l'Office médico-légal du ministère de la Santé publique et de l'Environnement, conformément au barème belge officiel servant à déterminer le taux d'invalidité.

Ils entrent également en ligne de compte pour l'octroi de certains avantages accordés à toutes les autres catégories de handicapés, comme l'exemption de la taxe de circulation et de la TVA sur le prix d'achat d'une

voiture, pour autant qu'ils fassent valoir 50% d'invalidité aux membres inférieurs, la carte de stationnement illimité, le fait d'être considéré comme fiscalement à charge, l'exemption des redevances radio-télévision s'ils font valoir un certain taux d'invalidité.

J'ajouterai que l'octroi de la réduction ne constituerait pas une charge budgétaire très importante : sur les quelques milliers d'invalides militaires du temps de paix, un certain nombre (soit les militaires encore en activité, les membres d'une famille de trois enfants....) ont déjà une carte de réduction. D'autres disposent d'une voiture ou n'utilisent pas le réseau SNCB.

Il existe par contre une catégorie d'invalides militaires du temps de paix qui, actuellement, ne se déplacent pas en chemin de fer du fait du prix élevé, mais qui profiteraient de ce moyen de déplacement s'ils étaient en possession d'une carte de réduction.

En cette matière, monsieur le ministre, vous disposez d'un réel pouvoir pour faire accepter cette mesure par la SNCB, en vertu de l'article 33 du contrat de gestion.

Etes-vous en possession d'études permettant d'évaluer le nombre d'invalides militaires du temps de paix actuellement recensés en Belgique ?

Etes-vous prêt à leur accorder cette réduction sur le réseau SNCB ?

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, d'après les informations recueillies, au 1er janvier 1999, 10 562 militaires bénéficient d'une pension de réparation. Parmi eux, quelques-uns ont reçu une distinction honorifique en reconnaissance de hauts faits accomplis au service de la Nation, qui ont entraîné ou non une invalidité.

Les militaires invalides du temps de paix peuvent bénéficier de conditions tarifaires spécifiques au titre de personnes handicapées. Mais il faut que leur handicap soit de 80% ou qu'ils souffrent d'une réduction de mobilité d'au moins 12 points, attestée par le ministère de la Prévoyance sociale, par exemple. Dans ce cas, ils peuvent obtenir une carte "accompagnateur" qui leur permet de se faire accompagner gratuitement par un guide de leur choix.

Le contrat de gestion fixe, en ses articles 33 à 35 et les annexes correspondantes 11 à 13, les différentes

Daerden

catégories de bénéficiaires de réductions ou de la gratuité. Les militaires invalides du temps de paix n'y figurent pas.

Etant donné qu'il s'agit de militaires en service actif, ils relèvent de la charge du département de la Défense nationale. Je m'engage à écrire à mon collègue, Jean-Pol Poncelet, afin de connaître sa position sur l'intégration des militaires invalides du temps de paix dans les bénéficiaires de réductions. En fonction de sa réponse, je suis prêt à envisager l'adaptation du contrat de gestion.

Le président : La parole est à M. Joseph Arens.

M. Joseph Arens (PSC) : Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. J'espère que les choses évolueront favorablement avant la fin de la législature.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Hans Bonte aan de minister van Vervoer over "de onteigeningen ten behoeve van de luchthaven van Zaventem van 50 woningen op het grondgebied van Steenokkerzeel" (nr. 2033)

- de heer Jan Van Erps aan de minister van Vervoer over "de onteigeningen in Steenokkerzeel ten bate van een corridor voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 2054)

Questions orales jointes de :

- M. Hans Bonte au ministre des Transports sur "les expropriations, au profit de Bruxelles-National, de 50 habitations sur le territoire de Steenokkerzeel" (n° 2033)

- M. Jan Van Erps au ministre des Transports sur "les expropriations à Steenokkerzeel afin de créer un couloir pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2054)

De voorzitter : De heer Hans Bonte heeft het woord.

