

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2011-2012



5-125COM

**Commission des Relations
extérieures et de la Défense**

Mercredi 15 février 2012

Séance de l'après-midi

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Buitenlandse
Betrekkingen en voor de
Landsverdediging**

Woensdag 15 februari 2012

Namiddagvergadering

5-125COM

Belgische Senaat
Gewone Zitting 2011-2012

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. Luc Sevenhans au ministre de la Défense sur «la décision gouvernementale de geler des dépenses de la Défense suite aux critiques de la Commission européenne» (n° 5-1784)	4
Demande d'explications de M. Luc Sevenhans au ministre de la Défense sur «la suspension volontaire des prestations» (n° 5-1785)	5
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «les déplacements en taxi des militaires» (n° 5-1790)	6
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «la succession d'abus en Afghanistan» (n° 5-1839)	7
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «le recrutement peu fructueux pour l'armée et l'annonce d'un nouveau statut» (n° 5-1900)	9
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «les pannes récurrentes des avions de transport C-130» (n° 5-1901)	12

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Landsverdediging over «de beslissing van de regering om defensie-uitgaven te bevrozen naar aanleiding van de kritiek van de Europese commissie» (nr. 5-1784)	4
Vraag om uitleg van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Landsverdediging over «de vrijwillige opschorting van prestaties» (nr. 5-1785)	5
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de verplaatsingen van militairen per taxi» (nr. 5-1790)	6
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de opeenvolging van wanpraktijken in Afghanistan» (nr. 5-1839)	7
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de weinig succesvolle rekrutering voor het leger en de aankondiging van een nieuw statuut» (nr. 5-1900)	9
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de steeds wederkerende mankementen aan de C-130 transportvliegtuigen» (nr. 5-1901)	12

Présidence de Mme Marie Arena*(La séance est ouverte à 15 h 10.)***Demande d'explications de M. Luc Sevenhans au ministre de la Défense sur «la décision gouvernementale de geler des dépenses de la Défense suite aux critiques de la Commission européenne» (n° 5-1784)**

M. Luc Sevenhans (N-VA). – À la suite des critiques formulées par la Commission européenne, le gouvernement aurait décidé de geler une série de dépenses prévues d'ici la fin 2012.

Quelles dépenses ont-elles été gelées pour le département de la Défense ? Quelle est leur importance ? De quels postes de dépenses spécifiques s'agit-il ?

Cette décision aura-t-elle un impact sur le fonctionnement journalier de la Défense ?

Cette décision obligera-t-elle la Défense à payer une amende supplémentaire pour non-respect d'échéances contractuelles de paiement ? Si oui, à combien s'élèvent ces amendes et quels programmes concernent-elles ?

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – Concernant le département de Défense, la mesure budgétaire concerne 177 millions d'euros, dont 102 millions n'ont aucun impact sur la capacité de paiement du département. Je fais grâce des détails techniques à M. Sevenhans mais cela revient à dire que dans le programme de stabilité, la trajectoire budgétaire est exprimée en termes de solde de financement, ce qui n'est pas la même chose que le solde budgétaire. Le solde de financement concerne les droits et obligations établis. Pour les gros achats militaires, la date d'imputation dans les comptes de l'État est définie par la date de livraison. Dans le cas des NH90, le budget prévoyait la livraison de sept avions en 2012 et d'un hélicoptère en 2013. Aujourd'hui, il est évident que ce calendrier ne pourra plus être respecté et que la livraison des trois hélicoptères sera reportée à 2013, ce qui représente une contre-valeur de 102 millions d'euros.

Les 75 millions restants concernent effectivement des crédits de dépenses qui ne pourront être utilisés tant qu'un ajustement budgétaire n'aura pas été voté. Ces crédits concernent des achats. Mon département a pu déterminer lui-même la manière dont le blocage administratif des crédits serait réparti entre les différents postes budgétaires, donc en toute connaissance de cause. Je ne m'attends donc à aucun problème en la matière.

M. Luc Sevenhans (N-VA). – Beaucoup de bruit pour rien donc.

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – Effectivement.

Voorzitter: mevrouw Marie Arena*(De vergadering wordt geopend om 15.10 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Landsverdediging over «de beslissing van de regering om defensie-uitgaven te bevriezen naar aanleiding van de kritiek van de Europese commissie» (nr. 5-1784)**

De heer Luc Sevenhans (N-VA). – Naar aanleiding van de kritiek van de Europese Commissie zou de regering hebben besloten om een reeks uitgaven te bevriezen die voornamelijk waren gepland tegen het einde van 2012.

Welke uitgaven voor Defensie zijn door de regering bevroren? Wat is hun omvang? Om welke specifieke uitgavenposten gaat het hier?

Zal de beslissing een impact hebben op de dagelijkse werking van Defensie?

Heeft de beslissing tot gevolg dat Defensie een bijkomende boete zal moeten betalen voor de niet-naleving van contractueel overeengekomen afbetalingstermijnen? Zo ja, hoeveel zouden die boetes bedragen en over welke programma's gaat het?

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – Voor Defensie heeft de budgettaire maatregel betrekking op 177 miljoen euro. Daarvan heeft 102 miljoen euro geen enkel gevolg voor de betalingscapaciteit van het departement. Ik bespaar de heer Sevenhans de technische details, maar het komt erop neer dat het begrotingstraject in het stabiliteitsprogramma wordt uitgedrukt in termen van vorderingensaldo, wat nu eenmaal niet hetzelfde is als het begrotingsaldo. Het vorderingensaldo heeft te maken met vastgestelde rechten en verplichtingen. Voor grote militaire aankopen wordt het moment van het aanrekenen in de overheidsrekeningen bepaald door het moment van levering. In het geval van de NH90 was bij de opmaak van de begroting uitgegaan van een levering van zeven toestellen in 2012 en één heli in 2013. Vandaag is duidelijk dat dit leveringsschema niet meer kan worden gehonoreerd en dat de levering van drie heli's verschuift naar 2013, wat een tegenwaarde van 102 miljoen euro vertegenwoordigt.

De overige 75 miljoen euro hebben wel degelijk betrekking op uitgavenkredieten die niet zullen kunnen worden aangewend voordat een aangepaste begroting is aangenomen. Het betreft kredieten voor aankopen. Mijn departement heeft zelf kunnen bepalen hoe de administratieve blokkering van de kredieten moest worden verdeeld over de verschillende begrotingsposten, dus met kennis van zaken en op een oordeelkundige wijze. Ik verwacht hier bijgevolg geen problemen.

De heer Luc Sevenhans (N-VA). – Dus *much ado about nothing*.

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – Inderdaad.

Demande d'explications de M. Luc Sevenhans au ministre de la Défense sur «la suspension volontaire des prestations» (n° 5-1785)

M. Luc Sevenhans (N-VA). – La « suspension volontaire des prestations », mieux connue sous la dénomination SVP figure dans le chapitre 4 de la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions urgentes. Grâce à cette mesure, des militaires âgés de cinquante ans ou plus peuvent partir à la retraite cinq années avant la date normale de mise à la retraite en conservant 75% de leur traitement. Il était prévu que cette mesure, qui fut instaurée pour rajeunir les forces armées, reste en vigueur jusque fin 2013.

Depuis, la question de la SVP a suscité des discussions. Par groupe de quatre militaires ayant quitté la Défense grâce à la SVP, seulement une recrue a pu être engagée. Afin de lutter contre une perte d'expertise encore plus importante, il a été décidé que certaines catégories, par exemple les pilotes, ne pouvaient bénéficier de la SVP.

Le gouvernement a fait connaître son intention de réduire à 32 000 les effectifs des forces armées.

Comment le ministre évalue-t-il à ce jour cette mesure de SVP ?

Cette mesure sera-t-elle prolongée au-delà de 2013 afin d'atteindre le total de 2 000 départs, comme prévu dans l'accord de gouvernement ?

Combien de militaires feront-ils usage de la SVP en 2012 ? La liste des fonctions exclues de la SVP sera-t-elle adaptée ?

Un planning est-il déjà connu pour 2013-2015 ? Combien de départs de militaires la Défense pense-t-elle devoir envisager au cours de cette période, si toutefois ceux-ci sont encore nécessaires ?

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – Le système de SVP a été instauré et appliqué dans le cadre du rajeunissement de la Défense et de l'achèvement de la transformation. Cette mesure a permis d'atteindre l'objectif de 32 000 militaires dans le délai fixé et même un an plus tôt que prévu.

