

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

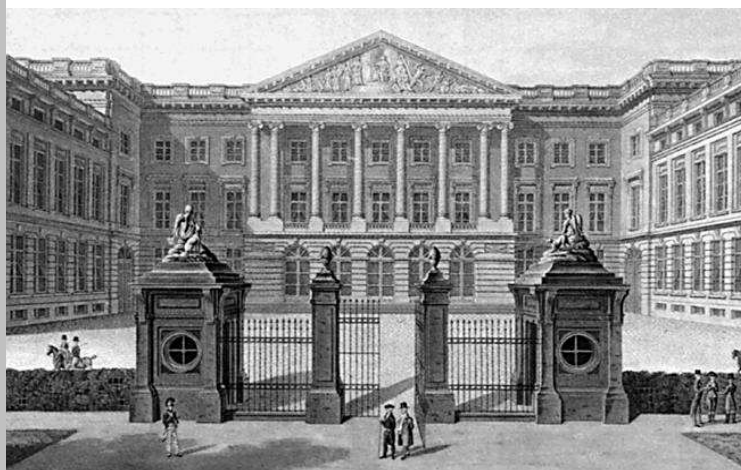
5-32COM

**Commission de l'Intérieur et des
Affaires Administratives**

Mardi 8 février 2011

Séance de l'après-midi

Annales



Belgische Senaat

Gewone zitting 2010-2011

Handelingen

**Commissie voor de Binnenlandse
Zaken en voor de Administratieve
Aangelegenheden**

Dinsdag 8 februari 2011

Namiddagvergadering

5-32COM

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de M. Bart Laeremans au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile sur «le remplacement du gouverneur et du vice-gouverneur de Bruxelles» (n° 5-234)	4
Demande d'explications de Mme Zakia Khattabi à la ministre de l'Intérieur sur «la non-prolongation des contrats de sécurité et de prévention et les conséquences pour les travailleurs qui en dépendent» (n° 5-364)	6
Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de l'Intérieur sur «la sécurisation de nos aéroports contre les attaques terroristes» (n° 5-370).....	8
Demande d'explications de M. Richard Miller à la ministre de l'Intérieur sur «l'absence de réponse à une première demande d'explications relative aux activités belges du trafiquant d'armes Viktor Bout» (n° 5-377)	11

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid over «de vervanging van de gouverneur en de vicegouverneur van Brussel» (nr. 5-234)	4
Vraag om uitleg van mevrouw Zakia Khattabi aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de veiligheids- en preventiecontracten die niet worden verlengd en de gevolgen daarvan voor de werknemers die ervan afhangen» (nr. 5-364).....	6
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de beveiliging van onze luchthavens tegen terroristische aanvallen» (nr. 5-370)	8
Vraag om uitleg van de heer Richard Miller aan de minister van Binnenlandse Zaken over «het uitblijven van een antwoord op een eerste vraag om uitleg betreffende de Belgische activiteiten van wapenhandelaar Viktor Bout» (nr. 5-377)	11

Présidence de M. Philippe Moureaux*(La séance est ouverte à 14 h 05.)***Demande d'explications de M. Bart Laeremans au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile sur «le remplacement du gouverneur et du vice-gouverneur de Bruxelles» (n° 5-234)**

M. Bart Laeremans (VB). – À Bruxelles, la désignation temporaire d'un fonctionnaire francophone étiqueté MR en tant que vice-gouverneur de Bruxelles a suscité à juste titre une grande consternation. Le contrôle du respect de la législation sur l'emploi des langues par les autorités locales bruxelloises relève en effet des tâches principales de ce vice-gouverneur. Le précédent vice-gouverneur s'acquittait de cette mission avec rigueur mais il n'était guère donné suite à ses rapports et décisions. Nombre de ses suspensions ont finalement été converties en nominations ou désignations bien que celles-ci étaient contraires à la législation sur l'emploi des langues. Un fonctionnaire francophone ne remplira bien entendu plus cette tâche de contrôle avec le même zèle.

Monsieur le premier ministre, il est apparu, lors des débats au parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, que le gouvernement bruxellois vous avait déjà écrit, le 8 mars et le 27 septembre derniers, au sujet de la succession des gouverneurs. Ces lettres n'ont toutefois reçu aucune réponse. Dans votre réponse à une question portant sur le même sujet à la Chambre, vous affirmiez n'avoir jamais reçu ces lettres, ce qui est étrange puisque, selon le gouvernement bruxellois, elles ont bien été envoyées. Depuis lors, une réponse a été annoncée par vos services. On espérait pouvoir procéder en janvier à la nomination du gouverneur et du vice-gouverneur et que le gouvernement fédéral entérinerait ces décisions.

Pouvez-vous indiquer ce qui était spécifiquement demandé dans les lettres du 8 mars et du 27 septembre derniers et dans les lettres ultérieures à ce sujet ?

Pourquoi n'a-t-il pas été répondu aux lettres du 8 mars et du 27 septembre ? Ou ne sont-elles en effet jamais arrivées ? Dans ce cas, les parlementaires bruxellois se sont fait mener en bateau.

Est-il exact qu'une réponse est en cours de route ? Quelle est votre réponse aux problèmes ? Quel avis le gouvernement fédéral a-t-il rendu ?

Est-il acceptable à vos yeux que la fonction de vice-gouverneur à Bruxelles soit exercée par un francophone ?

Le gouvernement fédéral actuel en affaires courantes peut-il rendre un tel avis ? Je l'espère car il est important que ce vice-gouverneur soit rapidement désigné et puisse travailler.

M. Yves Leterme, premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile. – Il est exact que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a demandé au gouvernement fédéral, dans des

Voorzitter: de heer Philippe Moureaux*(De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid over «de vervanging van de gouverneur en de vicegouverneur van Brussel» (nr. 5-234)**

De heer Bart Laeremans (VB). – In Brussel is terecht grote consternatie ontstaan over de tijdelijke aanstelling van een Franstalige ambtenaar van MR-signatuur als vicegouverneur van Brussel. Het behoort immers tot een van de kerntaken van deze vicegouverneur de naleving van de taalwetgeving door de lokale overheden in Brussel te controleren. De vorige vicegouverneur deed dat nauwgezet, alleen werd er nauwelijks gevolg gegeven aan zijn rapporten en beslissingen. Veel van zijn schorsingen zijn uiteindelijk omgezet in benoemingen of aanstellingen hoewel die in strijd waren met de taalwetgeving. Een Franstalige ambtenaar zal die controlerende taak vanzelfsprekend niet meer met dezelfde ijver uitvoeren.

Mijnheer de eerste minister, uit de debatten in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is gebleken dat u over de opvolging van de gouverneurs reeds op 8 maart en 27 september jongstleden was aangeschreven door de Brusselse regering. Op die brieven kwam echter geen antwoord. In uw antwoord op een vraag met dezelfde inhoud in de Kamer beweerde u dat u deze brieven nooit hebt gekregen, wat toch vreemd is omdat ze volgens de Brusselse regering wel degelijk zijn verzonden. Intussen werd een antwoord van uw diensten aangekondigd. Men hoopte in de loop van januari te kunnen overgaan tot de benoeming van gouverneur en vicegouverneur en dat de federale regering deze beslissingen zou bekrachtigen.