De heer **Hans Bonte (SP) :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de vraag die ik wil stellen is zeer precies en bijgevolg zeer kort. Op 15 april 1998 is in het *Belgisch Staatsblad* een koninklijk besluit verschenen betreffende het creëren van een bouwvrije zone rond de luchthaven, meer bepaald rond de startbaan 25 R. Blijkbaar werd ook beslist om bij

rechtspleging over te gaan tot onteigening van 50 eigendommen in de nabijheid van die werken, gelegen op het grondgebied van de gemeente Steenokkerzeel.

Mijnheer de minister, dienaangaande rijst het probleem dat de onteigeningsvergoedingen, niettegenstaande de beslissing reeds lang geleden werd genomen, nog steeds niet werden uitgekeerd aan een gedeelte van de betrokkenen. Dat zorgt voor sociale moeilijkheden. aangezien deze gezinnen - waarvan sommige zelfs voor de tweede keer worden onteigend - noodgedwongen op zoek zijn naar een alternatief, wat in de rand rond Brussel een dure zaak is. Daarvoor moeten ze uiteraard over de nodige middelen beschikken.

Hoeveel onteigeningsvergoedingen werden inmiddels uitbetaald? Welk bedrag is daarvoor ingeschreven? Wat is de procedure die nog moet worden doorlopen teneinde alle mensen hun onteigeningsvergoedingen te geven? In welke timing is voorzien om over te gaan tot uitbetaling van die bedragen aan de betrokken gezinnen?

De voorzitter : De heer Jan Van Erps heeft het woord.

De heer **Jan Van Erps (CVP) :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag is uiteraard parallel aan de vraag van collega Bonte, hoewel een aantal gegevens niet overeenstemmen. U zult dat wellicht kunnen uitklaren, mijnheer de minister.

Sinds twee jaar leven 25 gezinnen in Steenokkerzeel in het ongewisse inzake de onteigening van hun gronden en huizen die in het verlengde liggen van een landingsbaan. Op die plaats zou een zandbak komen van ongeveer 800 meter bij 200 meter, met een elektronische inrichting die vliegtuigen in staat moet stellen veiliger te landen en op te stijgen.

Net als collega Bonte ben ik ter plaatse gaan kijken. Ik ben van huis tot huis geweest en kwam tot de vaststelling dat de mensen die beslissing blijkbaar aanvaarden. Daarover is geen betwisting. Ze willen evenwel dat deze zaak zo snel mogelijk haar beslag krijgt met een billijke vergoeding.

Mijnheer de minister, welke beslissingen werden precies reeds genomen? De mensen stellen zich ook de vraag welke installaties er zullen komen. Welke oppervlakte wordt onteigend? Wanneer zullen de getroffen eigenaars worden vergoed? Op welke basis zal die vergoeding worden berekend? Hoe groot zal ze zijn?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de onteigeningen betreft die het voorwerp uitmaken van het koninklijk besluit van 2 maart 1998 met het doel een bouwvrije zone aan te leggen achter de drempel van de baan 25 R te Steenokkerzeel, heeft de ex-RLW 26 miljoen frank betaald en BIAC 22 424 000 frank.

Néanmoins, l'objectivité implique de reposer la problématique dans un cadre plus global. En effet, outre les expropriations pour la création d'une zone non bâtie derrière la piste 25 R, d'autres expropriations urgentes sont encore à réaliser sur la base de trois autres arrêtés royaux :

- l'arrêté royal du 9 février 1971 relatif à une zone de fret Brucargo;

- l'arrêté royal du 10 décembre 1991 relatif à l'extension des bassins d'orage et à la construction des collecteurs d'évacuation;

- l'arrêté royal du 23 septembre 1998 relatif aux installations techniques de balisage d'approche de la piste 02.

C'est pourquoi je tiens à replacer la problématique des expropriations dans son contexte. Je vous répondrai très précisément sur votre premier thème concernant la piste 25 R.