En 2012, 1 118 militaires pourront faire usage de la mesure de SVP.

Afin d'arriver à 30 000 militaires en 2015, comme prévu par l'accord de gouvernement, il ne sera plus fait usage de la SVP après 2013. Dans le passé, la SVP était un dispositif important parmi l'ensemble des mesures prises pour atteindre nos objectifs, mais ce n'est plus le cas actuellement. La SVP n'est désormais plus nécessaire mais cela ne signifie pas qu'une telle mesure soit totalement exclue à l'avenir.

M. Luc Sevenhans (N-VA). – Une prolongation du système de SVP ne semble donc pas indispensable mais la mesure sera maintenue en cas de nécessité.

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – Tout est possible et rien n'est exclu.

Vraag om uitleg van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Landsverdediging over «de vrijwillige opschorting van prestaties» (nr. 5-1785)

De heer Luc Sevenhans (N-VA). – De 'vrijwillige opschorting van prestaties', beter bekend als de VOP, is opgenomen in Hoofdstuk 4 van de wet van 22 december 2008 houdende dringende bepalingen. Dankzij deze maatregel kunnen militairen van vijftig jaar of ouder vijf jaar eerder dan normaal met pensioen gaan, met behoud van 75% van hun wedde. Deze maatregel was in het leven geroepen om de krijgsmacht te verjongen en zou tot eind 2013 geldig zijn.

Intussen is de VOP niet onbesproken gebleven. Voor elke vier militairen die Defensie via de VOP verlieten, kon slechts één rekrut worden aangenomen. Om een nog groter verlies aan expertise tegen te gaan werd besloten dat bepaalde categorieën, zoals piloten, geen aanspraak op de VOP kunnen maken.

De regering heeft te kennen gegeven dat ze de krijgsmacht wil afslanken tot 32 000 manschappen.

Ik heb voor de minister volgende vragen.

Hoe evalueert de minister momenteel de VOP-maatregel?

Zal de VOP na 2013 worden verlengd om de 2000 afvloeiingen, zoals bepaald in het regeerakkoord, te realiseren?

Hoeveel militairen zullen in 2012 van de VOP-regeling gebruik mogen maken? Zal de lijst met functies waarin men geen aanspraak kan maken op de VOP worden aangepast?

Is er verder al een planning bekend voor 2013-2015? Hoeveel militairen denkt Defensie in die periode via VOP te moeten laten vertrekken, als dat tenminste nog nodig is?

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – Het VOP-systeem werd ingevoerd en toegepast in het kader van de verjonging van Defensie en de voltooiing van de transformatie. De maatregel zorgde ervoor dat de doelstelling van 32 000 militairen binnen de gestelde termijn en zelfs een jaar vroeger dan gepland, werd gehaald.

In 2012 zullen 1118 militairen van de VOP-maatregel gebruik kunnen maken.

Om tegen 2015 te komen tot 30 000 militairen, zoals het regeerakkoord bepaalt, moet na 2013 geen gebruik meer worden gemaakt van de VOP-maatregel. In het verleden was de VOP een belangrijk onderdeel van de maatregelen die werden genomen om onze doelstellingen te halen, nu is dat niet meer het geval. De VOP-maatregel is dus niet langer noodzakelijk, maar ik sluit ook niet uit dat er nog een VOP-regeling komt.

De heer Luc Sevenhans (N-VA). – Een verlenging van de VOP-maatregel is wellicht niet meer noodzakelijk, maar indien nodig blijft de maatregel wel bestaan.

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *Alles is mogelijk en niets is uitgesloten.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «les déplacements en taxi des militaires» (n° 5-1790)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Dernièrement, le ministre a proposé de réduire les frais de transport des militaires grâce à un recours systématique à des sociétés de taxis. Cette solution serait moins coûteuse que l'utilisation des moyens de transport militaires avec chauffeur. Le ministre organiserait une adjudication à cette fin.*

Il est à l'honneur du ministre d'oser remettre en question des usages immémoriaux. Il s'appuie sans nul doute sur des analyses approfondies du coût actuel des transports du personnel militaire et de l'économie significative que permettrait le recours systématique à des taxis.

Sur quels bases, arguments, faits et chiffres le ministre fonde-t-il son projet visant à faire appel à des sociétés de taxis plutôt qu'aux véhicules de l'armée pour transporter le personnel militaire ? A-t-il constaté que les coûts actuels de ces déplacements sont trop élevés ? Sur quelle base et par quel raisonnement le ministre est-il parvenu à cette conclusion ? Peut-il me fournir une analyse coûts-bénéfices dans les grandes lignes ? Comment évalue-t-il les offres qui lui ont été remises en vue de son adjudication ? Quelle économie cette opération générerait-elle ? De quelle manière et selon quel calendrier le ministre concrétisera-t-il son projet ? Quelles conséquences cette approche nouvelle aura-t-elle pour le personnel et le parc de véhicules de l'armée ? Entraînera-t-elle des suppressions d'emplois ? Les véhicules récents seront-ils mis en vente ?

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *La question de M. Anciaux donne l'impression que le contrat relatif aux services de taxis concernera la Défense dans son ensemble. Il ne concerne que la région bruxelloise qui abrite une forte concentration de militaires et de membres de l'état-major sur une surface relativement petite. Cette présence nécessite des déplacements nombreux mais courts pour lesquels les véhicules militaires n'offrent pas l'efficacité souhaitée.*

Dans le système actuel, la Défense dispose d'un parc de quinze véhicules utilisés spécifiquement pour la mobilité au sein de la région bruxelloise. Le service concerné fournit des véhicules avec chauffeur pour certains déplacements à l'intérieur de cette région et assure en outre le transport des délégations étrangères qui visitent Bruxelles ou le siège de la Défense ou les deux, ce qui est généralement le cas. Ces véhicules de service sont stationnés à Evere. Un véhicule peut être demandé à ce service pour des déplacements de service dans la région bruxelloise. La demande est évaluée en fonction de la nature et de l'urgence de la mission. En concluant un contrat de services avec le secteur civil, la Défense espère économiser près de 400 000 euros par an.

Les véhicules de service employés ont en général plus de dix

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de verplaatsingen van militairen per taxi» (nr. 5-1790)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Onlangs deed de minister een voorstel om de transportkosten van militairen te drukken door systematisch een beroep te doen op de diensten van taximaatschappijen. Dat zou goedkoper zijn dan legertransportmiddelen met chauffeurs ter beschikking te stellen. De minister zou daarvoor een aanbesteding uitschrijven.*

Het siert de minister dat hij het aandurft zaken die vanzelfsprekend zijn, geworteld in decennia-, misschien zelfs eeuwenoude gebruiken, fundamenteel ter discussie te stellen. Ongetwijfeld baseert de minister zich op grondige en adequate analyses van de huidige kostprijs van de transporten van legerpersoneel. Wellicht steunt het plan van de minister op een goed onderbouwde hypothese dat het systematisch inschakelen van taxi's zal leiden tot een relevante besparing.

Op welke gronden, argumenten, feiten en cijfers baseert de minister zijn plan om het transport van legerpersoneel niet meer door eigen voertuigen en personeel te laten geschieden, maar via systematische dienstverlening van een taximaatschappij? Is het plan van de minister ingegeven door de vaststelling dat de huidige kosten voor die verplaatsingen te hoog zijn? Op welke basis en via welke redenering kwam de minister tot die analyse? Kan de minister in grote rubrieken een kosten-batenanalyse geven? Hoe schat de minister de offertes op zijn aanbesteding ter zake in? Hoe groot is de besparing die deze operatie zal genereren? Op welke wijze en volgens welke timing zal de minister dit plan concretiseren? Welke gevolgen zal die nieuwe aanpak sorteren voor het personeel en het wagenpark van het leger? Zal deze operatie leiden tot personeelsvermindering? Zullen recente wagens te koop worden aangeboden?