1. Kunt u meedelen wat er specifiek gevraagd werd in de brieven van 8 maart en 27 september en in latere brieven hierover?
2. Waarom werd er op de brieven van 8 maart en 27 september niet geantwoord of zijn ze inderdaad niet toegekomen en heeft men de parlementsleden in Brussel maar wat op de mouw gespeld?
3. Klopt het dat er intussen een antwoord onderweg is? Wat is uw antwoord op de gerezen problemen? Welk advies heeft de federale regering uitgebracht?
4. Is het voor de eerste minister aanvaardbaar dat de functie van vicegouverneur in Brussel wordt uitgeoefend door een Franstalige?
5. Kan de huidige federale regering in lopende zaken een dergelijk advies wel formuleren? Ik hoop van wel want het is belangrijk dat die vicegouverneur zeer snel wordt aangesteld en kan functioneren.

De heer Yves Leterme, eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid. – Het is juist dat de Brusselse Hoofdstedelijke regering in de brieven gedateerd 8 maart en 27 september 2010, de federale regering heeft

lettres datées des 8 mars et 27 septembre 2010, de rendre un avis conforme. Puisque les lettres du gouvernement bruxellois ne contenaient aucun projet spécifique d'arrêté de nomination sur lequel un avis pourrait être rendu, ces lettres sont restées sans objet.

Elles ont été transmises à la Chancellerie qui, dans sa lettre du 15 décembre 2010, a formulé une réponse en indiquant que, si le gouvernement bruxellois soumettait un projet d'arrêté de nomination, le dossier serait présenté au gouvernement fédéral.

Pour le reste, il n'y a aucun élément nouveau depuis le 21 décembre, lorsque j'ai répondu, en commission de l'Intérieur de la Chambre, à une question du député Ben Weyts. Je renvoie dès lors à cette réponse.

M. Bart Laeremans (VB). – *Je trouve qu'il s'agit d'une réponse étrange parce que la question est toujours dans une impasse. À Bruxelles, on avait espéré pouvoir déduire de votre réponse le sens dans lequel le dossier devait se débloquer. Vous jouez toutefois la carte du formalisme lorsque vous dites qu'une décision doit d'abord être prise avant que le gouvernement ne puisse rendre un avis. Je pense que c'est le contraire et que le gouvernement fédéral doit d'abord indiquer la direction. Je crains qu'à Bruxelles, on ne renvoie à nouveau la balle au gouvernement fédéral. Il s'agit d'une partie de ping-pong qui se jouera jusqu'à ce qu'un accord sur Bruxelles supprime éventuellement les fonctions de gouverneur et de vice-gouverneur.*

Puisque votre parti participe aux négociations, je voudrais quand même insister sur le fait que le vice-gouverneur remplit une fonction très importante. Sa suppression mettrait en péril le respect de la législation sur l'emploi des langues. Cette fonction doit au contraire encore être renforcée. Le vice-gouverneur doit se voir conférer non seulement une compétence de suspension mais aussi d'annulation. On doit tout au moins faire en sorte qu'une suspension prononcée par le vice-gouverneur ne puisse être négligée par le gouvernement bruxellois, comme c'est le cas pour l'instant. Si la législation sur l'emploi des langues n'est pas suivie, le gouvernement bruxellois doit être obligé de la faire respecter ; il ne peut, comme il le fait aujourd'hui, confirmer des nominations illégales. Le bilinguisme de Bruxelles est ainsi complètement sapé.

Le président Moureaux est le mieux placé pour savoir que tous les partis du gouvernement bruxellois jouent ce jeu. Ils font tout pour contourner systématiquement la législation obligatoire sur l'emploi des langues.

Je lance un appel aux partis néerlandophones afin qu'ils se montrent beaucoup plus vigilants vis-à-vis du respect de la législation sur l'emploi des langues à Bruxelles, législation qui est d'ordre public. J'espère que nous trouvons à ce sujet un allié en la personne du premier ministre et pourquoi pas aussi en celle du président Moureaux. Lui aussi aurait intérêt à ce que le bilinguisme soit respecté à Bruxelles.

gevraagd een eensluidend advies te verstrekken. Gezien de brieven van de Brusselse regering evenwel geen specifiek ontwerp-benoemingsbesluit inhielden waarover advies zou kunnen worden verstrekt, bleven de brieven in kwestie zonder voorwerp.

De brieven zijn formeel overgemaakt aan de Kanselarij, die bij brief van 15 december 2010 een antwoord formuleerde met als inhoud dat het dossier, mocht de Brusselse regering een ontwerp-benoemingsbesluit voorleggen, ter bespreking aan de federale regering zal worden voorgelegd.

Voor het overige zijn er geen nieuwe elementen sinds 21 december, toen ik in commissie Binnenlandse Zaken van de Kamer heb geantwoord op een vraag van volkvertegenwoordiger Ben Weyts. Ik verwijs dan ook naar het antwoord op de vraag van de heer Weyts.

De heer Bart Laeremans (VB). – *Mijnheer de eerste minister, ik vind dat een vreemd antwoord omdat de kwestie daardoor nog altijd vastzit. In Brussel had men gehoopt uit uw antwoord te kunnen afleiden welke richting het dossier moest uitgaan. U speelt het evenwel formeel als u zegt dat er eerst een besluit moet zijn alvorens de regering een advies kan geven. Ik denk dat het omgekeerd is en dat de federale regering eerst de richting moet aangeven. Ik vrees dat als we nu opnieuw naar Brussel gaan, de bal opnieuw naar het federale niveau zal worden gespeeld. We zijn terechtgekomen in een pingpongspel tot er een Brusselakkoord komt waarin de functie van gouverneur en vicegouverneur al dan niet zal worden geschrapt.*

Aangezien uw partij mee deelneemt aan de onderhandelingen, wens ik toch te benadrukken dat de vicegouverneur een zeer belangrijke functie vervult. De afschaffing ervan zou de naleving van de taalwetgeving in het gedrang brengen. De functie van vicegouverneur moet integendeel nog worden versterkt. Hij moet niet alleen een schorsingsbevoegdheid, maar ook een vernietigingsbevoegdheid krijgen. Minstens moet bekomen worden dat een schorsing door de vicegouverneur niet zo maar door de Brusselse regering ongedaan kan worden gemaakt, zoals momenteel gebeurt. Als de taalwetgeving niet wordt nageleefd, moet de Brusselse regering verplicht worden ze te doen naleven en niet zoals ze vandaag doet, namelijk illegale benoemingen bevestigen. Daardoor wordt de tweetaligheid van Brussel volledig ondermijnd.

Voorzitter Moureaux is best geplaatst om te weten dat alle partijen in de Brusselse regering dat spel meespelen. Ze doen er alles aan om de dwingende taalwetgeving systematisch te omzeilen.

Ik doe een oproep tot alle Nederlandstalige partijen om veel alerter te zijn bij de naleving van de taalwetgeving in Brussel die van openbare orde is. Het is nogal logisch dat een tweetalige hoofdstad de taalwetgeving respecteert en doet naleven. Ik hoop dat we daaromtrent in de eerste minister en waarom ook niet in voorzitter Moureaux, een bondgenoot vinden. Ook hij zou er baat bij hebben dat de tweetaligheid in Brussel wordt nageleefd.

Demande d'explications de Mme Zakia Khattabi à la ministre de l'Intérieur sur «la non-prolongation des contrats de sécurité et de prévention et les conséquences pour les travailleurs qui en dépendent» (n° 5-364)

Mme Zakia Khattabi (Ecolo). – Ce n'est un secret pour personne, le gouvernement fédéral est depuis plusieurs mois en affaires courantes. Cette situation n'est pas seulement inconfortable pour les hommes et les femmes politiques. Les conséquences touchent chaque jour un peu plus les citoyens. Aujourd'hui, l'inquiétude grandit auprès des gardiens de la paix.