Tout le problème est que, le 1er octobre 1998, la réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National a été rendue exécutoire.

La fusion de BATC avec la branche d'activité exploitation de la RVA a donné lieu à la création de BIAC, tandis que le département de sécurité aérienne de la RVA est devenu Belgocontrol.

A cette même date, l'arrêté royal du 2 avril 1998 prévoyait le transfert du droit de propriété de tous les terrains appartenant à la RVA vers l'Etat.

Fin 1998, j'ai donc donné instruction au secrétaire général du département des Communications et de l'Infrastructure d'assurer la gestion des terrains précités.

En outre, il a été prévu dans la réforme que l'Etat assurerait la gestion des procédures d'expropriation en cours.

La confection du budget 1999 de l'Etat était déjà achevée lorsque le département a disposé des premières évaluations budgétaires liées aux expropriations à réaliser cette même année.

Etant donné qu'une enveloppe de 145 millions est nécessaire, j'ai demandé des libérations budgétaires.

Daerden

Elles devraient être approuvées ce vendredi 5 mars par le Conseil des ministres. Ainsi, les dossiers pourront immédiatement être présentés au paiement.

De voorzitter : De heer Hans Bonte heeft het woord.

De heer Hans Bonte (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn zeer precies en positief antwoord.

De voorzitter : De heer Jan Van Erps heeft het woord.

De heer Jan Van Erps (CVP) : Mijnheer de minister, u hebt een aantal bedragen genoemd. Geldt de 145 miljoen frank voor alle koninklijke besluiten, of slaat het alleen op de 25R-onteigenden ?

M. Daerden, ministre : Une enveloppe de 400 millions est prévue pour l'ensemble de la procédure d'expropriation. Les 145 millions doivent couvrir les dossiers les plus urgents, qui sont déjà pratiquement tous réglés.

De voorzitter : De heer Jan Van Erps heeft het woord.

De heer Jan Van Erps (CVP) : Mijnheer de voorzitter, in dat geval moet ik, samen met collega Bonte, de minister namens de bevolking danken voor een dergelijke spoedige afhandeling.

Ik herhaal dat de bevolking niet het slachtoffer kan zijn van een of andere onzorgvuldigheid op het moment dat van eigenaar werd verwisseld. In de loop van de onderhandelingen is blijkbaar iets vergeten.

M. Daerden, ministre : Ces expropriations pouvaient être traitées de plusieurs manières, mais cette opération avait une grande influence sur la valeur des sociétés. Or, vous savez que dans le cadre de l'opération de fusion, la valeur des sociétés a été un élément déterminant. C'est la raison pour laquelle, après de nombreuses discussions, il a été décidé de laisser les terrains à l'Etat. Sinon, l'apport de l'Etat aurait été trop important par rapport à celui des entreprises privées. On aurait réduit de manière trop importante leur participation dans le capital de la nouvelle entité.

Ce choix a évidemment eu pour effet de rendre au ministère des Communications et de l'Infrastructure une gestion pour laquelle il n'était pas préparé. Il n'était pas habitué à gérer ces matières. Auparavant, la charge des expropriations incombait surtout à la RVA. C'est elle qui s'occupait des tractations en la matière. Etant donné que la propriété

des terrains est revenue au ministère des Communications et de l'Infrastructure, il a fallu procéder à des libérations budgétaires pour assumer les engagements pris. C'était la seule attitude positive à prendre.

De heer Jan Van Erps (CVP) : Mijnheer de minister, op een aantal vragen werd niet echt geantwoord. Bijvoorbeeld, wanneer zullen de getroffen eigenaars worden vergoed ? Wij weten nu al wanneer u het dossier aan de Ministerraad voorlegt, maar welke periode mogen wij redelijkerwijze verwachten voor de uitbetaling ? Gaat die uitbetaling via de BIAC, of rechtstreeks naar de betrokkenen ?

