

**Belgische Senaat**

**Gewone Zitting 2001-2002**



**2-157**

Plenaire vergaderingen  
Donderdag 8 november 2001

Namiddagvergadering

## **Handelingen**

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2001-2002**

## **Annales**

Séances plénières

Jeudi 8 novembre 2001

Séance de l'après-midi

**2-157**

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](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

#### Afkortingen - Abréviations

AGALEV	Anders Gaan Leven
CD&V	Christen-Democratisch & Vlaams
ECOLO	Écologistes
PRL-FDF-MCC	Parti Réformateur Libéral – Front Démocratique des Francophones – Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	Parti Socialiste
PSC	Parti Social Chrétien
SP.A	Socialistische Partij Anders
VL. BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU-ID	Volksunie-ID21

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](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

**Inhoudsopgave**

Gelukwensen aan Hunne Koninklijke Hoogheden Prins Filip en Prinses Mathilde van België.....	6
Regeling van de werkzaamheden .....	6
Voordracht van kandidaten voor het ambt van Staatsraad bij de Raad van State .....	6
Inoverwegingneming van voorstellen.....	7
Regeling van de werkzaamheden .....	7
Mondelinge vragen .....	7
Mondelinge vraag van de heer Jan Remans aan de minister van Justitie over «graffitikunswerken en de wet op het auteursrecht» (nr. 2-735).....	7
Mondelinge vraag van mevrouw Meryem Kaçar aan de minister van Justitie over «de bestrafing van herhaalde zware verkeersovertredingen» (nr. 2-741).....	8
Mondelinge vraag van de heer Patrik Vankrunkelsven aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de P90-machinepistolen» (nr. 2-740).....	11
Mondelinge vraag van de heer Jean-François Istasse aan de minister van Binnenlandse Zaken over «het onrechtmatig gebruik van een centrum voor politieke asielzoekers» (nr. 2-742).....	12
Debat over het faillissement van Sabena .....	13
Mondelinge vragen .....	46
Mondelinge vraag van mevrouw Magdeleine Willame-Boonen aan de minister van Sociale Zaken en Pensioenen over «de verkiezing van de vertegenwoordigers van de tandartsen in de verschillende organen van het RIZIV» (nr. 2-737).....	46
Mondelinge vraag van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu over «de controle door apothekers op de aanwezigheid van miltvuur in verpakkingen van farmaceutische producten» (nr. 2-736) .....	48
Mondelinge vraag van de heer Ludwig Caluwé aan de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu over «tbc-gevallen in Noord-Brabant» (nr. 2-738).....	49
Wetsontwerp ter vergemakkelijking van de uitoefening van het beroep van advocaat en van de vestiging in België van advocaten die onderdaan zijn van een andere lidstaat van de Europese Unie (Stuk 2-836).....	51
Algemene bespreking .....	51
Artikelsgewijze bespreking.....	53
Wetsontwerp tot wijziging van artikel 211 van het Gerechtelijk Wetboek en van de wet van 3 april 1953 betreffende de rechterlijke inrichting, voor wat de plaatsvervangende raadsheren betreft (Stuk 2-878).....	54