En effet, depuis 2007, les contrats de sécurité et de prévention et les plans drogues sont rassemblés et fondus dans des plans stratégiques de sécurité et de prévention. Aujourd'hui, 102 communes en Belgique et 3 000 personnes sont concernées par ces plans. Parmi eux, les gardiens de la paix sont probablement les plus visibles et les plus représentatifs des bienfaits d'une politique assumée de prévention.

De plus, leur tâche est ardue. Ils ont, en effet, la charge de sensibiliser le public à la sécurité et à la prévention de la criminalité, d'informer les citoyens en vue de garantir un sentiment de sécurité, de signaler aux services compétents des problèmes de sécurité, d'environnement et de voirie, d'informer les automobilistes au sujet du caractère gênant ou dangereux du stationnement fautif et de les sensibiliser au respect du code de la route, ou encore d'aider à assurer la sécurité de la traversée d'enfants, d'écoliers, de personnes handicapées ou âgées, de constater les infractions aux règlements communaux, sans compter toutes les petites attentions et les menus services à la population dont ils sont coutumiers.

Cependant, aujourd'hui, madame la ministre, c'est à nous de nous inquiéter pour les hommes en mauve, comme c'est le cas à Bruxelles. En effet, le financement quadriennal des plans est arrivé à échéance au 31 décembre 2010. Même si le gouvernement en affaires courantes a décidé de prolonger exceptionnellement ce financement jusqu'au 30 juin 2011, ces travailleurs se posent la question de savoir ce qu'ils vont devenir au 1^{er} juillet prochain. Il semblerait en effet qu'il n'y ait pas de volonté de votre part d'aller plus loin que cette date et plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs déjà reçu leur préavis. L'angoisse de ces gardiens de la paix qui se sentent déconsidérés par le gouvernement fédéral se mêle aux questionnements des communes qui perdraient un atout important pour mener à bien ces missions essentielles.

Il n'est pas nécessaire de vous rappeler qu'une suspension, même provisoire, d'une politique de prévention dans une commune peut avoir un impact important sur le sentiment d'insécurité d'une partie de la population et susciter un sentiment d'impunité chez les auteurs d'incivilités qui ne pourront plus être constatées et sanctionnées. Une interruption, même ponctuelle, de ces projets nécessiterait de long mois pour rétablir les effets positifs de ceux-ci.

Nos politiques de la ville sont particulièrement fragiles,

Vraag om uitleg van mevrouw Zakia Khattabi aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de veiligheids- en preventiecontracten die niet worden verlengd en de gevolgen daarvan voor de werknemers die ervan afhankelijk zijn» (nr. 5-364)

Mevrouw Zakia Khattabi (Ecolo). – Het is voor niemand een geheim dat de federale regering al verscheidene maanden in lopende zaken is. Dat is niet alleen voor politici onaangenaam. De gevolgen raken de burgers elke dag een beetje meer. Vandaag groeit de ongerustheid bij de gemeenschapswachten.

Sedert 2007 werden de veiligheids- en preventiecontracten en de drugsplannen verzameld en samengevoegd in strategische veiligheids- en preventieplannen. Momenteel zijn 102 gemeenten en 3000 personen bij die plannen betrokken. De gemeenschapswachten zijn waarschijnlijk de meest zichtbare en meest representatieve elementen van de heilzame werking van een preventiebeleid.

Bovendien hebben zij een zware opdracht. Zij moeten immers het publiek sensibiliseren voor veiligheid en criminaliteitspreventie, de burgers informeren om een veiligheidsgevoel te garanderen, de bevoegde diensten op de hoogte brengen van problemen inzake veiligheid, milieu en wegenis, de automobilisten wijzen op het storende of gevaarlijke karakter van foutief parkeren en hen sensibiliseren tot naleving van de verkeersreglementering. Voorts zien ze erop toe dat scholieren, gehandicapten of bejaarden veilig kunnen oversteken en stellen zij inbreuken vast op de gemeentereglementen, zonder dan nog rekening te houden met de kleine attenties en diensten aan de bevolking die zij dagelijks leveren.

Vandaag, mevrouw de minister, moeten wij ons ongerust maken over de mannen in het paars, zoals dat in Brussel het geval is. De vierjaarlijkse financiering van de plannen liep immers ten einde op 31 december 2010. De regering in lopende zaken heeft weliswaar beslist om die financiering uitzonderlijk tot 30 juni 2011 te verlengen, maar toch vragen de werknemers zich af wat er met hen zal gebeuren op 1 juli eerstkomend. Het lijkt er inderdaad op dat u niet verder dan die datum wil gaan en velen onder hen hebben hun opzeg al ontvangen. De gemeenschapswachten, die zich door de federale regering niet gewaardeerd voelen, zijn ongerust. Tegelijkertijd vrezen de gemeenten een belangrijke troef te verliezen bij de uitvoering van hun essentiële taken.

Ik hoop u er niet aan te herinneren dat een opschorting, zelfs tijdelijk, van een preventiebeleid in een gemeente een belangrijke impact kan hebben op het onveiligheidsgevoel van een deel van de bevolking en een gevoel van straffeloosheid kan oproepen bij plegers van overlast. Dergelijke feiten zullen niet meer kunnen worden vastgesteld en bestraft. Een onderbreking van die projecten zou vele maanden vereisen om de positieve effecten ervan te herstellen.

Ons stedenbeleid is bijzonder zwak, met name in Brussel, en steunt dikwijls op een precair evenwicht. Dat er geen federale regering is, mag geen impact hebben op het preventiebeleid.

notamment à Bruxelles, et reposent souvent sur un équilibre précaire. Il ne faudrait pas que l'absence de gouvernement fédéral ait un impact sur vos politiques de prévention, l'absence de prévention ne laissant la porte ouverte qu'à un système de répression.

Madame la ministre, ces inquiétudes, nous les partageons avec eux. Je vous poserai donc plusieurs questions.

Confirmez-vous cette information ? Le cas échéant, pouvez-vous nous éclairer sur les raisons du refus du gouvernement à prolonger ces plans stratégiques de sécurité et de prévention ? Faut-il y voir un signe de défiance du gouvernement envers les politiques de prévention ? Pouvez-vous clarifier votre position à ce sujet ?

Vous êtes-vous concertée avec les bourgmestres qui demandent que l'on pérennise ces programmes pour quatre ans encore au minimum ?

Quelles initiatives la ministre de l'Emploi et vous-même avez-vous prises pour gérer au mieux les conséquences sociales que subiraient les travailleurs concernés ?

M. le président. – Je voudrais ajouter à votre argumentation que cette prévention est de la sécurité pure.

Lorsque j'ai connu des problèmes de sécurité à la chaussée de Gand, la police m'a demandé d'y faire patrouiller ceux que l'on n'appelait pas encore « gardiens de la paix » et, en deux mois, leur seule présence a permis de réduire de moitié la délinquance.

Pour ma part, je ne pense pas que l'on puisse demander à un gouvernement en affaires courantes de pérenniser un système mais je lui demanderai de nous donner la garantie qu'à tout le moins, ces contrats soient prolongés jusqu'à la fin de l'année. Il ne faut pas casser un outil qui fonctionne bien.