M. Daerden, ministre : Il y a deux types de dossiers. Pour certains, le comité d'acquisition des immeubles a déjà signé un acte et on peut les considérer comme clôturés. Ces dossiers représentent environ 5 millions sur les 145. Tout sera mis en oeuvre pour que les comptes soient crédités dans les 3 semaines. Pour les autres, il faut ajouter à ces 3 semaines le temps nécessaire au comité pour signer les actes d'expropriation.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jan Van Erps aan de minister van Vervoer over "de lozingen van afvalwater van de luchthavens van Zaventem en Melsbroek in een wachtbekken te Steenokkerzeel" (nr. 2055)

Question orale de M. Jan Van Erps au ministre des Transports sur "les déversements d'eaux usées des aéroports de Bruxelles-National et de Melsbroek dans un bassin de rétention à Steenokkerzeel" (n° 2055)

De voorzitter : De heer Jan Van Erps heeft het woord.

De heer Jan Van Erps (CVP) : Mijnheer de minister, dit was niet het enige probleem dat de bewoners van Steenokkerzeel mij voorlegden. De mensen klagen daar ook reeds lang over de vervuiling van de waterlopen als gevolg van lozingen van afvalwater van de luchthavens van Zaventem en Melsbroek. Via een afloop van meer dan een meter diameter wordt het afvalwater in een wachtbekken te Steenokkerzeel gepompt en van daar in de Leybeek. Onlangs nog dreef daar een centimeter dikke laag kerosine. Op

andere momenten worden wandelaars geconfronteerd met de inhoud van de chemische toiletten van de vliegtuigen, die blijkbaar collectief worden uitgespoeld. Uiteraard heb ik deze vraag ook aan de minister van Landsverdediging gestuurd aangezien hij de verantwoordelijkheid draagt voor de militaire luchthaven van Melsbroek.

Mijnheer de minister, werden de nodige schikkingen reeds getroffen om de regels van Vlarem II na te leven ? Kunt u een tijdstip geven waarop de omwonenden definitief van deze ontoelaatbare watervervuiling verlost zullen zijn ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, de BIAC beschikt over twee wachtbekkens op het grondgebied van de gemeenten Machelen en Steenokkerzeel. Het water van deze bekkens wordt inderdaad geloosd in de Leybeek. Overeenkomstig de bepalingen van Vlarem II is de luchthaven evenwel uitgerust met twee aparte afvoersystemen, één voor regenwater en één voor afvalwater.

De la sorte, les eaux amenées vers les deux bassins d'attente sont exclusivement composées d'eaux pluviales.

L'évacuation des eaux usées se fait de manière séparée. Ces eaux sont directement déversées dans la Leybeek.

Dans l'attente de la construction d'une station d'épuration adéquate, l'évacuation des eaux usées, en ce compris le contenu des WC chimiques des avions, aboutit donc directement dans la Leybeek.

La construction d'une station d'épuration et le traitement des eaux usées relève de la compétence de la Région flamande en collaboration avec Aquafin. Selon les informations dont je dispose, la construction de trois stations d'épuration sur le domaine de Steenokkerzeel est planifiée.

Dès que ces installations seront opérationnelles (ce serait prévu pour 2003), le système d'évacuation des eaux usées sera raccordé aux stations.

De voorzitter : De heer Jan Van Erps heeft het woord.

De heer Jan Van Erps (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw volledig antwoord. Enerzijds bent u inderdaad afhankelijk van de planning van de zuiveringsstations door het Vlaams Gewest;

anderzijds zou men mogen verwachten dat BIAC zich gedraagt zoals elk ander bedrijf in België dat verplicht is zelf in te staan voor het zuiveren van zijn afvalwater alvorens het in de openbare waterlopen te lozen. Praktisch gezien is een andere oplossing dan de geplande nu niet meer haalbaar. Dit probleem was al veel ouder. Misschien nad men vroeger moesten ingrijpen en in een eigen zuiveringsstation voorzien, zoals dat ook bijvoorbeeld voor ziekenhuizen het geval is. Voor het overige dank ik u voor uw bevredigend antwoord.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de studie van de gemeente Schoten inzake het tweede goederentracé van de Antwerpse haven" (nr. 2046)