**Sommaire**

Félicitations à Leurs Altesses Royales le Prince Philippe et la Princesse Mathilde de Belgique .....	6
Ordre des travaux .....	6
Présentation de candidats pour la fonction de Conseiller d'État au Conseil d'État .....	6
Prise en considération de propositions .....	7
Ordre des travaux .....	7
Questions orales .....	7
Question orale de M. Jan Remans au ministre de la Justice sur «les œuvres d'art sous la forme de graffitis et la loi sur le droit d'auteur» (n° 2-735) .....	7
Question orale de Mme Meryem Kaçar au ministre de la Justice sur «la répression des infractions graves répétées au Code de la route» (n° 2-741) .....	8
Question orale de M. Patrik Vankrunkelsven au ministre de l'Intérieur sur «les armes P90» (n° 2-740) .....	11
Question orale de M. Jean-François Istasse au ministre de l'Intérieur sur «l'utilisation abusive d'un centre de demandeurs d'asile politique» (n° 2-742) .....	12
Débat sur la faillite de la Sabena .....	13
Questions orales .....	46
Question orale de Mme Magdeleine Willame-Boonen au ministre des Affaires sociales et des Pensions sur «l'élection des représentants des dentistes au sein de différents organes de l'INAMI» (n° 2-737) .....	46
Question orale de Mme Martine Taelman à la ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement sur «le contrôle, par les pharmaciens, de la présence d'anthrax dans les emballages de produits pharmaceutiques» (n° 2-736) .....	48
Question orale de M. Ludwig Caluwé à la ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement sur «les cas de tbc dans la province de Noord-Brabant (Pays-Bas)» (n° 2-738) .....	49
Projet de loi visant à faciliter l'exercice de la profession d'avocat ainsi que l'établissement en Belgique d'avocats ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne (Doc. 2-836).....	51
Discussion générale.....	51
Discussion des articles.....	53
Projet de loi modifiant l'article 211 du Code judiciaire et la loi du 3 avril 1953 d'organisation judiciaire en ce qui concerne le cadre des conseillers suppléants (Doc. 2-878) .....	54

Algemene bespreking .....	54	Discussion générale.....	54
Artikelsgewijze bespreking.....	54	Discussion des articles.....	54
Wetsontwerp tot vaststelling van een tijdelijke personeelsformatie van raadsheren ten einde de gerechtelijke achterstand bij de hoven van beroep weg te werken (Stuk 2-879) .....	54	Projet de loi fixant un cadre temporaire de conseillers en vue de résorber l'arriéré judiciaire dans les cours d'appel (Doc. 2-879) .....	54
Algemene bespreking .....	54	Discussion générale.....	54
Artikelsgewijze bespreking.....	55	Discussion des articles.....	55
Het veiligheidsbeleid na de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten van Amerika (Stuk 2-924) .....	55	La politique de sécurité après les attentats terroristes aux États-Unis d'Amérique (Doc. 2-924) .....	55
Kennisgeving van het verslag .....	55	Communication du rapport.....	55
Voorstel tot wijziging van de artikelen 23 en 27 van het Reglement van de Senaat (van de heer Hugo Vandenberghe c.s., Stuk 2-829).....	62	Proposition modifiant les articles 23 et 27 du Règlement du Sénat (de M. Hugo Vandenberghe et consorts, Doc. 2-829) .....	62
Voorstel tot wijziging van artikel 26 van het Reglement van de Senaat (van de heer Philippe Monfils, Stuk 2-872).....	62	Proposition de modification de l'article 26 du Règlement du Sénat (de M. Philippe Monfils, Doc. 2-872) .....	62
Algemene bespreking .....	62	Discussion générale.....	62
Artikelsgewijze bespreking van het voorstel tot wijziging van de artikelen 23 en 27 van het Reglement van de Senaat (van de heer Hugo Vandenberghe c.s., Stuk 2-829).....	62	Discussion des articles de la proposition modifiant les articles 23 et 27 du Règlement du Sénat (de M. Hugo Vandenberghe et consorts, Doc. 2-829) .....	62
Artikelsgewijze bespreking van het voorstel tot wijziging van artikel 26 van het Reglement van de Senaat (van de heer Philippe Monfils, Stuk 2-872) .....	63	Discussion des articles de la Proposition de modification de l'article 26 du Règlement du Sénat (de M. Philippe Monfils, Doc. 2-872) .....	63
Gelukwensen .....	63	Félicitations .....	63
Stemmingen .....	63	Votes .....	63
Wetsontwerp ter vergemakkelijking van de uitoefening van het beroep van advocaat en van de vestiging in België van advocaten die onderdaan zijn van een andere lidstaat van de Europese Unie (Stuk 2-836).....	63	Projet de loi visant à faciliter l'exercice de la profession d'avocat ainsi que l'établissement en Belgique d'avocats ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne (Doc. 2-836).....	63
Vraag om uitleg van de heer Philippe Monfils aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over «het door de regering aangekondigde mobiliteitsbeleid» (nr. 2-567) .....	64	Demande d'explications de M. Philippe Monfils à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur «la politique de mobilité annoncée par le gouvernement» (n° 2-567).....	64
Regeling van de werkzaamheden .....	85	Ordre des travaux .....	85
Berichten van verhindering.....	85	Excusés.....	85
<b>Bijlage</b>		<b>Annexe</b>	
Naamstemmingen .....	86	Votes nominatifs .....	86
Indiening van een voorstel.....	86	Dépôt d'une proposition.....	86
In overweging genomen voorstellen.....	86	Propositions prises en considération .....	86
Samenstelling van commissies .....	88	Composition de commissions.....	88
Vragen om uitleg .....	88	Demandes d'explications .....	88
Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest .....	89	Commission communautaire commune de la Région de Bruxelles-Capitale .....	89
Boodschappen van de Kamer .....	89	Messages de la Chambre .....	89
Indiening van een wetsontwerp .....	89	Dépôt d'un projet de loi .....	89