Je tiens à signaler que lorsque j'ai connu des problèmes de sécurité dans ma commune, la ministre Turtelboom m'a apporté un soutien sans faille.

Mme Annemie Turtelboom, ministre de l'Intérieur. – Les plans stratégiques de sécurité et de prévention ainsi que les conventions concernant les gardiens de la paix ont été prolongés jusqu'au 30 juin 2011. Pour ce faire, j'avais, compte tenu des circonstances, saisi le conseil des ministres et, le 15 décembre dernier, il a approuvé ma proposition de prolongation. Voilà qui témoigne de ma volonté de poursuivre le travail de terrain dont je mesure parfaitement l'intérêt et la nécessité.

Cette prolongation temporaire n'est donc pas le résultat d'un quelconque désengagement du pouvoir fédéral à l'égard des agents de prévention et des gardiens de la paix, dont nous avons bien besoin, mais elle est due aux circonstances politiques. Il est d'ailleurs dans mes intentions de solliciter une nouvelle prolongation des plans stratégiques de sécurité et de prévention ainsi que des conventions concernant les gardiens de la paix. Je prépare pour l'heure un nouveau dossier pour le conseil des ministres.

Mme Zakia Khattabi (Ecolo). – Je note avec plaisir que vous démentez toute volonté structurelle de ne pas pérenniser ces contrats et que vous sollicitez une nouvelle prolongation. Je m'en réjouis. Je vous remercie pour toutes ces bonnes nouvelles et continuerai à suivre ce dossier avec beaucoup

Het ontbreken van preventie zal uiteindelijk immers leiden tot meer repressie.

Mevrouw de minister, wij delen de ongerustheid van de gemeenschapswachten. Ik heb dan ook verschillende vragen.

Bevestigt u deze informatie? Zo ja, kunt u verduidelijken waarom de regering weigert om de strategische veiligheids- en preventieplannen te verlengen? Moet daarin een wantrouwen van de regering tegenover het preventiebeleid worden gezien? Kan u uw positie ter zake verduidelijken?

Hebt u overleg gepleegd met de burgemeesters die vragen die programma's nog eens met minstens vier jaar te verlengen?

Welke initiatieven hebben de minister van Werk en zelf genomen om de sociale gevolgen die de betrokken werknemers zouden ondergaan, zo goed mogelijk te regelen?

De voorzitter. – *Ik wil aan uw argumentatie toevoegen dat die preventie in feite veiligheid betekent.*

Toen ik veiligheidsproblemen had op de Gentse Steenweg, heeft de politie me gevraagd om daar gemeenschapswachten te laten patrouilleren, al werden die toen nog niet zo genoemd. In twee maanden tijd heeft hun louter aanwezigheid de criminaliteit met de helft doen dalen.

Zelf denk ik niet dat aan een regering in lopende zaken kan worden gevraagd om een systeem duurzaam te maken, maar ik zou haar toch willen vragen dat ze ons op zijn minst verzekert dat die contracten tot het einde van het jaar worden verlengd. Een instrument dat goed werkt, moet men niet tenietdoen.

Toen ik veiligheidsproblemen in mijn gemeente had, heeft minister Turtelboom mij haar totale steun toegezegd.

Mevrouw Annemie Turtelboom, minister van Binnenlandse Zaken. – *De strategische veiligheids- en preventieplannen en de conventies voor de gemeenschapswachten werden tot 30 juni 2011 verlengd. Daartoe heb ik, gelet op de omstandigheden, de zaak op de Ministerraad gebracht en op 15 december laatstleden keurde die mijn voorstel tot verlenging goed. Dat getuigt van mijn wil om het werk op het terrein verder te zetten. Ik ken het belang en de noodzaak ervan perfect.*

Die tijdelijke verlenging is dus geenszins het resultaat van een gebrek aan engagement van het federaal niveau ten opzichte van de preventie- en gemeenschapswachten, maar is het gevolg van de politieke omstandigheden. Het is overigens mijn bedoeling een nieuwe verlenging van de strategische veiligheids- en preventieplannen en van de conventies voor de gemeenschapswachten te vragen. Ik bereid momenteel een nieuw dossier voor de Ministerraad voor.

Mevrouw Zakia Khattabi (Ecolo). – *Ik ben blij te vernemen dat het niet de bedoeling is de duurzaamheid van die contracten te verhinderen en dat u een nieuwe verlenging vraagt. Ik dank u voor al dat goede nieuws en zal het dossier*

d'attention.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de l'Intérieur sur «la sécurisation de nos aéroports contre les attaques terroristes» (n° 5-370)

M. Bert Anciaux (sp.a). – L'attentat terroriste de Moscou a fait 35 morts et des dizaines de blessés. Ce drame ne peut rester sans suites. Nous devons faire de la lutte efficace contre le terrorisme une priorité permanente, tout en nous intéressant de plus près aux causes du terrorisme que sont la misère, l'oppression, l'humiliation, la perte d'identité et l'absence de perspectives d'avenir de tant de personnes.

Les lieux publics stratégiques tels que les aéroports internationaux sont des cibles privilégiées pour les terroristes. Aucun pays, la Belgique non plus, ne doit penser pouvoir y échapper. L'aéroport de Zaventem a connu ces dernières années quelques incidents mettant en péril la sécurité du public et du personnel. J'ai d'ailleurs déjà interrogé à ce sujet le secrétaire d'État à la mobilité et la ministre de l'Intérieur. Personne n'oserait imaginer qu'un attentat puisse se produire en raison des failles présentes dans la sécurité de nos aéroports.

La ministre partage-t-elle mon analyse selon laquelle les aéroports internationaux sont des cibles potentielles pour les attaques terroristes ? Reconnaît-elle que l'aéroport de Zaventem ne brille pas vraiment sur le plan de la sécurité ? Je vise ici non seulement les zones sécurisées mais aussi et surtout les zones publiques où se rassemblent de nombreuses personnes. L'attentat de Moscou s'est d'ailleurs produit en dehors de la zone sécurisée. La nécessité d'améliorer la sécurité à Zaventem a été démontrée dans une enquête belge et européenne réalisée en 2009. La sécurité dans les zones sécurisées vise essentiellement le landside. On part du principe que si dans tous les aéroports européens, le landside est bien sécurisé, l'airside le sera automatiquement. Des incidents récents ayant impliqué des trafiquants de drogues montrent cependant que des avions provenant de pays extérieurs à la zone Schengen présentent encore un risque potentiel. Si la drogue peut circuler, il me semble qu'il est aussi possible de faire passer des explosifs.

Quelles mesures concrètes en vue d'améliorer la sécurité ont-elles été prises à la suite de l'enquête de 2009 ? Une concertation a-t-elle eu lieu avec l'exploitant de l'aéroport ? La sécurité dans les aéroports fait-elle l'objet d'évaluations et de contrôles réguliers par des instances indépendantes ? Ces contrôles s'appliquent-ils aux zones publiques et aux zones non sécurisées ? Quels sont les scénarios suivis et à quels résultats, interventions et mesures ces contrôles ont-ils mené ?