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "l'étude de la commune de Schoten sur le deuxième tracé de la ligne de marchandises du port d'Anvers" (n° 2046)

De **voorzitter** : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, over dit tweede goederentracé werd al meer gesproken en u weet dat alle fracties in de regio het eens zijn over het principe waaraan de groenen trouwens steeds toevoegden dat een *modal shift* ten voordele van het goederenvervoer per spoor, een algemeen mobiliteitsbeleid vereist dat de betaling van de externe kosten door de diverse partijen centraal stelt.

De NMBS bestudeerde twee voorstellen die zodanig zware gevolgen hebben voor mens en milieu dat enige tijd geleden in de Kamer een voorstel van resolutie werd ingediend om te strekkend alternatieve mogelijkheden te onderzoeken.

Welnu, eigenlijk lapt de NMBS-directie dit verzoek aan haar laars: geen enkel alternatief werd uit eigen beweging onderzocht.

Daarvoor vreesde ik echter. Vandaar dat ik namens mijn fractie voorstelde om een onafhankelijk onderzoeksbureau met deze opdracht te belasten. Spijtig dat de meerderheid die zienswijze niet volgde.

Er werden voorstellen geformuleerd vanuit de betrokken regio, maar vanuit een technisch superioriteitsgevoel meenden de ingenieurs van de NMBS deze voorstellen zonder meer te moeten verwerpen.

Een van die voorstellen, dat werd ontwikkeld door de Schotenaar Jef Rombouts en dat in essentie een valorisatie inhoudt van de bestaande infrastructuur en een verhoging van het aantal sporen van twee tot vier, werd door het Nederlands studie bureau Arcadis onderzocht in opdracht van de gemeente Schoten. In tegenstelling tot de bevindingen van de ingenieurs van de NMBS, kwam Arcadis tot het besluit dat voornoemd voorstel technisch haalbaar is. Vanaf het ogenblik dat men weet dat iets technisch haalbaar is, kan men verder zoeken en kan men de diverse voor- en nadelen van de mogelijkheden in het gebied vergelijken.

Dit voorstel gaat evenwel ook gepaard met onteigeningen - maar minder - met snelheidsbeperkingen en met het creëren van kunstwerken. Maar voor de lage variant het NMBS-tracé dat de CVP aan de bevolking tracht te "verkopen" moeten er ook heel wat kunstwerken worden gecreëerd, zoals sleuven, tunnels en bruggen.

Ter hoogte van Berchem bijvoorbeeld voorzag Arcadis in een viaduct van 1,8 km waarop een snelheidsbeperking van toepassing is omdat de gewenste boogstraal van 700 m niet wordt gehaald. Maar volgens de ingenieurs van Arcadis kunnen door de aanleg van dit kunstwerk de bestaande problemen onmiddellijk worden verholpen. In dat verband verwijs ik naar de aanleg van de TGV door het Peersbos. Er zal van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om het autolawaai dat de wandelaars in het Peersbos hindert, aan te pakken door de wijze waarop de TGV zal worden aangelegd, althans richting Brasschaat.

Alhoewel de groenen het TGV-project niet genegen zijn, waarden we dat dan 'zij de aanleg van de hogesnelheidstrein een bestaand probleem wordt opgelost. De NMBS-ingenieurs hebben ons overtuigd dat er na 2005 minder lawaai zal zijn in het Peersbos.

De Arcadis-ingenieurs beweren dat een gelijkaardige techniek eveneens kan worden toegepast in Berchem bij de constructie van het viaduct. Dit geldt eveneens voor de doortocht in Boechout en in Lier waar de buurtbewoners heel wat hinder ondervinden.

Het Arcadis-voorstel biedt een aantal voordelen.