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *De vraag van senator Anciaux kan de indruk wekken dat het contract voor de taxidienst algemeen zal worden in Defensie. Het contract heeft echter alleen betrekking op de Brusselse regio, waar een hoge concentratie is van militairen en van de staf op een relatief kleine oppervlakte. Daardoor zijn in die zone korte, maar zeer talrijke ritten nodig. Dat impliceert dat de defensievoertuigen in het huidige systeem in de Brusselse regio minder efficiënt worden gebruikt dan wenselijk is.*

In het huidig systeem beschikt Defensie over een park van vijftien voertuigen die specifiek dienen om de mobiliteit binnen de regio Brussel te garanderen. De betrokken dienst levert enerzijds voertuigen met chauffeur voor bepaalde trajecten binnen deze regio en staat anderzijds ook in voor het transport van buitenlandse delegaties die een bezoek aan Brussel of aan Defensie brengen, of beide samen, wat meestal het geval is. Die dienstvoertuigen zijn in Evere gestationeerd. Voor dienstverplaatsingen in de regio Brussel kan een voertuig worden aangevraagd bij deze dienst. Afhankelijk van de aard en dringendheid van de opdracht wordt de aanvraag al dan niet aanvaard en wordt het voertuig dan geleverd met chauffeur. Rekening houdend met het sluiten van een dienstencontract met de burgersector, hoopt Defensie

ans et ont déjà beaucoup de kilomètres au compteur. Ils seront mis en vente en l'état actuel par le service des ventes du département. Le produit de cette vente est donc difficile à évaluer. Le personnel qui ne quittera pas le service de manière naturelle, via un départ à la retraite ou une suspension volontaire des prestations, sera réaffecté au sein de la Défense.

La procédure actuelle a été précédée d'une étude de marché approfondie qui a montré que la Défense pourrait compter sur quelques offres conformes. Au stade actuel de la procédure, il n'est pas indiqué de donner des détails sur le budget prévu pour ce projet. L'adjudication publique sera publiée prochainement. Le dépôt des offres est prévu pour fin mars. Le contrat pourrait être conclu pour la fin du mois de juin. Sa durée sera de quatre ans.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «la succession d'abus en Afghanistan» (n° 5-1839)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Les excès des troupes, surtout américaines, en Afghanistan sont connus. On a encore vu fin janvier les images de débordements de marines américains.

Indépendamment des questions morales que posent ces agissements indignes, il y a aussi l'inquiétude croissante pour la sécurité de nos militaires stationnés en Afghanistan. Les soldats des pays de la coalition sont de plus en plus souvent victimes d'assassinats commis par des soldats afghans. Je ne prétends pas qu'il existe un lien de cause à effet mais il est possible que ces excès aient donné une image négative des soldats américains. Il est curieux que ces meurtres soient le fait de soldats afghans entraînés par nos troupes et celles de nos alliés.

The New York Times a mis la main sur un rapport de l'armée américaine. Le document s'appuie sur des interviews de 613 troupes de sécurité afghanes et dresse un tableau sombre du mépris et de l'incompréhension qui caractérisent les relations entre les deux parties. Ce même rapport montre qu'entre mai 2007 et mai 2011, non moins de 58 militaires occidentaux ont été tués dans 26 attentats perpétrés par des militaires afghans ou la police nationale. La France vient encore de menacer de retirer ses troupes après le décès de quatre militaires français dans de telles circonstances.

Le ministre reconnaît-il que les événements ont des conséquences négatives sur la sécurité de nos militaires en Afghanistan ? S'est-il concerté à ce sujet avec ses collègues de l'Otan ? Des précautions supplémentaires sont-elles prises ?

Le ministre pense-t-il comme moi que l'on peut difficilement parler d'incidents isolés et qu'il pourrait s'agir d'un dérapage structurel ? Le ministre s'en est-il déjà entretenu avec ses alliés de l'Otan concernés, en particulier avec les Américains ? Le ministre reconnaît-il que l'on peut

ongeveer 400 000 euro per jaar uit te sparen.

De dienstwagens die vandaag die dienst verzekeren zijn over het algemeen meer dan tien jaar oud en hebben vaak veel kilometers op de teller. Ze zullen via de verkoopdienst van het departement in hun huidige staat te koop worden aangeboden. De mogelijke opbrengst is dus moeilijk in te schatten. Het personeel van die dienst dat niet op een natuurlijke wijze afvloeit via pensionering of via de vrijwillige opschorting van de prestaties zal gereffecteerd worden binnen Defensie.

Aan de huidige procedure ging een grondige marktprospectie vooraf, die voldoende aanwijzingen gaf dat Defensie zal kunnen rekenen op enkele conforme offertes. Rekening houdend met de fase waarin de procedure zich nu bevindt, is het niet raadzaam details betreffende het geplande budget voor dit contract te verspreiden. De openbare aanbesteding zal binnenkort worden gepubliceerd. De indiening van de offertes is gepland voor eind maart. Het contract zou dan eind juni gesloten kunnen worden. De duur van het contract zal vier jaar bedragen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de opeenvolging van wanpraktijken in Afghanistan» (nr. 5-1839)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De wanpraktijken van vooral Amerikaanse troepen in Afghanistan zijn bekend. Eind januari nog doken nieuwe videobeelden op van Amerikaanse mariniers die over de schreef gingen.

Buiten de evidente morele vragen rond die mensenwaardige feiten, is er ook groeiende twijfel over de veiligheid van onze militairen in Afghanistan. Amerikaanse en andere coalitietroepen worden in Afghanistan in toenemende mate vermoord door Afghaanse soldaten. Ik beweer niet dat er een oorzakelijk verband is, maar het is mogelijk dat door de wanpraktijken het beeld is ontstaan dat alle Amerikaanse soldaten een negatieve houding aannemen ten aanzien van de Afghanen. Het is vreemd dat de daders van de moordpartijen Afghaanse soldaten zijn die door ons en onze bondgenoten worden getraind.

The New York Times legde de hand op een rapport van het Amerikaans leger. Het document is gebaseerd op interviews met 613 Afghaanse veiligheidstroepen en schetst een uiterst somber beeld van minachting en onbegrip tussen de twee partijen. Uit datzelfde rapport blijkt dat tussen mei 2007 en mei 2011 op zijn minst 58 westerse militairen werden gedood in 26 afzonderlijke aanvallen door Afghaanse militairen of de nationale politie. Onlangs nog dreigde Frankrijk zijn troepen terug te trekken na de dood van vier Franse militairen bij een dergelijk incident.

Erkent de minister dat de gebeurtenissen negatieve consequenties inhouden voor de veiligheid van onze militairen in Afghanistan? Overlegde de minister hierover met zijn NAVO-collega's? Worden extra voorzorgsmaatregelen genomen?

Deelt de minister mijn opvatting dat men hier nog moeilijk kan spreken van geïsoleerde incidenten? Beamt de minister mijn analyse dat het mogelijk gaat om een structurele

difficilement gagner l'estime des Afghans par le mépris ?

Comment la collaboration entre les troupes et civils belges et afghans se déroule-t-elle ? Y a-t-il des tensions, voire des marques d'hostilité ? Le ministre dispose-t-il d'informations au sujet d'incidents entre troupes belges et afghanes ? Peut-il assurer que les soldats belges font preuve du respect nécessaire à l'égard des convictions religieuses et des usages culturels des Afghans ? Les militaires belges qui partent en mission reçoivent-ils une formation en communication interculturelle ? Le ministre connaît-il des formations semblables au sein de l'armée américaine ? Pense-t-il que les formations soient suffisamment efficaces pour garantir le succès du déploiement militaire en Afghanistan ?

Mes questions sont inspirées par mon inquiétude pour nos militaires sur le terrain. Il est évident que la situation dégénère du côté américain et qu'il peut s'agir d'une des causes des attentats commis contre les soldats américains par les troupes et services de police afghans. Le mépris des Américains pour les Afghans découle peut-être d'une certaine forme de racisme.

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *L'incident auquel M. Anciaux fait allusion est bien sûr inacceptable – et c'est un euphémisme.*

La sécurité de nos militaires en Afghanistan demeure une priorité et nous prenons toutes les mesures nécessaires pour la garantir. Cela implique non seulement que la participation aux opérations doit se faire dans des conditions optimales mais aussi que la compréhension de la religion et culture locales est un des critères pris en compte dans la décision d'envoyer nos troupes en mission à l'étranger.

Quant à savoir s'il s'agit d'incidents isolés ou d'un dérapage structurel, je peux dire que de tels incidents ne se sont jamais produits lors de la participation de la Belgique à la Force internationale d'assistance et de sécurité (FIAS). Une attitude correcte est en effet un des aspects de la mission des militaires belges en Afghanistan. Ils reçoivent un entraînement à cette fin avant leur départ, l'importance d'une attitude correcte leur est rappelée régulièrement pendant la mission et ils bénéficient encore d'un encadrement après leur retour.