Antwoorden van de regering op aanbevelingen van de Senaat .....	89	Réponses du gouvernement aux recommandations du Sénat.....	89
Antwoorden van de regering op resoluties van de Senaat .....	90	Réponses du gouvernement à des résolutions du Sénat.....	90
Arbitragehof – Arresten.....	90	Cour d'arbitrage – Arrêts .....	90
Arbitragehof – Prejudiciële vragen.....	92	Cour d'arbitrage – Questions préjudicielles .....	92
Hoge Raad voor de Justitie .....	92	Conseil supérieur de la Justice .....	92
Nationale Arbeidsraad .....	92	Conseil national du travail.....	92
Verzoekschriften.....	93	Pétitions.....	93
Europees Parlement .....	93	Parlement européen .....	93

**Voorzitter: de heer Armand De Decker**

(De vergadering wordt geopend om 15.10 uur.)

**Gelukwensen aan Hunne Koninklijke Hoogheden Prins Filip en Prinses Mathilde van België**

**De voorzitter.** – Ik heb volgend telegram gestuurd aan Hunne Koninklijke Hoogheden Prins Filip en Prinses Mathilde van België.

«In naam van de Senaat en in mijn eigen naam heb ik de eer en het grote genoegen u de meest eerbiedige en hartelijke gelukwensen aan te bieden ter gelegenheid van de geboorte van H.K.H. Prinses Elisabeth.

Mag ik daarbij de diepe vreugde vertolken die onze landgenoten beleven bij het vernemen van deze uitermate gelukkige gebeurtenis.

Wij wensen aan Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Elisabeth een lang en gelukkig leven in het teken van een verheven lotsbestemming.»

**Regeling van de werkzaamheden**

**De voorzitter.** – Het Bureau heeft tijdens zijn vergadering van deze middag eenparig aangenomen:

- het voorstel tot wijziging van de artikelen 23 en 27 van het Reglement van de Senaat;
- het voorstel tot wijziging van artikel 26 van het Reglement van de Senaat.

Ik stel voor deze twee voorstellen aan de agenda van deze namiddag toe te voegen. (*Instemming*)

**Voordracht van kandidaten voor het ambt van Staatsraad bij de Raad van State**

**De voorzitter.** – Bij brief van 25 oktober 2001 deelt de eerste voorzitter van de Raad van State mede dat de algemene vergadering van de Raad ter openbare zitting van 9 oktober 2001 overeenkomstig artikel 70 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, overgegaan is tot het opmaken van een drievoudige lijst van de kandidaten voorgedragen in het vooruitzicht van de benoeming voor een ambt van Staatsraad (F) dat vacant is geworden. De Senaat ontving deze brief op 31 oktober 2001.

Werden door de Raad van State voorgedragen, evenwel zonder eenparigheid van stemmen:

- mevrouw Martine Baguet, adjunct-secretaris van de Nationale Arbeidsraad;
- de heer François Jongen, hoogleraar aan de U.C.L.;
- mevrouw Marie-Françoise Rigaux, referendaris bij het Arbitragehof.

Aangezien de voordracht niet unaniem is, is artikel 70, §1, zevende lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, zoals gewijzigd door de wet van 8 september 1997, van toepassing: “Indien er geen

**Présidence de M. Armand De Decker**

(La séance est ouverte à 15 h 10.)