Er wordt geen extra open ruimte opgeofferd. Bovendien wenst men een maximale bundeling met bestaande infrastructuur door te voeren. Er bestaan twee spoorlijnen; er komen er twee bij. Een ander voordeel is de mogelijkheid tot remediëring van bestaande problemen.

Mijnheer de minister, zonder me definitief te willen uitspreken over het door Arcadis voorgestelde tracé, kan ik niet anders dan vaststellen dat het technisch haalbaar is. Daarom moet het, mijns inziens, niet alleen ernstig onderzocht en geëvalueerd worden op zijn merites maar ook vergeleken met de andere tracés die op het eerste gezicht veel ingrijpendere gevolgen hebben.

Mijnheer de minister, hebben uw diensten de studie van Schoten reeds bestudeerd? Wat is hun besluit?

Geeft u toe dat de NMBS niet is ingegaan op de vraag van de Kamer om te zoeken naar alternatieven? Het Arcadis-plan toont aan dat er spoorteknisch alternatieven bestaan.

Vindt u het niet wenselijk in de toekomst meer een beroep te doen op onafhankelijke studie bureaus in plaats het werk alleen door de NMBS te laten uitvoeren? De NMBS heeft haar voorkeuren en kan zich daarvan slechts moeizaam losmaken.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, het is correct dat de gemeente Schoten de Arcadis-studie reeds aan de NMBS heeft toegestuurd. Op dit ogenblik analyseert de NMBS de studie. Zodra de resultaten van de analyse beschikbaar zijn, zal de NMBS die meedelen opdat het debat terzake in de grootst mogelijke openheid zou kunnen worden gevoerd.

D'une première lecture de ce document, il ressort que celui-ci laisse ouvert le débat autour du tracé alternatif pour la deuxième voie marchandises au port d'Anvers. Il souligne que le tracé alternatif est techniquement réalisable, mais que son intégration et son coût doivent encore être examinés.

Les formulations utilisées confirment qu'en plusieurs endroits, le tracé alternatif pourrait être problématique, aussi bien sur le plan de l'exécution technique des travaux que de l'intégration de ce tracé dans l'environnement et des coûts.

La SNCB a toujours été et reste prête à étudier toutes les alternatives raisonnables en termes de tracé.

Daerden

Au-delà de cela, je voudrais quand même dire que la SNCB dispose des services les plus qualifiés pour réaliser des études sur des travaux d'infrastructure ferroviaire. Ses services réalisent les études qui leur sont commandées en toute objectivité et ne prennent pas de décisions de principe sur les travaux à entreprendre. De surcroît, quand il manque l'une ou l'autre compétence technique, ils font appel à des consultants.

De voorzitter : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de minister, ten eerste, tegen wanneer zal de NMBS dit studiewerk hebben afgerond en wanneer zal het worden bekendgemaakt ?

Ten tweede, zullen de elementen open ruimte en mogelijkheden om te remediëren ook uitdrukkelijk worden verrekend in een afweging van de verschillende alternatieven of zal men alleen het prijskaartje en de snelheid laten primeren ? Dat de NMBS-ingenieurs zeer competent zijn, zal niemand betwijfelen.

M. Daerden, ministre : Vu leur nombre, il ne manquerait plus qu'ils n'arrivent pas encore à faire des études. Ce serait totalement désespérant.

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de minister, ik moet toch vaststellen dat de NMBS geen alternatieven heeft ontwikkeld. Een lokaal comité en een Nederlands studie bureau hebben dat wel gedaan, waardoor het debat werd verruimd. Voor zulke ingrijpende infrastructuurwerken is het een interessante zaak om zich niet te veel te fixeren op de meest voor de hand liggende of de gemakkelijkste oplossingen. Het is natuurlijk gemakkelijk een tracé te ontwikkelen door de open ruimte. In Vlaanderen evenwel is die open ruimte zeer schaars. Wij moeten er heel spaarzaam mee omspringen.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, je suis sûr que la SNCB dispose de collaborateurs qui sont à même de prendre en considération les sensibilités flamandes. Cela dit, je ne manquerai pas de rappeler le dossier de manière explicite afin qu'on essaie de lui apporter une solution le plus rapidement possible.