Y a-t-il un plan d'urgence au cas où un attentat serait perpétré dans l'un de nos aéroports ? Quelles en sont les grandes lignes ? Ce plan fait-il l'objet d'évaluations régulières ? L'attentat de Moscou a-t-il eu un impact sur la sécurisation de nos aéroports ? En a-t-on tiré des leçons maintenant qu'il est apparu que les zones non sécurisées tels que les halls de départ ne sont en effet pas sécurisées ? Envisage-t-on des mesures supplémentaires ? La vigilance

met veel aandacht blijven volgen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de beveiliging van onze luchthavens tegen terroristische aanvallen» (nr. 5-370)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Bij de terroristische actie in Moskou werden 35 mensen gedood en tientallen verwond. Dat drama kan niet zonder gevolgen blijven. Een slagkrachtige, duurzame aanpak van het terrorisme wordt steeds meer een prioriteit. Tegelijkertijd eisen ook de oorzaken van het terrorisme veel meer aandacht: extreme armoede, verdrukking, vernedering en het ontnemen van identiteit en toekomstkansen van zoveel mensen.

Openbare strategische plaatsen, zoals internationale luchthavens, vormen een geëerd doelwit voor terroristen. Geen enkel land mag ervan uitgaan dat het hieraan ontsnapt, ook België niet. De afgelopen jaren waren er op de luchthaven van Zaventem enkele incidenten, waarbij de veiligheid van het publiek en het personeel in het gedrang kwam. Ik stelde de staatssecretaris voor Mobiliteit en de minister van Binnenlandse Zaken hierover eerder reeds vragen. Niemand durft zich voor te stellen dat een terroristische aanslag optimale kansen zou krijgen omdat onze luchthavens niet efficiënt zouden zijn beveiligd.

Deelt de minister mijn analyse dat internationale luchthavens met stip genoteerd staan als potentiële doelwitten voor terroristische aanslagen? Beamt zij dat de luchthaven van Zaventem vandaag niet echt uitblinkt op het vlak van veiligheid? Voor alle duidelijkheid, ik heb het hier niet enkel over de 'beveiligde' zones, maar nog meer over de publieke zones waar zeer veel mensen samen zijn. De aanslag in Moskou vond overigens ook buiten de beveiligde zone plaats. Dat de veiligheidssituatie op Zaventem nog kan worden verbeterd, bleek onder meer uit een Belgisch en een Europees onderzoek van 2009. De beveiliging binnen de beveiligde zones is hoofdzakelijk op de 'landzijde' gericht. Er wordt van uitgegaan dat als op alle Europese luchthavens de 'landzijde' grondig wordt beveiligd, de 'luchtzijde' binnen Europa automatisch is beveiligd. Recente incidenten met drugskoeriers tonen echter aan dat vliegtuigen die van buiten de Schengenzone komen wel nog een potentieel veiligheidsrisico inhouden. Als drugs kunnen worden binnengebracht, lijkt het mij ook mogelijk om springstoffen binnen te smokkelen vanuit landen die niet tot de Schengenzone behoren.

Welke concrete maatregelen om de veiligheid te verbeteren werden genomen in navolging van dat onderzoek van 2009? Werd hierover met de luchthavenexploitant overlegd? Wordt de beveiliging van de luchthavens regelmatig door onafhankelijke instanties getest en gecontroleerd? Geldt dat ook voor de veiligheid in de publieke zones en de niet-beveiligde zones? Welke scenario's worden daarbij gevolgd en tot welke resultaten, ingrepen en maatregelen hebben die controles geleid?

Bestaat er een noodplan voor het geval een aanslag wordt gepleegd op één van onze luchthavens? Wat zijn de grote lijnen van dat plan? Wordt regelmatig getest of het plan

a-t-elle été accrue ? Dans l'affirmative, sous quelle forme ? Les résultats de l'enquête sur l'attentat de Moscou seront-ils mis à profit pour améliorer la sécurité à Zaventem ? La ministre estime-t-elle que le budget affecté à la sécurisation de l'aéroport est suffisant ?

J'avais également interpellé le secrétaire d'État, M. Schouppe, à propos de la responsabilité de l'exploitant. Je trouve inconcevable que la sécurité de l'aéroport relève de deux instances différentes.

L'aéroport proprement dit est surveillé par des services privés de l'exploitant tandis que les zones alentour le sont par la police fédérale et des services publics. Cette situation résulte de la privatisation de BIAC. Avant la privatisation, on recourait à des fonctionnaires mais aujourd'hui, la sécurité est assurée par des services privés. J'estime que ce principe doit être revu car tel n'a pu être l'objectif de la privatisation, que pour ma part je regrette.

Mme Annemie Turtelboom, ministre de l'Intérieur. – *Ma réponse rejoint en grande partie celle que j'ai fournie jeudi dernier à M. Brotcorne en séance plénière de la Chambre.*

Sur le plan de la sécurité, on distingue le landside, qui relève de mes compétences, et l'airside, qui relève de celles de M. Schouppe. Différents contrôles de qualité sont effectués pour assurer la sécurité. Le service d'inspection de l'exploitant de l'aéroport effectue quotidiennement un contrôle interne. Des inspecteurs du SPF Mobilité se livrent à des contrôles externes. La Commission européenne fait également des inspections.

Voici quelques années, ces contrôles présentaient encore des failles, surtout sur le plan de l'accès aux avions et de la détection spécifique des explosifs. Depuis lors, la situation s'est sensiblement améliorée grâce à des mesures adéquates. Au cours de l'inspection du 4 juin 2010, la Commission européenne n'a plus constaté de manquements graves.

À l'échelon européen aussi, nous œuvrons à l'amélioration de la sécurité. À la suite de la tentative d'attentats orchestrés depuis le Yémen en novembre dernier, le secrétaire d'État Schouppe et moi-même, ainsi que deux commissaires européens avons fait approuver un plan européen. Ce plan vise à renforcer la sécurité des vols cargo. Parmi les mesures prises, citons le renforcement des méthodes et la technologie appliquée au screening du cargo, l'intensification de la formation du personnel navigant, des inspecteurs de la douane et du personnel de sécurité, l'amélioration de la coopération avec l'industrie aéronautique. Outre les contrôles, il y a lieu d'améliorer l'échange d'informations entre services de sécurité au niveau international.

L'évaluation de l'OCAM montre qu'à l'heure actuelle, les aéroports ne présentent pas un risque accru. L'attentat de Moscou visait des intérêts russes. Il n'empêche que la vigilance reste de mise. Les analyses de l'OCAM ne sont en effet valables que tant que la situation ne change pas.

werkt? Heeft de terroristische aanslag in Moskou gevolgen voor de beveiliging van onze luchthavens? Werden er lessen getrokken nu duidelijk is gebleken dat de niet-beveiligde zones, zoals de grote vertrekhallen, inderdaad niet beveiligd zijn? Zijn nog extra maatregelen gepland? Is er een verhoogde waakzaamheid? Zo ja, onder welke vorm? Zullen de resultaten van het onderzoek van de aanslag in Moskou worden gebruikt om de veiligheid op Zaventem te verbeteren? Meent de minister dat het budget voor de beveiliging van de luchthaven voldoende is?

Ik heb staatssecretaris Schouppe ook vragen gesteld over de verantwoordelijkheid van de exploitant. Ik vind het onbegrijpelijk dat de beveiliging van de luchthaven in twee delen is opgesplitst.

De luchthaven zelf wordt bewaakt door privé-diensten van de exploitant, terwijl de zones daarbuiten worden gecontroleerd door de federale politie en openbare diensten. Dit is een gevolg van de privatisering van BIAC. Vroeger werd immers gebruik gemaakt van overheidspersoneel, maar door die privatisering worden nu privé-diensten voor de veiligheid ingezet. Ik denk dat dit principe moet worden herzien, want dat kan niet de bedoeling zijn geweest van de voor mij althans spijtige privatisering.