Il est évident que l'on peut difficilement gagner l'estime par le mépris et cela vaut pour toutes les missions de paix, partout dans le monde. L'expérience a montré que nos militaires et ceux de nos alliés qui font partie de la FIAS traitent les militaires et la population civile afghans avec respect. En dehors de Kaboul, nos troupes sont en contact direct avec les militaires et civils afghans dans le nord du pays où ils se chargent de la formation de l'Operational Mentor and Liaison Team (OMLT) et de la Provincial Reconstruction Team (PRT). Ils se montrent respectueux et observent les us et coutumes locaux.

Les militaires afghans apprécient beaucoup la collaboration avec les militaires belges et aucun incident hostile ne s'est encore produit jusqu'à présent entre eux. Pour les contacts

scheeftrekking? Heeft de minister hierover al overleg gehad met de betrokken NAVO-bondgenoten en in het bijzonder met de Amerikanen? Gaat de minister akkoord dat men de hearts and minds van de Afghanen moeilijk kan veroveren, wanneer de hearts and minds van de coalitietroepen de Afghanen misprijzen en minachten?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de Belgische en de Afghaanse troepen en burgers? Zijn er spanningen en zelfs tekenen van vijandigheid merkbaar? Beschikt de minister over informatie aangaande incidenten tussen Belgische en Afghaanse troepen? Kan de minister verzekeren dat de Belgische soldaten het nodige respect opbrengen voor de religieuze overtuigingen en de culture gebruiken van de Afghanen? Krijgen de Belgische militairen die op missie vertrekken een vorming in interculturele communicatie? Kent de minister zulke opleidingen in het Amerikaanse leger? Is de minister van mening dat de vormingen afdoende zijn voor een succesvolle militaire ontplooiing in Afghanistan?

Ik stel mijn vragen uit bezorgdheid voor onze mensen op het terrein. Het is duidelijk dat de situatie aan Amerikaanse kant ontspoort en dat dit mogelijk een van de oorzaken is voor de moordaanslagen op Amerikaanse soldaten door Afghaanse troepen en politiediensten. Mogelijk is het feit dat de Amerikanen de Afghanen minachten ingegeven door een zekere vorm van racisme.

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *Het incident waarnaar de heer Anciaux verwijst is uiteraard onaanvaardbaar en dan druk ik me nog te zwak uit.*

De veiligheid van onze militairen in Afghanistan is en blijft een prioriteit en alle maatregelen worden genomen om dat te garanderen. Dat betekent niet alleen dat de deelname aan operaties onder optimale omstandigheden moet kunnen gebeuren, maar ook dat het begrip van de plaatselijke cultuur en religie ook een criterium zijn in de beslissing om onze troepen op buitenlandse missie te zenden.

Op de vraag of het hier om geïsoleerde incidenten gaat, dan wel om een structurele scheeftrekking, kan ik meedelen dat zich bij de Belgische deelname aan ISAF nog geen dergelijke incidenten hebben voorgedaan. Een correcte houding aannemen maakt integraal deel uit van de opdracht van de Belgische militairen in Afghanistan. Vóór hun vertrek krijgen ze daarvoor een training, tijdens de missie wordt hun regelmatig gewezen op het belang van een correcte houding en na de thuiskomst volgt een nazorg.

Het is evident, en dat geldt voor alle vredesoperaties waar ook ter wereld, dat hearts and minds moeilijk te veroveren zijn wanneer dat gebeurt op basis van misprijzend gedrag. De ervaring met onze militairen ter plaatse is dat zowel zij zelf, als de bondgenoten in het kader van ISAF met wie ze samenwerken, de Afghaanse militairen en burgerbevolking op een respectvolle manier bejegenen. Onze troepen komen buiten Kaboel op één locatie in rechtstreeks contact met Afghaanse militairen en burgers, namelijk in het noorden van het land waar ze instaan voor de opleiding van het Operational Mentor and Liaison Team, OMLT, en het Provincial Reconstruction Team, PRT. Ze nemen hierbij een respectvolle houding aan en ze nemen de lokale gebruiken en gewoonten in acht. Zo wordt bijzondere aandacht besteed aan het uitwisselen van blikken.

avec la population civile afghane, on fait appel à des équipes belges spécialisées qui font partie de la PRT placée sous commandement allemand. Jusqu'à présent, les contacts des Belges et des Allemands ont permis d'améliorer les relations avec la population locale.

Les militaires belges ont reçu des consignes très précises quant au respect de la culture et de la religion locales. Pendant la préparation à la mission en Afghanistan, nos militaires reçoivent une solide formation à ce sujet et ils font preuve du respect nécessaire sur place.

L'OMLT belge est chargée de conseiller les militaires afghans. Ce ne sont donc pas les Belges qui procèdent aux arrestations en cas d'incident. Les unités militaires afghanes immobilisent les insurgés jusqu'à l'arrivée de la police afghane qui procède éventuellement aux arrestations. Jusqu'à présent, ces militaires afghans ont interpellé une trentaine d'insurgés sans recours inacceptable à la violence.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La réponse du ministre me réjouit. J'espère que l'on soulignera encore l'importance du respect mutuel. Je répète que c'est l'inquiétude qui motive ma question. Les incidents entre les troupes américaines et les Afghans pourraient avoir des répercussions sur tous les membres de la coalition. Je suis heureux que ce ne soit pas encore le cas et que la Belgique mette tout en œuvre pour l'éviter.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «le recrutement peu fructueux pour l'armée et l'annonce d'un nouveau statut» (n° 5-1900)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Ce n'est pas la première fois que j'interroge le ministre sur le peu de succès que rencontrent les campagnes de recrutement de l'armée belge. Malgré leurs noms ronflants, elles se limitent à faire beaucoup de bruit dans les médias. Peut-être le ministre est-il tombé sous le charme d'appellations qui semblent sortir de jeux vidéo mais les effets concrets ne sont guère quantifiables. Des chiffres récents montrent que manifestement, notre armée ne parvient pas à recruter des jeunes. En 2010, la Défense a dépensé 115 000 euros pour le recrutement, pas le biais de stages ayant attiré 569 jeunes, soit un coût de 9600 euros par personne, sans décompter la participation personnelle de chaque jeune. Le ministre ne peut nier ces échecs, ce qu'il ne fait d'ailleurs pas, car il annonce son intention d'élaborer un statut plus attrayant pour les jeunes militaires.*

Mes questions ne portent toutefois pas sur le passé mais sur l'avenir.

Le ministre peut-il préciser ce qu'il entend par statut plus attrayant ? Quels éléments du statut actuel ne lui

De Afghaanse militairen zijn zeer positief over de samenwerking met de Belgische militairen en tot nu toe heeft zich nog geen enkel vijandig incident voorgedaan tussen Belgische en Afghaanse militairen. Voor de contacten met de Afghaanse burgers worden gespecialiseerde Belgische teams ingezet. Ze maken deel uit van het door Duitsland geleide PRT. De contacten van de Belgen en de Duitsers droegen tot nu toe steeds bij tot een verbetering van de relaties met de lokale bevolking.

De Belgische militairen hebben zeer duidelijke richtlijnen aangaande het respect voor de plaatselijke cultuur en religie. Tijdens de voorbereiding op de missie in Afghanistan krijgen onze militairen op dit vlak een grondige vorming. De Belgische militairen brengen het nodige respect op voor de religieuze overtuiging en de cultuur van de Afghaanse militairen en de burgerbevolking.

Het Belgische OMLT heeft als opdracht de Afghaanse militairen te adviseren. De Belgen hoeven dus niet zelf mensen gevangen te nemen. De geadviseerde Afghaanse militaire eenheden houden opstandelingen op de plaats van het incident vast tot de aankomst van de Afghaanse politie, die ze eventueel aanhoudt. Tot op heden hebben die Afghaanse militairen een dertigtal opstandelingen tijdelijk ter plaatse vastgehouden en dit, zonder gebruik te maken van ontoelaatbaar geweld of mishandeling.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het antwoord van de minister verheugt me. Ik hoop dat het wederzijdse respect verder wordt benadrukt. Ik herhaal nogmaals dat mijn vraag door bezorgdheid is ingegeven. Incidenten tussen Amerikaanse troepen en Afghanen zouden een negatieve weerslag kunnen hebben op alle bondgenoten. Ik ben blij dat dit tot op heden blijkbaar niet het geval is en dat België alles in het werk stelt om het niet zo ver te laten komen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de weinig succesvolle rekrutering voor het leger en de aankondiging van een nieuw statuut» (nr. 5-1900)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Al eerder ondervroeg ik de minister over de weinig succesvolle rekruteringscampagnes van het Belgisch leger. Ze beperken zich, ondanks de ronkende namen, vooral tot stevig gedruis in de media. Wellicht raakte de minister in de ban van benamingen die van de verpakking van computergames lijken te komen, maar de concrete gevolgen bleken amper meetbaar te zijn. Recente cijfers illustreren duidelijk dat ons leger er niet in slaagt jonge mensen te rekruteren. In 2010 spendeerde Defensie 115 000 euro aan rekrutering via jongerenstages, waar 569 jongeren op afkwamen. Per capita is dat een kostprijs van 9600 euro, weliswaar te verminderen met de bijdrage die elke jongere zelf betaalt. De minister kan deze mislukkingen niet ontkennen en dat doet hij ook niet, want hij kondigt aan een aantrekkelijker statuut voor jonge militairen uit te werken.