De voorzitter : Het incident is gesloten. L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de polemiek tussen de NMBS en de Waalse regering betreffende het voorstadsnet en een tweede HST-terminal" (nr. 2047)

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la polémique entre la SNCB et le gouvernement wallon sur le RER et la deuxième gare TGV" (n° 2047)

De voorzitter : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb in de pers gelezen dat uw Waalse collega van Vervoer, de heer Lebrun, een absolute prioriteit wil voor het binnenlands net en de pendelaars in het algemeen, en heel concreet voor het voorstadsnet rond Brussel in het bijzonder.

Dat is een prioriteit, later komt er misschien een tweede terminal voor de hoofdstad. Hij zegt dat naar aanleiding van een vergadering over die tweede HST-terminal. Hij stelt daarnaast vast dat er geen samenkomst wordt georganiseerd om het GEN-project verder uit te werken. Nadien las ik in de media dat Lebrun gesteund wordt door zijn voorzitter. Ook de heer Maystadt beklemtoont die prioriteit voor de pendelaar tijdens zijn tour door Wallonië. Die prioriteit is de klassieke prioriteit van Agalev en Ecolo, we hebben dat altijd beklemtoond, niet alleen als er verkiezingen voor de deur staan. Hoe staat u tegenover die kwestie ? In het lopende tienjaren-investeringsplan werd die terminal niet opgenomen. Bepaalde werken die nodig zijn voor het GEN zijn wel opgenomen, zoals bijkomende lijnen naar het zuiden van het land. Zo worden daar de capaciteitsproblemen opgelost. De Scharbeekterminal voor de HST staat er echter niet in. Intussen zijn de ministers van Transport samengekomen. Wat zijn uw prioriteiten en wanneer zal er een stuurgroep samenkomen om het GEN-project te realiseren ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS beschouwt de

geplande werken aan een tweede terminal ten noorden van Brussel als een onverbreekelijk geheel, bestaande uit verschillende delen : een gedeelte van het station voor het binnenlandse lange-afstandsverkeer, een gedeelte voor het Gewestelijke Expressnet en een gedeelte voor het HST-verkeer.

Je remettrai au président de la commission la liste des participants au groupe de pilotage pour la mobilité dans et autour de Bruxelles, où tous les niveaux de pouvoir concernés sont représentés, et qui s'est réuni pour la première fois le 25 février dernier. Ce groupe a décidé que la plupart des travaux d'investissement devaient se dérouler en parallèle.

Les investissements qui ne figurent pas au plan décennal 1996-2001 seront intégrés dans le plan 2001-2010, qui sera présenté l'année prochaine.

Les travaux du groupe de pilotage précité concernent autant le RER et le réseau intérieur que le TGV.

Pour votre information personnelle, j'ajoute que les préoccupations écologistes sont représentées au sein de ce groupe, notamment avec M. Gosuin, ministre régional de l'Environnement et de la politique de l'Eau, et M. Simons, échevin Ecolo de la Ville de Bruxelles.

Nous avons essayé de constituer un groupe aussi pluridisciplinaire que possible, et composé de gens venant du Nord et du Sud du pays comme de Bruxelles.

C'est un très grand projet. Comme j'ai encore eu l'occasion de le dire ce matin, à l'occasion de l'inauguration d'une station de métro à Bruxelles, je suis intimement persuadé que le dossier RER est un dossier d'avenir, un élément important dans la réflexion sur la mobilité, même si tout le monde n'est pas d'accord.

C'est la raison pour laquelle nous avons tenu cette réunion de la conférence interministérielle le 25 février dernier. Une nouvelle réunion est programmée pour le 15 ou le 16 mars prochain, pour faire progresser ce dossier sur le RER.