Mevrouw Annemie Turtelboom, minister van Binnenlandse Zaken. – Mijn antwoord is grotendeels een herhaling van wat ik vorige week donderdag meedeelde op een vraag van de heer Brotcorne in de plenaire vergadering van de Kamer.

Op het vlak van veiligheid op de luchthavens kan een onderscheid worden gemaakt tussen de *landside*, die behoort tot mijn bevoegdheid, en de *airside*, waarvoor collega Schouppe verantwoordelijk is. Om de veiligheid te verzekeren worden verschillende kwaliteitscontroles uitgevoerd. Een interne controle gebeurt dagelijks door de inspectiedienst van de exploitant van de luchthaven. Externe controles worden uitgevoerd door de inspecteurs van de FOD Mobiliteit. Er worden ook inspecties gedaan door de Europese Commissie.

Enkele jaren geleden toonden deze controles nog gebreken aan, meer bepaald met betrekking tot de toegang tot de vliegtuigen en de specifieke detectie van explosieven. De situatie is inmiddels substantieel verbeterd door aangepaste maatregelen. Tijdens de inspectie van 4 juni 2010 heeft de Europese Commissie geen ernstige gebreken meer vastgesteld.

Ook op Europees vlak werken we verder aan de verbetering van de veiligheid. Naar aanleiding van de poging tot aanslagen vanuit Jemen in november jongstleden hebben zowel staatssecretaris Schouppe als ikzelf en de twee Europese Commissarissen een actieplan laten goedkeuren op Europees niveau. Het plan dient voor de versterking van de veiligheid op cargovluchten. Ik geef enkele voorbeelden van de genomen maatregelen: versterken van de methodes en de technologie voor de screening van de cargo, intensiveren van de opleiding van het luchtvaartpersoneel, douane-inspecteurs en het veiligheidspersoneel, verbeteren van de samenwerking met de luchtvaartindustrie. Naast de controles moet er ook op internationaal vlak een betere informatie-uitwisseling tussen de veiligheidsdiensten zijn.

Uit de evaluatie van OCAD blijkt dat op dit ogenblik geen

Différents plans d'urgence sont prévus en cas d'attentats : il y a ceux des services séparés, tels que les plans médicaux d'urgence et d'intervention et les plans spécifiques pour les aéroports. Les provinces participent aux plans d'urgence des aéroports, qu'il s'agisse d'un accident d'avion ou d'un attentat. En cas d'attentat interviendront, outre les instances judiciaires, les autorités administratives habituelles, comme lors de chaque accident grave. Par le passé, on organisait déjà des exercices catastrophe de grande envergure.

Les législations internationale et européenne imposent aux aéroports de prévoir un plan d'urgence pour certains incidents.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je suis tout à fait d'accord que les responsabilités soient partagées entre vous-même pour le landside et M. Schouppe pour l'airside. Interrogé la semaine dernière à propos de la sécurité, M. Schouppe n'a toutefois cessé de me rappeler vos compétences. Selon moi, en dehors de la zone sécurisée, le landside n'est pas surveillé. Nous devrions pourtant nous demander si cette zone, qui comprend notamment le hall d'entrée, une zone de grande affluence, ne devrait pas être spécialement sécurisé. Je tiens aussi à souligner que M. Schouppe ne fait apparemment pas grand-chose pour l'airside, partant du principe que c'est l'Europe qui s'en charge. C'est vrai pour les vols intra-européens mais il va de soi que les vols extra-européens doivent être mieux contrôlés et je vous assure que tel n'est pas le cas. Et si moi je le sais, beaucoup d'autres doivent aussi le savoir.*

Mme Annemie Turtelboom, ministre de l'Intérieur. – *Je voudrais encore ajouter ceci : que la sécurité soit du ressort de l'Europe ou non, il est primordial qu'elle soit bien organisée. Je veux simplement dire que dans notre pays, cette compétence est partagée entre un landside et un airside et que bien entendu, je ne puis assumer que la responsabilité qui m'incombe. Reste à savoir si, vu les menaces terroristes, il est vraiment opportun que deux membres du gouvernement se partagent cette responsabilité. Il serait regrettable que des problèmes surgissent parce que l'un ou l'autre se retranche derrière une réglementation, qu'elle soit européenne ou non.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je vous en prie, concertez-vous à ce sujet avec le gouvernement.*

Mme Annemie Turtelboom, ministre de l'Intérieur. – *Mais c'est ce que nous faisons.*

verhoogde dreiging bestaat voor de luchthavens. De aanslag in Moskou was gericht tegen Russische belangen. Desalniettemin moeten we steeds voorzichtig zijn. De analyses van OCAD zijn immers maar geldig tot de situatie verandert en kunnen dus snel wijzigen.

Er bestaan verschillende noodplannen voor aanslagen. Enerzijds zijn er deze van de afzonderlijke diensten, zoals medische rampenplannen, en anderzijds zijn er specifieke noodplannen voor de luchthavens. De provincies hebben een bijzonder onderdeel voor de luchthavens opgenomen, waarbij het zowel gaat om een luchtvaartongeval als om een eventuele aanslag. Als een aanslag wordt gepleegd, zullen naast de gerechtelijke instanties ook de gebruikelijke bestuurlijke autoriteiten optreden, zoals bij elk groot ongeval. In het verleden werden al grootschalige rampoefeningen georganiseerd.

Zowel de internationale als de Europese regelgeving legt de luchthavens verplichtingen op met betrekking tot bepaalde incidenten. Zij dienen in een noodplan te voorzien.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik ben het er helemaal mee eens dat er een opsplitsing is en dat u verantwoordelijk bent voor de *landside* en Etienne Schouppe voor de *airside*. Maar vorige week heb ik Etienne Schouppe ook over de veiligheid ondervraagd en hij had het voortdurend over uw bevoegdheden. Volgens mij wordt buiten de beveiligde zone de *landside* niet bewaakt. We moeten er toch eens over nadenken of die zone, de inkomhal en dergelijke, waar toch heel veel mensen aanwezig zijn, niet ook een bepaalde beveiliging moet krijgen. Ik wil er ook op wijzen dat Etienne Schouppe voor de beveiliging van de *airside* blijkbaar niets extra doet. Hij gaat er namelijk van uit dat dat Europees wordt geregeld. Dat klopt natuurlijk voor de vluchten binnen Europa, maar de buiten-Europese vluchten moeten vanzelfsprekend beter worden gecontroleerd en ik kan u verzekeren dat dat niet gebeurt. En als ik dat al weet, dan weten vele anderen dat ook.

Mevrouw Annemie Turtelboom, minister van Binnenlandse Zaken. – Ik wil hier graag nog één ding aan toevoegen. Of de veiligheid nu Europees geregeld wordt of niet, cruciaal voor mij is dat ze goed geregeld is. Dat is essentieel. Ik zeg alleen dat de bevoegdheid in ons land opgesplitst is in een deel *landside* en een deel *airside* en dat ik uiteraard alleen de verantwoordelijkheid kan nemen voor mijn eigen bevoegdheid. We kunnen ons zelfs afvragen of het gezien de terroristische dreigingen voor luchthavens wel goed is zo'n bevoegdheid op te splitsen tussen regeringsleden. Het zou niet goed zijn dat er problemen zouden rijzen omdat de ene of de andere zich verschuilt achter een al dan niet Europese regeling.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Alstublieft, overleg daarover binnen de regering.