Mijn vragen gaan echter niet over het verleden, maar veeleer over de toekomst.

Kan de minister verduidelijken wat hij concreet bedoelt met een 'aantrekkelijker' statuut? Welke elementen van het

paraissent-ils pas suffisamment attrayants ? Quels aspects entend-il renforcer ou rendre plus attrayants ? Je présume qu'on ne touchera pas à la combativité des jeunes militaires ni à leurs forces physiques et mentales et leur résistance. Dans ce cas, parle-t-il des rémunérations ou d'autres bonus sociaux et fiscaux ou socio-juridiques ?

Quand ce statut plus attrayant deviendra-t-il opérationnel et quel en sera le coût ?

Compte tenu de leurs scores lamentables et de leur coût élevé, va-t-il suspendre les campagnes ou les poursuit-il pour le moment ?

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *J'ai lu l'information comme M. Anciaux. En 2011, 569 jeunes ont pris part aux stages chez les paracommandos, la force aérienne, la marine, etc. Il s'agissait de jeunes de 16 à 20 ans. Les stages ont coûté 115 393 euros à la Défense. La contribution personnelle des jeunes oscillait entre 75 et 200 euros, ce qui représente un total de 55 050 euros. Chaque stage a donc coûté 106 euro par jeune en 2011.*

Si nous calculons combien la Défense a réellement dépensé durant les années 2008 et 2010 par participant qui, une fois qu'il a dix-huit ans, postule auprès de la Défense, nous en arrivons plus ou moins à 500 euros et non à 9600 euros. Il convient en effet de nuancer. Beaucoup de jeunes de 16 ans participent aux stages mais puisqu'ils ne peuvent postuler qu'à partir de 18 ans, ils doivent attendre et c'est une bonne partie de l'explication. À 18 ans, ils ont peut-être déjà suivi trois stages.

Sur le plan des recrutements, la Défense atteint ses objectifs. En 2011, 9000 jeunes se sont présentés pour 1200 places vacantes, soit près de 8 candidats par poste. Tous les postes ont été attribués. Cela signifie qu'une carrière à la Défense intéresse beaucoup de jeunes hommes et femmes.

Dans ma déclaration de politique générale, j'ai indiqué qu'au cours de la législature actuelle, j'entendais continuer à actualiser le statut du personnel tout instaurant un nouveau statut, celui du type court. Cela me semble une option valable pour assainir et maintenir la structure des âges et continuer à garantir le caractère opérationnel de la Défense. Certains jeunes seront donc recrutés pour occuper une fonction durant la première partie de leur carrière au sein de la Défense et ensuite, grâce aux compétences acquises au cours de cette période, ils pourront poursuivre leur carrière ailleurs. J'encourage d'ailleurs ce système. Les jeunes qui quittent l'école aujourd'hui ne souhaitent pas a priori se lier « pour la vie » à un employeur et de cette manière, ils ont l'opportunité de faire une partie de leur carrière dans un emploi actif, passionnant et aux nombreux défis auprès de la Défense. Nous nous attacherons également à la mobilité externe, de sorte que le militaire puisse par la suite s'insérer de manière optimale sur le marché du travail.

Seule ombre au tableau, ceux qui veulent s'engager à la Défense se sentent généralement attirés par une carrière dans un département d'autorité, à savoir la Défense, la Justice, ou la police. Or, aujourd'hui, les conditions de carrière à moyen terme sont plus intéressantes à la Justice et à la police fédérale qu'à la Défense. Je songe aux compléments de traitement, aux indemnités et aux règlements particuliers.

huidige statuut beoordeelt hij als niet of niet voldoende aantrekkelijk? Welke aspecten wil hij aantrekkelijker maken of versterken? Ik ga ervan uit dat niet wordt geraakt aan het combattieve vermogen van de jonge militairen of aan hun fysieke en mentale krachten en weerbaarheid. Waar moeten we het dan wel zoeken? Gaat het over de vergoedingen of andere sociaalfiscale of sociaaljuridische boni?

Wanneer zal het aantrekkelijkere statuut operationeel worden en tegen welke kostprijs?

Zal de minister, rekening houdend met de miserabele scores en de hoge kostprijs, de campagnes in afwachting opschorten of laat hij ze voorlopig doorlopen?

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – Ik heb net als de heer Anciaux de informatie gelezen. Er hebben in 2011 inderdaad 569 jongeren deelgenomen aan de jongerenstages paracommando, piloot, marine en nog enkele andere. Het ging daarbij om 16- tot 20-jarigen. De stages hebben Defensie 115 393 euro gekost. De jongeren zelf hebben met een beperkte inschrijvingsbijdrage, tussen 75 en 200 euro, in totaal 55 050 euro bijgedragen. Elke stage in 2011 heeft per jongere dus 106 euro gekost.

Wanneer we voor de jaren 2008 en 2010 berekenen hoeveel Defensie werkelijk heeft uitgegeven per deelnemer die uiteindelijk als achttienjarige bij Defensie solliciteert, dan komen we op plusminus 500 euro en niet op 9600 euro. Ik moet namelijk iets nuanceren. Aan de stages nemen veel 16-jarigen deel, maar aangezien je pas op 18 jaar bij Defensie aan de slag kunt, kunnen ze uiteraard niet meteen solliciteren en daar ligt een groot stuk van de verklaring. Ze kunnen pas echt solliciteren wanneer ze 18 zijn en dan hebben ze misschien al voor de derde keer een stage gevolgd.

Op het vlak van aanwervingen realiseert Defensie haar doelstellingen. In 2011 hadden we voor de 1200 vacatures bijna 9000 inschrijvingen of bijna 8 kandidaten per vacature. Alle vacatures zijn ingevuld. Dat betekent dat heel veel jonge mannen en vrouwen interesse hebben in een carrière bij Defensie.

Ik heb in mijn beleidsverklaring vermeld dat ik tijdens de huidige legislatuur enerzijds het personeelsstatuut verder wil actualiseren en anderzijds een nieuw statuut wil creëren door een militaire loopbaan van het korte type in te voeren. Dat lijkt me een goede optie om de leeftijdsstructuur gezond te maken en te houden en de operationaliteit van Defensie verder te waarborgen. Sommige jongeren zullen dus gerekruteerd worden om in het eerste deel van hun loopbaan binnen Defensie een functie te bekleden en nadien, met de competenties die ze in die periode hebben verworven, hun loopbaan buiten Defensie voort te zetten. Ik moedig dat systeem ook aan. De huidige schoolverlaters wensen zich immers niet a priori 'voor het leven' aan eenzelfde werkgever te binden en zullen dus op deze manier de kans krijgen een deel van hun loopbaan te volbrengen in een actieve, boeiende en uitdagende baan bij Defensie. Veel aandacht zal daarbij ook gaan naar de externe mobiliteit, zodat de militair zich nadien in optimale omstandigheden op de arbeidsmarkt kan integreren.

Ik wil daar één licht negatieve kanttekening bij maken. Mensen die bij Defensie aan de slag willen, voelen zich over het algemeen aangetrokken tot een carrière in een

Cela représente une véritable concurrence pour la Défense.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Mon calcul n'est pas du tout juste mais le ministre a eu la gentillesse de ne pas le signaler.*

La recherche d'un statut plus attrayant est une bonne chose. Mais j'ignorais totalement la question de la concurrence avec la Justice et la police

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *Nous le remarquons lorsqu'on interviewe les personnes qui quittent la Défense. Énormément de ceux qui partent pour le privé ont suivi une formation dans des métiers en pénurie qui sont les mêmes à la Défense que dans le privé. Ceux qui souhaitent rester dans un département d'autorité choisissent surtout la police. C'est l'option la plus attrayante.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le statut de policier s'est nettement amélioré grâce aux formations.*

Je me réjouis de la réponse mais je reste quand même un peu sur ma faim en ce qui concerne les points concrets qui peuvent rendre le statut plus attrayant et supprimer ainsi la concurrence.