Dans la même logique, j'ai demandé la réalisation des études nécessaires pour la mise à quatre voies vers Namur et Charleroi et les crédits budgétaires y afférents sont aussi prévus dans l'enveloppe 1999 à la SNCB.

Chaque acte posé s'inscrit clairement dans cette volonté de réalisation de ce RER. Soyez assuré que cette facette ne sera pas non plus négligée.

De voorzitter : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel vast dat er toch enige politieke wil aanwezig is om het Gewestelijk Expressnet eindelijk te realiseren. Toch heb ik nog enkele kritische bedenkingen bij uw antwoord.

Aan de ontwikkeling van zo'n net is ook een gevaar verbonden. Het kan namelijk bijdragen tot de stadsvlucht uit Brussel. Daarmee moet men alleszins rekening houden bij de uitvoering van dit project, waar de groenen overigens achter staan. U hebt onderstreept dat er in de modelgroep voldoende Brusselse beleidsmensen zitting hebben. Zij moeten er dan maar voor zorgen dat de stad aantrekkelijk blijft, en ervoor waken dat de ontwikkeling van het Gewestelijk Expressnet de stadsvlucht versterkt.

Voorts is het, mijns inziens, belangrijk om de bestaande lijnen optimaal te gebruiken en creatief te zoeken naar geschikt rollend materieel. Alleszins zal de NMBS haar weerzin moeten overwinnen tegen lichter materieel, want dat is heel geschikt voor het voorstadsvervoer. Eigenlijk zou men een soort zware metro moeten inzetten met veel deuren die vlug open- en dichtgaan, een toestel dat tevens vlug optrekt en remt, omdat het vaak moet stoppen.

Ten slotte stel ik met genoeg vast dat er een compromis op z'n Belgisch is gevonden voor deze zaak en dat met het project van het Gewestelijk Expressnet eindelijk vooruitgang wordt geboekt. Het schijnt zelfs, zo lees ik in de pers, dat minister Lebrun niet ontevreden is over het bereikte resultaat. Zo verkoopt hij het tenminste aan zijn kiezers.

Ik maak echter meteen van de gelegenheid gebruik om uw aandacht te vragen voor de Antwerpse regio, zeker wanneer ik hoor hoever u met het GEN voor Brussel staat, dat er goed wordt samengewerkt en dat er heel wat studies werden opgesteld. Ik herinner u eraan dat men de noord-zuid-verbinding, volgens ons essentieel voor de HST, altijd verdedigt als heel interessant voor het voorstedelijk vervoer. Ik wil wel geloven dat dit daarvoor kan worden gebruikt, maar ik moet de eerste plannen daarvoor nog zien.

Niet alleen de hoofdstad kampt met een zwaar mobiliteitsprobleem, maar ook de Antwerpse regio. Een deel van de oplossing daarvoor is ook het voorstedelijk vervoer. Er is niet alleen goede lijninfrastructuur voorhanden. Zeker na de realisatie van de noord-zuid-verbinding zijn er heel wat mogelijkheden. Mijns inziens is een oplossing eerder een kwestie van organisatie en de aanschaffing van geschikt rollend materieel, dan wel het doen van zware lijninvesteringen.

Mijnheer de minister, mag ik verwachten dat u daarvan werk zult maken ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre : Monsieur Van Dienderen, je vous ai bien compris. Vous dites avec raison que nous nous concentrons toujours sur la problématique fondamentale de la mobilité à Bruxelles et que d'autres villes sont de plus en plus concernées.

Objectivement, je pense tout d'abord à Anvers, car les problèmes de mobilité y sont épouvantables. J'ai eu l'occasion de m'y rendre à différentes reprises et j'ai pu y rencontrer des problèmes très proches de ceux que l'on connaît pour accéder à Bruxelles, quel que soit le lieu par lequel on y accède.

Je vous rejoins donc totalement dans votre réflexion.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- *La réunion publique de commission est levée à 17.30 heures.*

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.30 uur.*