Mevrouw Annemie Turtelboom, minister van Binnenlandse Zaken. – Maar dat doen we.

Demande d'explications de M. Richard Miller à la ministre de l'Intérieur sur «l'absence de réponse à une première demande d'explications relative aux activités belges du trafiquant d'armes Viktor Bout» (n° 5-377)

M. Richard Miller (MR). – Je reviens sans aucune animosité sur une question que je vous ai déjà posée, madame la ministre.

Je suis sénateur de communauté et, en tant que membre du parlement wallon, je siége à la commission de Contrôle d'octroi des licences d'exportations d'armes. Je m'efforce donc de remplir au mieux cette mission en suivant, avec les moyens d'un parlementaire de terrain, l'actualité relative aux licences et au trafic d'armes.

Ayant lu dans *Le Monde* et le *New York Times* qu'un des plus grands trafiquants d'armes, Viktor Bout, avait été arrêté, mon attention avait été attirée à l'époque par le fait que notre pays était cité à plusieurs reprises dans ces journaux ; il était précisé que la Belgique avait servi de base à au moins une des compagnies aériennes de M. Bout.

Même si je ne m'attendais pas à ce que vous « dévoiliez la couronne » en étalant des informations confidentielles liées à l'enquête, je suis resté perplexe par la brièveté de votre réponse : « Les services de police belges sont au courant des allégations exposées dans la presse mais ne disposent d'aucun élément permettant d'affirmer (...) des contacts commerciaux au départ de la Belgique ». J'en ai pris acte en pensant lire la suite dans les journaux.

Toutefois, j'ai eu la curiosité de taper sur *Google* les mots-clé Viktor Bout/Belgique. J'ai alors été renvoyé à une série d'informations surprenantes. J'ai ainsi appris que la Belgique était le premier pays à avoir déposé une plainte internationale contre Viktor Bout pour le blanchiment de 325 millions de dollars et que, sur la base de cette plainte, il était recherché par Interpol depuis 2002. Les recherches ont abouti en 2008 seulement avec l'arrestation de M. Bout.

Ce dernier a un palmarès écoeurant puisque, selon des analystes spécialisés, « les guerres en Sierra Leone, au Liberia, en République démocratique du Congo, en Angola et au Soudan n'auraient pas pu s'étendre de cette façon si Viktor Bout n'avait pas fourni d'armes aux belligérants ».

La Belgique reste présente de diverses façons dans le parcours de M. Bout et de son complice. M. Bout possédait ou utilisait plusieurs compagnies aériennes dont nombre d'appareils avaient été immatriculés en Belgique. Ce sont des enquêteurs belges qui ont été les premiers à dénoncer certains appuis puissants dont disposait Viktor Bout ; je vous renvoie à une thèse universitaire qui a été défendue à Paris à ce sujet.

C'est à Ostende, où a vécu M. Bout et où il était domicilié, qu'était stationnée une de ses compagnies aériennes ; c'est aussi à Ostende que l'on retrouve son associé, un Belge nommé Ronald, propriétaire de hangars à l'aéroport d'Ostende. Dans les différents reportages ou textes publiés au sujet de M. Bout, Ostende est fréquemment citée car c'est là aussi que M. Bout aurait utilisé les services d'un pilote belge,

Vraag om uitleg van de heer Richard Miller aan de minister van Binnenlandse Zaken over «het uitblijven van een antwoord op een eerste vraag om uitleg betreffende de Belgische activiteiten van wapenhandelaar Viktor Bout» (nr. 5-377)

De heer Richard Miller (MR). – Zonder enige wrok kom ik terug op een vraag die ik u al eerder stelde, mevrouw de minister.

Ik ben gemeenschapssenator en als lid van het Waals Parlement heb ik zitting in de commissie die de exportlicenties voor wapens controleert. Ik doe mijn best om deze opdracht zo goed mogelijk te vervullen door, met de middelen van een parlementslid die op het terrein werkt, de actualiteit inzake de wapenlicenties en de wapentrafiëk te volgen.

In Le Monde en de New York Times las ik dat één van de grootste wapentrafikanten, Viktor Bout, was gearresteerd. Mijn aandacht werd destijds getrokken door het feit dat ons land meermaals in die kranten werd geciteerd. Er werd gepreciseerd dat België als basis had gediend voor op zijn minst één van de luchtvaartmaatschappijen van de heer Bout.

Ook al verwachtte ik niet dat u 'de kroon zou ontbloten' door vertrouwelijke informatie over het onderzoek mee te delen, toch heeft de beknoptheid van uw antwoord mij ten zeerste verwonderd: 'De Belgische politiediensten zijn op de hoogte van de beschuldigingen die in de pers werden geuit. Ze beschikken echter over geen enkel element dat hen in staat stelt te bevestigen dat vanuit België handelsrelaties (...) tot stand zijn gekomen ...'. Ik heb daar akte van genomen en dacht het vervolg in de kranten te lezen.

Toch was ik nieuwsgierig genoeg om op Google de woorden Viktor Bout/België in te tikken. Ik kreeg dan een reeks verrassende inlichtingen. Ik leerde aldus dat België het eerste land was dat een internationale klacht indiende tegen Viktor Bout voor het witwassen van 325 miljoen dollar en dat, op grond van die klacht, hij sedert 2002 door Interpol werd gezocht. De zoektocht eindigde in 2008 met de arrestatie van de heer Bout.

Die heeft een walgelijk palmares. Volgens gespecialiseerde analisten zouden de oorlogen in Sierra Leone, Liberia, de Democratische Republiek Congo, Angola en Soedan niet op een dergelijke wijze uitbreiding hebben genomen indien Viktor Bout geen wapens had geleverd aan de oorlogvoerende partijen.

België blijft op verschillende manieren een rol spelen in de activiteiten van de heer Bout en zijn handlangers.

De heer Bout bezat of gebruikte verschillende luchtvaartmaatschappijen waarvan verschillende toestellen in België waren geregistreerd. Het waren Belgische speurders die als eersten hebben aangeklaagd dat Viktor Bout beschikte over bepaalde machtige steunpunten; ik verwijs naar een universitaire thesis die daarover in Parijs werd verdedigd.

In Oostende, waar de heer Bout verbleef en gedomicilieerd was, was één van zijn luchtvaartmaatschappijen gestationeerd. Zijn Belgische vennoot, een zekere Ronald, is

Ronald de Smet, avec qui il a créé la compagnie aérienne *Air Cess*. Quand on parle de cette compagnie aérienne belge, Ostende, Zaventem et Gosselies sont citées.

Par ailleurs, un inspecteur belge travaillant pour les Nations unies, Johan Peleman, a été un des premiers agents à se lancer sur la piste de M. Bout. Johan Peleman a d'ailleurs été entendu le 20 février 2003 par la commission parlementaire du Sénat belge sur les trafics de ce que l'on appelle les « diamants du sang ». Il a alors nommément cité Viktor Bout et dénoncé ses activités.

Je pourrais encore continuer parce qu'il existe une foule de renseignements de cet ordre qui ne sont pas que des allégations, mais des faits précis avec un enquêteur belge de l'ONU et une plainte déposée par la Belgique au niveau international.