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *Je suis prêt à consacrer une réunion de commission à la carrière à la Défense. Comment recruter, garder les recrues, éviter qu'ils partent ? Je ne veux certainement pas éviter ces sujets.*

M. Armand De Decker (MR). – *Le ministre a parlé de la concurrence entre les recrutements de la police et ceux de l'armée. En tant que président d'une zone de police, je constate que beaucoup de jeunes policiers qui font simplement une année d'école de police, manquent d'un certain nombre de qualités, comme la maturité. Un stage à l'armée pourrait se révéler utile à cet égard.*

Une négociation entre votre département et celui de l'Intérieur ne permettrait-elle pas de réfléchir à une façon de remédier à ce problème ?

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *C'est la raison pour laquelle j'ai élaboré le statut à court terme qui fixe un cadre dans lequel des jeunes recrues peuvent être formées, pour passer ensuite dans un autre département d'autorité.*

M. Armand De Decker (MR). – *En avez-vous discuté avec votre collègue ?*

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *Oui, je la rencontre régulièrement.*

gezagsdepartement, Defensie, Justitie of politie. Nu blijken de carrièrevoorwaarden op middellange termijn bij Justitie en de federale politie interessanter te zijn dan bij Defensie. Ik denk dan aan toeslagen, vergoedingen en bijzondere regelingen. Dat is een echt concurrentienadeel voor Defensie.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Mijn berekening klopt duidelijk niet, maar de minister was zo vriendelijk dat niet te zeggen.*

Het is goed dat er naar een aantrekkelijker statuut wordt gezocht. Het aspect van de concurrentie met Justitie en politie is voor mij totaal nieuw.

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *We merken dat tijdens het exit interview dat iemand heeft wanneer hij of zij Defensie verlaat. Heel veel mensen die vertrekken en naar de privésector gaan, hebben een opleiding gekregen in een knelpuntberoep en de knelpuntberoepen bij Defensie zijn dezelfde als in de privésector. Wie in een gezagsdepartement wil blijven, gaat vooral naar de politie. Die is het meest aantrekkelijk.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Het statuut is er duidelijk verbeterd door de politiehervormingen.*

Ik ben tevreden met het antwoord, behalve waar het gaat over de concrete punten die het statuut aantrekkelijker kunnen maken en misschien de concurrentiepositie kunnen wegwerken.

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *Ik ben bereid eens een aparte commissievergadering te wijden aan de carrière bij Defensie. Hoe werft men, hoe behoudt men mensen, hoe voorkomt men leegloop? Ik ga die onderwerpen zeker niet uit de weg.*

De heer Armand De Decker (MR). – *De minister had het over de concurrentie tussen de rekruteringen bij de politie en die bij het leger. Als voorzitter van een politiezone stel ik vast dat veel jonge politieagenten die alleen maar een jaar politie school volgen, een aantal kwaliteiten missen, zoals maturiteit. Een stage bij het leger zou in dit opzicht nuttig kunnen zijn.*

Zouden uw departement en dat van Binnenlandse Zaken eventueel kunnen overleggen hoe dit probleem kan worden opgelost?

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *Daarom heb ik het statuut van de militairen korte termijn uitgewerkt, dat een kader creëert waarbinnen de jonge rekruten een opleiding krijgen, en ze daarna kunnen overstappen naar een ander gezagsdepartement.*

De heer Armand De Decker (MR). – *Hebt u daarover gesproken met uw collega?*

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – *Ja, ik ontmoet haar geregeld.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre de la Défense sur «les pannes récurrentes des avions de transport C-130» (n° 5-1901)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *J'ai déjà posé la question écrite n° 5-4923 sur ce sujet. La réponse du ministre m'a stupéfait. Il a indiqué que le nombre de ground aborts, donc, d'avions qui n'ont pas pu décoller à cause de problèmes techniques, représentait en moyenne 12% des vols en 2007, 2008 et 2009, 11% en 2010 et 7% en 2011.*

Soyons clairs, cela signifie qu'un avion sur dix ne parvient pas à décoller. Le temps moyen de réparation est de deux jours.

Un taux d'échec de 10% au décollage est une piètre moyenne. Il serait inacceptable pour tout voyageur, toute agence, toute autorité qu'un avion sur dix ne décolle pas, à Zaventem, à cause d'une panne. Si en plus, on tient compte du fait que nos C-130 sont souvent amenés à intervenir dans des opérations de crise, donc, en urgence et sous l'effet du stress, la situation devient tout à fait hallucinante. Ces appareils sont en effet utilisés pour fournir de l'aide d'urgence, voire pour évacuer des citoyens belges en danger. J'ose espérer que ce ne sont pas les C-130 qui se tiennent prêts à évacuer, en cas de nécessité, nos ressortissants ou notre personnel d'ambassade au Congo, ou des touristes présents en Syrie ou dans tout autre foyer potentiel de crise.

Je vous rappelle que nos avions de transport ont connu quelques problèmes lorsqu'il leur a fallu évacuer nos compatriotes du Japon après que le pays a été frappé par un tsunami et par une catastrophe nucléaire. Le ministre comprend-il ma préoccupation ?

Considère-t-il cette moyenne comme acceptable ? Que représente-t-elle par rapport aux moyennes de l'aviation civile et par rapport à celle des composantes de l'aviation de nos alliés ? Comment le ministre explique-t-il ces chiffres élevés ? Quelles sont les causes des nombreuses pannes ? S'agit-il d'un problème récurrent ? Quelles sont les pannes les plus fréquentes ? Pourquoi ne peut-on y remédier radicalement et de manière permanente ?

Combien de C-130 sont-ils actuellement opérationnels ?

Le ministre juge-t-il acceptable qu'il faille en moyenne deux jours pour effectuer des réparations ? Comment dois-je interpréter cette moyenne ? Les réparations sont-elles plus rapides dans les régions en conflit ou pas ? Quelle est la moyenne dans ces régions ?

Le ministre peut-il m'assurer que les nombreuses pannes des C-130 ne compromettent pas les opérations, actuelles et futures, de l'armée belge ? Des C-130 sont-ils actuellement en stand-by pour évacuer des ressortissants belges quelque part dans le monde ?

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Landsverdediging over «de steeds wederkerende mankementen aan de C-130 transportvliegtuigen» (nr. 5-1901)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik stelde de minister over dit onderwerp al de schriftelijke vraag nr. 5-4923. Het antwoord van de minister daarop klonk – met alle respect – redelijk hallucinant. Vandaar deze vraag om uitleg. De minister stelde in zijn antwoord dat het aantal *ground aborts*, dus vliegtuigen die door een technisch mankement niet kunnen opstijgen, gemiddeld 12% van de vluchten in 2007, 2008 en 2009 bedroeg. In 2010 en 2011 bedroeg dit percentage respectievelijk 11% en 7%.

Laat de conclusie meteen duidelijk zijn: bij één op tien transportvliegtuigen lukt het opstijgen niet. De gemiddelde tijd voor de herstellingen bedraagt twee dagen.

Een faalkans van 10% bij het opstijgen, lijkt toch wel een slecht gemiddelde. Als één op tien vluchten in Zaventem niet zou kunnen opstijgen door een panne, zou geen reiziger, reisbureau of overheid dit accepteren. Als we daarbij in rekening nemen dat onze C-130 vliegtuigen vaak moeten opereren in crisisoperaties, dus dringend en onder stress, dan wordt deze toestand pas helemaal hallucinant. Deze vliegtuigen worden immers gebruikt voor het leveren van noodhulp en zelfs voor het evacueren van Belgische burgers die in gevaar verkeren. Ik mag hopen dat het niet deze C-130 vliegtuigen zijn, die eventueel stand-by staan voor de evacuatie van onze landgenoten uit Congo of bijvoorbeeld van ambassadepersoneel en/of toeristen uit Syrië of andere potentiële brandhaarden in de wereld.

Mag ik hierbij refereren aan de desastreuze episode, toen onze legertransporttoestellen onze landgenoten zouden evacueren uit Japan toen het land getroffen werd door een tsunami en door een nucleaire ramp, maar dat niet zo goed lukte wegens pech. Begrijpt de minister mijn bezorgdheid in deze?