Ayant commencé par vous rappeler les raisons pour lesquelles je m'intéresse à ce type de dossier, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

À la suite de l'arrestation par les services américains de M. Bout en Thaïlande et à l'ouverture du procès, doit-on s'attendre à des informations concernant des trafics d'armes à partir de notre pays, notamment d'Ostende ? Les éléments portés à la connaissance des autorités belges permettent-ils de savoir si ce trafic a eu lieu avec, comme cela est supposé dans le domaine des diamants, des relais à Anvers ? À partir de quels aéroports ? Des entreprises belges d'armement sont-elles concernées ? Les vols au départ d'Ostende étaient fréquents. Un tribunal de New York enquête d'ailleurs sur le contenu de ces avions. Quelles informations pouvez-vous confirmer de ces quelques recherches effectuées par un simple internaute ?

Mme Annemie Turtelboom, ministre de l'Intérieur. – À la suite de votre demande d'explications du 14 décembre 2010, je vous ai répondu que les services de police belges sont au courant des allégations exposées dans la presse, mais qu'ils ne disposent d'aucun élément permettant d'affirmer que des contacts commerciaux ont eu lieu entre Charles Taylor et Viktor Bout au départ de la Belgique ou que ce dernier ait pu organiser des trafics d'armes au départ du territoire belge.

J'ai également indiqué que les questions relatives à la présence éventuelle, en Belgique, d'avions appartenant à M. Bout relèvent des compétences de mon collègue de la Mobilité.

En réponse à votre nouvelle question, je peux vous dire qu'aucun dossier n'est actuellement ouvert en Belgique à l'encontre de M. Viktor Bout. Le dernier dossier ouvert à charge de ce dernier date de 1997. Il a été classé à la suite d'un jugement rendu par la Chambre du conseil du Tribunal de première instance de Bruxelles en 2006. Ce dossier a donc été clôturé. Pour plus de détails, je vous renvoie à mon collègue de la Justice.

En ce qui concerne les éventuelles infractions à la législation relative à l'importation, l'exportation et au transit d'armes et

eigenaar van hangars op de luchthaven van Oostende. In verschillende reportages en teksten over de heer Bout wordt Oostende dikwijls genoemd. Het is ook daar dat de heer Bout gebruik zou hebben gemaakt van de diensten van een Belgische piloot, Ronald de Smet, met wie hij de luchtvaartmaatschappij Air Cess oprichtte. Als over die Belgische luchtvaartmaatschappij wordt gesproken, worden Oostende, Zaventem en Gosselies genoemd.

Een Belgisch inspecteur, die voor de VN werkt, Johan Peleman, was één van de eerste agenten die onderzoek naar de heer Bout heeft verricht. Johan Peleman werd trouwens op 20 februari 2003 gehoord door de Belgische Senaatscommissie over de handel in wat men 'bloeddiamanten' noemt. Hij heeft toen de naam van Viktor Bout genoemd en diens activiteiten aangeklaagd.

Ik zou nog verder kunnen gaan want er bestaan tal van inlichtingen van die aard. Het gaat daarbij niet om louter beweringen, maar om precieze feiten met een Belgisch onderzoeker van de VN en een Belgische klacht op internationaal niveau.

Ik ben begonnen met eraan te herinneren waarom ik me voor dit soort dossier interesseer. Ik wens u dan ook volgende vragen te stellen.

Mag men zich, na de arrestatie van de heer Bout in Thailand door de Amerikaanse diensten en de opening van het proces, verwachten aan informatie over wapentrafiëk vanuit ons land, met name vanuit Oostende? Kan uit de elementen die aan de Belgische autoriteiten ter kennis werden gebracht, worden afgeleid dat die trafiëk gebeurde met tussenpersonen in Antwerpen, zoals wordt verondersteld voor de diamanten? Vanuit welke luchthavens? Zijn er Belgische wapenfabrieken bij betrokken? Er waren frequente vluchten vanuit Oostende. Een rechtbank in New York doet trouwens onderzoek naar de inhoud van die vliegtuigen. Welke informatie kunt u bevestigen uit dit kleine onderzoek van een eenvoudige internetgebruiker?

Mevrouw Annemie Turtelboom, minister van Binnenlandse Zaken. – *Op uw vraag om uitleg van 14 december 2010 antwoordde ik u dat de Belgische politiediensten op de hoogte zijn van de beschuldigingen die in de pers werden geuit, maar dat ze over geen enkel element beschikken dat hen in staat stelt te bevestigen dat vanuit België handelsrelaties tussen Charles Taylor en Viktor Bout tot stand zijn gekomen of dat die laatste vanuit België wapens heeft geleverd.*

Ik deelde ook mee dat vragen over de eventuele aanwezigheid in België van vliegtuigen van de heer Bout behoren tot de bevoegdheid van mijn collega van Mobiliteit.

In antwoord op uw nieuwe vraag kan ik zeggen dat momenteel in België geen enkel dossier werd geopend ten opzichte van de heer Bout. Het laatste dossier dat te zijnen laste werd geopend dateert van 1997. Het werd geklasseerd na een vonnis door de raadkamer van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel in 2006. Dat dossier werd dus gesloten. Voor meer details verwijs ik u naar mijn collega van Justitie.

Eventuele inbreuken op de wetgeving betreffende de import, de export en de doorvoer van wapens en munitie en voor ordehandhaving dienstig materieel en daaraan verbonden technologie behoren tot de bevoegdheid van de Administratie

de munitions et de matériel devant servir au maintien de l'ordre et de la technologie y afférente, cette matière relève des compétences de l'Administration des douanes et accises et, par conséquent, de mon collègue des Finances auquel je vous renvoie.

M. Richard Miller (MR). – Je remercie la ministre pour sa réponse. En bon parlementaire, j'ai de quoi nourrir ma réflexion. Je n'ai aucune raison de mettre en doute le fait que le dossier ouvert en 1997 ait été classé en 2006. Il n'empêche qu'en 2001-2002, M. Bout a été arrêté sur la base d'un mandat international lancé par la Belgique. J'interpellerai le ministre de la Justice et le ministre des Finances pour en savoir davantage.

En ce qui concerne le contrôle du transport dans nos aéroports, je suis convaincu qu'il y a une zone d'ombre.

Un avion en provenance de l'étranger qui se pose sur le territoire belge sans aucune déclaration, ni de transport d'armes ni d'autre transport, n'est pas considéré comme étant en transit aussi longtemps qu'il ne décharge pas sa cargaison. Il peut donc repartir sans le moindre contrôle des autorités belges.

(La séance est levée à 14 h 50.)

der Douane en Accijnzen. Ik verwijs u dus naar mijn collega van Financiën.

De heer Richard Miller (MR). – *Ik dank de minister voor haar antwoord. Als goed parlementslid heb ik iets om over na te denken. Ik heb geen enkele reden in twijfel te trekken dat het dossier dat in 1997 werd geopend, in 2006 werd geklasseerd. Dat neemt niet weg dat in 2001-2002 de heer Bout werd gearresteerd op grond van een internationaal mandaat dat door België werd uitgevaardigd. Ik zal de ministers van Justitie en Financiën ondervragen om daarover meer te weten te komen.*

Wat de controle op het vervoer op onze luchthavens betreft, ben ik ervan overtuigd dat er een grijze zone bestaat.

Een vliegtuig dat vanuit het buitenland komt en op Belgisch grondgebied landt zonder aangifte te doen, noch van wapenvervoer, noch van enig ander transport, wordt niet beschouwd als zijnde in transit zolang de lading niet wordt uitgeladen. Het kan dus vertrekken zonder enige controle door de Belgische autoriteiten.

(De vergadering wordt gesloten om 14.50 uur.)