Vindt de minister dit zelf een aanvaardbaar gemiddelde? Hoe verhoudt dit gemiddelde zich tot soortgelijke gemiddelden in de burgerluchtvaart? Hoe verhoudt dit gemiddelde zich tot soortgelijke luchtvaartcomponenten van onze bondgenoten? Hoe verklaart de minister deze hoge cijfers? Waar liggen de oorzaken van de vele pannes? Gaat het om een vaak wederkerend probleem? Wat is het meest voorkomende euvel? Waarom kunnen deze falende elementen niet afdoend en permanent worden opgelost?

Hoeveel C-130 vliegtuigen zijn momenteel operationeel?

Vindt de minister een gemiddelde van twee dagen herstellingen aanvaardbaar? Hoe moet ik dat gemiddelde interpreteren? Gaat dit gelet op de situatie sneller in conflictgebieden of juist niet? Wat is daar dan het gemiddelde?

Kan de minister mij verzekeren dat de vele pannes van de C-130 vliegtuigen de operaties van het Belgische leger nu en in de toekomst op geen enkele wijze in het gedrang brengen? Staan de C-130 vliegtuigen momenteel stand-by voor de evacuatie van Belgische staatsburgers ergens in de wereld?

M. Armand De Decker (MR). – Ces avions ont rendu des énormes services à la Belgique depuis plus de quarante ans, avec un seul accident à déplorer.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, quand les Airbus A400M que j'ai eu la chance de voir en France, tant en vol qu'à l'atterrissage – j'ai même pu monter dans l'un d'entre eux – rejoindront-ils notre Force aérienne ?

M. Pieter De Crem, ministre de la Défense. – *On ne peut comparer l'ancienne génération d'avions de transport des années 60, comme les C-130, avec les avions civils modernes que l'on utilise de nos jours, ni sur le plan de la fiabilité technique ni en ce qui concerne les types d'entretien pratiqués. Les appareils de l'ancienne génération sont un peu moins disponibles que les appareils modernes en raison des technologies utilisées par le passé.*

De plus, le concept d'utilisation militaire des C-130 diffère fortement du concept civil. Les avions de transport civil opèrent en effet selon des plans de vol préétablis, au départ et vers des destinations régulières où l'on peut très rapidement remédier aux pannes techniques grâce à des contrats en cours avec des entreprises locales spécialisées. Un Airbus ou un Boeing en panne atterrit sur un aéroport civil qui dispose d'un service d'entretien et de réparation efficace. Les C-130 par contre interviennent selon des plans de vol très irréguliers, dans le monde entier, et les possibilités de décollage et d'atterrissage ne sont certainement pas comparables à celles de l'aviation civile. Une des raisons expliquant notre retard au Japon était liée au fait que notre A-320 avait atterri sur un aéroport militaire qui n'était pas en mesure de fournir un nombre élémentaire de services. Les C-130 utilisent essentiellement des aérodromes ne disposant pas de l'appui technique spécifique qui leur est nécessaire. Ils interviennent en outre dans des régions en crise où la situation exclut totalement tout appui militaire local ou soutien technique commercial, raison pour laquelle en cas de panne, les réparations doivent être organisées au départ de la Belgique.

La distance entre la Belgique et la zone d'opérations détermine le délai nécessaire pour amener sur place les pièces de rechange et les experts techniques.

Malgré le fait qu'il ne soit pas exclu que des pannes se produisent peu avant le départ, lors de l'exécution de la mission, ou après l'arrivée, le C-130 reste un appareil fiable. Grâce à l'entretien préventif et à l'instauration de techniques de gestion logistique et de procédures d'entretien modernes, la moyenne de ground aborts pour les C-130 est passée de 13% en 2007 à 7% en 2011. Il ne s'agit donc pas d'un problème récurrent concernant certaines pièces. Si certaines tendances sont observées, il est évident que l'on en tient compte. La Défense adapte continuellement sa politique d'entretien et son concept logistique, tant à Melsbroek qu'à l'étranger.

Un fait est acquis : pour un C-130 en vol, il y en a un au sol. C'est pourquoi on achète toujours minimum deux appareils, un qui est prêt à voler et un autre qui est à l'entretien ou en stand-by. Nous avons onze appareils ; un appareil a été détruit dans la catastrophe d'Eindhoven, comme l'a dit M. De Decker, et un autre dans l'incendie du hangar à Melsbroek. Cela signifie que six ou sept appareils volent en

De heer Armand De Decker (MR). – *Die vliegtuigen hebben België al meer dan veertig jaar enorme diensten bewezen, waarbij slechts één ongeluk te betreuren viel.*

Wanneer zullen de Airbus A400M-toestellen, die ik in Frankrijk zowel tijdens de vlucht als bij de landing heb kunnen zien – en waarin ik zelfs heb kunnen plaatsnemen – bij onze luchtmacht in dienst worden genomen?

De heer Pieter De Crem, minister van Landsverdediging. – Een rechtlijnige vergelijking maken tussen een oudere generatie van transporttoestellen uit de jaren 60, zoals de C-130, en de moderne hedendaagse burgerluchtvaartuigen is niet correct, noch op het vlak van de technische betrouwbaarheid van deze vliegtuigen, noch op dat van de op deze toestellen toegepaste onderhoudsconcepten. De beschikbaarheid van de toestellen van de oude generatie ligt nu eenmaal een stuk lager dan die van moderne toestellen en dit ten gevolge van de destijds beschikbare technologie.

Bovendien staat het militaire gebruikskoncept van de C-130 in schril contrast met het gebruik van civiele transporttoestellen. Die laatste opereren immers volgens op voorhand vastgelegde vliegschema's van en naar regelmatige bestemmingen waarbij eventuele technische pannes via lopende contracten met lokale gespecialiseerde firma's in zeer korte tijd kunnen worden verholpen. Een Airbus of een Boeing die een panne heeft, landt op een burgerluchthaven met een efficiënte handling en hersteldienst. De C-130 vliegtuigen daarentegen worden ingezet volgens zeer onregelmatige vliegschema's naar bestemmingen overal ter wereld en de opstijg- en landingsmogelijkheden en omstandigheden zijn zeker niet te vergelijken met die van de burgerluchtvaart. Eén van de redenen waarom er in Japan vertraging was, had te maken met het feit dat onze A-320 geland was op een militaire luchthaven die niet in staat was om een aantal elementaire diensten te verschaffen. De C-130 vliegtuigen maken hoofdzakelijk gebruik van vliegvelden waar geen specifieke technische ondersteuning voor de C-130 beschikbaar is. Dat gebeurt daarenboven vaak in crisisgebieden waarbij de lokale omstandigheden elke lokale militaire of commerciële technische ondersteuning volledig uitsluiten en waardoor in geval van panne, de herstelling vanuit België moet worden geïnitieerd.

De afstand tussen België en de operatiezone bepaalt daarbij de omlooptijd voor het ter plaatse brengen van de wisselstukken en de technische deskundigen.

Ondanks het feit dat pannes, die zich voordoen vlak voor het vertrek, tijdens de uitvoering van de zending of na aankomst, niet uit te sluiten zijn, blijft de C-130 een betrouwbaar toestel. Dankzij het preventieve onderhoud en de invoering van moderne logistieke beheerstechnieken en onderhoudsprocedures is het gemiddelde aan *ground aborts* voor de C-130 vliegtuigen sinds een aantal jaren gereduceerd van 13% in 2007 naar 7% in 2011. Er is dus geen sprake van een welbepaald specifiek wederkerend probleem met betrekking tot bepaalde onderdelen. Als bepaalde trends worden waargenomen, wordt hier vanzelfsprekend rekening mee gehouden. Defensie hanteert in deze een continue aanpassing van de onderhoudspolitiek en van het logistieke concept, zowel in Melsbroek als in het buitenland.

Het is een vaststaand feit dat, als er één C-130 in de lucht is,

permanence. D'autres appareils sont également utilisés pour permettre au personnel d'acquérir des capacités techniques en matière d'entretien.

Le délai de réparation de deux jours est la durée moyenne totale d'une réparation à l'étranger, en ce compris le fait d'amener sur place des techniciens et des pièces de rechange. Pour les opérations de longue durée, un détachement technique est envoyé sur place avec les pièces de rechange usuelles afin de pouvoir procéder aux réparations nécessaires. En ce cas, les délais de réparation à l'étranger sont comparables à ceux appliqués à Melsbroek.

Bien que la Défense ne possède pas les chiffres exacts en matière de disponibilité opérationnelle des avions C-130 des autres forces aériennes, on peut dire avec une quasi-certitude que la disponibilité moyenne des C-130 belges est comparable à celle des autres pays, voire, dans de nombreux cas, supérieure. Nous figurons souvent en second rang d'appel pour remplacer des appareils étrangers qui ne peuvent être utilisés pour effectuer des transports. La Défense ne dispose pas davantage de statistiques de l'aviation civile mais elle signale que les constructeurs d'avions civils garantissent actuellement une disponibilité de 90 à 95% pour les nouveaux appareils.

Les pannes et retards des C-130 belges ne compromettent pas les opérations de l'armée belge. Les C-130 belges sont dès lors toujours considérés comme des appareils fiables par la Défense, toujours prêts et disponibles pour l'exécution de missions opérationnelles nationales et internationales confiées par le gouvernement. Actuellement, un C-130 est en stand-by permanent pour l'évacuation de citoyens belges. Dans le cadre de la mission MONUSCO, un appareil reste également en stand-by permanent à l'aéroport de Kisangani.

La première livraison d'Airbus A400M est prévue pour 2019, la décision ayant été prise en 1999 et le premier vol d'essai ayant eu lieu en 2009. Il s'agit de huit avions dont sept ont été achetés par la Belgique et un en coopération avec nos amis luxembourgeois.

La décision de remplacer, en 2019 seulement, les C-130 par des A400M a été prise au cours de la période 2001-2003, donc, pas par moi-même ni par mon parti. M. Anciaux était ministre flamand et M. De Decker président du Sénat, ils n'étaient donc pas membres du gouvernement fédéral.

Les C-130 sont toujours utilisés, davantage même que par le passé, car le core business de la Défense a été modifié. Certes, ils sont anciens, mais ils sont bien entretenus et ont subi un avionics update, bien que des pannes techniques ne soient malheureusement pas à exclure. Ils conviennent particulièrement pour exécuter des opérations car ils sont

er ook één op de grond staat. Vandaar dat altijd minimaal twee toestellen werden aangekocht, één dat vliegklaar is en één dat in onderhoud of stand-by is. We hebben 11 toestellen en er is één toestel verloren gegaan in de ramp in Eindhoven, zoals de heer De Decker al zei. Nadien is er nog een vliegtuig vernietigd door de brand in de hangar in Melsbroek. Dat betekent dat zes tot zeven toestellen permanent vliegen. Andere toestellen worden ook gebruikt voor oefeningen in het verwerven van technische onderhoudsbekwaamheid.

De herstellingstermijn van 2 dagen is de gemiddelde totale duur van een reparatie in het buitenland, inclusief het ter plaatse brengen van technici en wisselstukken. Voor operaties van langere duur wordt een technisch detachement met de gangbare wisselstukken meegestuurd om ter plaatse onmiddellijk de nodige herstellingen uit te kunnen voeren. Indien een onderhoudsdetachment mee ter plaatse wordt ingezet, zijn de hersteltijden in het buitenland te vergelijken met de hersteltijden in Melsbroek.

Hoewel Defensie niet beschikt over de exacte cijfers van de operationele beschikbaarheid van de C-130 vliegtuigen van andere luchtmachten kan met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid gesteld worden dat de gemiddelde beschikbaarheid van de Belgische C-130 vliegtuigen vergelijkbaar is met die in andere landen en ze in vele gevallen zelfs overtreft. We komen vaak in een tweede oproepreeks om buitenlandse toestellen te vervangen wanneer ze niet kunnen worden ingezet voor transportvluchten. Defensie beschikt evenmin over statistieken van de burgerluchtvaart, maar kan in de marge van deze vraag meedelen dat de constructeurs van burgervliegtuigen momenteel een beschikbaarheid van 90 tot 95% garanderen voor de nieuwe toestellen die zij produceren.

De pannes en vertragen van de Belgische C-130 vliegtuigen brengen de operaties van het Belgische leger niet in het gedrang. De Belgische C-130 vliegtuigen worden daarom nog altijd beschouwd als betrouwbare 'werkpaarden' binnen Defensie, die te allen tijde beschikbaar en paraat blijven voor de uitvoering van operationele nationale of internationale opdrachten, zoals opgedragen door de regering. Momenteel is er permanent één C-130 toestel stand-by voor de eventuele evacuatie van Belgische staatsburgers. In het kader van de MONUSCO-opdracht staat er ook permanent één toestel op de luchthaven van Kisangani.

De eerste levering van de Airbus A400M is gepland voor 2019. De beslissing daartoe werd in 1999 genomen en de eerste testvlucht vond plaats in 2009. Het betreft acht vliegtuigen: zeven ervan werden door België aangekocht en één door België en Luxemburg samen.

De beslissing om pas in 2019 de C-130's te vervangen door A400M's werd in de periode 2001-2003 genomen, dus niet door mijzelf, noch door mijn partij. De heer Anciaux was Vlaams minister en de heer De Decker voorzitter van de Senaat, zij maakten op dat ogenblik dus evenmin deel uit van de federale regering.

De C-130's zijn nog altijd in gebruik, zelfs vaker dan vroeger omdat de corebusiness van Defensie is veranderd. Ze zijn weliswaar oud, maar ze worden goed onderhouden en hebben een avionics-update ondergaan, hoewel technische mankementen helaas niet zijn uit te sluiten. Ze zijn bijzonder

particulièrement bien sécurisés.

Si vous adoptez malgré tout une résolution et que vous me donnez les moyens nécessaires en vue de louer, par exemple, un C-130 Juliet 1, 2 ou 3 d'ici 2019, je le ferai volontiers. La décision revient toutefois au parlement. Les C-130 n'ont aucune connotation idéologique – pacifique ou militaire.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le fait que le ministre défende corps et âme les avions C-130 est tout à son honneur. Sur ce plan, il peut être combatif, pour le reste, il ferait mieux d'être un peu plus défensif.*

Je dois cependant souligner que les chiffres relatifs au pourcentage de C-130 qui ne décollent pas – chiffres qu'il a lui-même communiqués – portent sur des avions prêts à voler et non sur des avions à l'entretien. Le ministre, dans sa réponse, dit même, très clairement que le pourcentage de C-130 prêts à voler mais qui rencontrent un problème lors du décollage, est passé de 12 à 7%. Même si ce chiffre est effectivement en diminution, le problème reste grave. Le ministre ne s'en inquiète pas, soit, mais cela ne me paraît pas rassurant. Ses prédécesseurs ont peut-être pris une décision insensée en 2001, mais ce n'est pas une raison pour persévérer dans ce sens en 2012. Nous devons peut-être envisager que le SPF Défense accorde une plus grande priorité au remplacement des C-130. C'est en tout cas un débat intéressant.

(La séance est levée à 16 h.)

geschikt voor het uitvoeren van operaties omdat ze zeer goed beveiligd zijn.

Indien u echter een resolutie aanneemt en mij de nodige middelen ter beschikking stelt om tussen nu en 2019 bijvoorbeeld een C-130 Juliet 1, 2 of 3 te huren, dan zal ik daar graag op ingaan. Het moet echter een beslissing zijn van het parlement. C-130's zijn niet bezwaard door enige ideologische visie. Zij zijn niet te pacifistisch, noch te militaristisch.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het siert de minister natuurlijk dat hij de C-130 vliegtuigen met hart en ziel verdedigt en daar zijn ook redenen voor. In deze mag hij gerust strijdvaardig zijn, voor het overige zou hij best iets defensiever zijn.

Ik moet er toch op wijzen dat de cijfers over het percentage C-130 vliegtuigen dat niet opstijgt – cijfers die overigens van hemzelf komen – slaan op vliegtuigen die vliegklaar zijn en niet op vliegtuigen in onderhoud. De minister zegt in zijn antwoord zelf heel duidelijk dat het percentage C-130 vliegtuigen die normaal zouden moeten opstijgen, maar bij het opstijgen toch een probleem hebben, is geëvolueerd van 12 naar 7 procent. Dat is weliswaar een vermindering, maar ik vind dat nog altijd een ernstig probleem. Als de minister zegt dat hij daarmee kan leven, is dat zijn keuze, maar ik vind dat niet betrouwbaar. Zijn voorgangers hebben in 2001 misschien een dwaze beslissing genomen, maar dat is geen reden om in 2012 in de boosheid te volharden. Misschien moeten we toch eens overwegen of de FOD Defensie niet meer prioriteit moet geven aan de vervanging van de C-130 vliegtuigen. Dat lijkt me alleszins een valabel en interessant debat.

(De vergadering wordt gesloten om 16 uur.)