**Félicitations à Leurs Altesses Royales le Prince Philippe et la Princesse Mathilde de Belgique**

**M. le président.** – J’ai envoyé à Leurs Altesses Royales le Prince Philippe et la Princesse Mathilde de Belgique le télégramme suivant :

« Au nom du Sénat et en mon propre nom, j’ai l’honneur et la grande joie de vous adresser les plus respectueuses et chaleureuses félicitations à l’occasion de la naissance de S.A.R. la Princesse Elisabeth.

Je me fais ici l’interprète de l’immense joie que ressentent les Belges à l’annonce de ce très heureux événement.

Nous souhaitons à Son Altesse Royale la Princesse Elisabeth longue et heureuse vie sous le signe d’un destin radieux. »

**Ordre des travaux**

**M. le président.** – Le Bureau a adopté lors de sa réunion de ce midi à l’unanimité :

- la proposition modifiant les articles 23 et 27 du Règlement du Sénat ;
- la proposition de modification de l’article 26 du Règlement du Sénat.

Je propose d’ajouter ces deux propositions à l’ordre du jour de cet après-midi. (*Assentiment*)

**Présentation de candidats pour la fonction de Conseiller d’État au Conseil d’État**

**M. le président.** – Par lettre du 25 octobre 2001, monsieur le premier président du Conseil d’État porte à la connaissance qu’en son audience publique du 9 octobre 2001 l’assemblée générale du Conseil a procédé conformément à l’article 70 des loi coordonnées sur le Conseil d’État, à l’établissement de la liste triple de candidats présentés en vue de la nomination à une fonction de Conseiller d’État (F) devenue vacante. Le Sénat a reçu cette lettre le 31 octobre 2001.

Ont été présentés par le Conseil d’État, sans unanimité toutefois :

- Mme Martine Baguet, secrétaire adjointe du Conseil national du Travail ;
- M. François Jongen, professeur à l’U.C.L. ;
- Mme Marie-Françoise Rigaux, référendaire à la Cour d’Arbitrage.

Étant donné que la présentation n’est pas unanime, l’article 70, §1<sup>er</sup>, alinéa 7, des lois sur le Conseil d’État, coordonnées le 12 janvier 1973, modifié par la loi du 8 septembre 1997, est d’application : « En l’absence d’unanimité lors d’une

eenparigheid van stemmen is bij een eerste of bij een nieuwe voordracht naar aanleiding van een weigering, kunnen de Kamer van volksvertegenwoordigers of de Senaat beurtelings, binnen een termijn van ten hoogste dertig dagen vanaf de ontvangst van de mededeling van deze voordracht, hetzij de door de Raad van State voorgedragen lijst bevestigen, hetzij een tweede lijst met drie namen die uitdrukkelijk wordt gemotiveerd, voordragen”.

Het Bureau stelt voor dit punt naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden te verzenden teneinde de kandidaten te horen, overeenkomstig artikel 70, §1, achtste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. (*Instemming*)

## Inoverwegingneming van voorstellen

**De voorzitter.** – De lijst van de in overweging te nemen voorstellen werd rondgedeeld.

Leden die opmerkingen mochten hebben, kunnen die vóór het einde van de vergadering mededelen.

Tenzij er afwijkende suggesties zijn, neem ik aan dat die voorstellen in overweging zijn genomen en verzonden naar de commissies die door het Bureau zijn aangewezen. (*Instemming*)

*(De lijst van de in overweging genomen voorstellen wordt in de bijlage opgenomen.)*

## Regeling van de werkzaamheden

**De voorzitter.** – Het Bureau heeft beslist de vergadering te beginnen met een actualiteitendebat over Sabena. Minister Daems, heeft beloofd hier aanwezig te zijn, maar hij wordt momenteel opgehouden in de Kamer. Teneinde geen tijd te verliezen, stel ik voor te beginnen met de mondelinge vragen. Zodra de minister is aangekomen, vatten we het debat over Sabena aan. (*Instemming*)

## Mondelinge vragen

**Mondelinge vraag van de heer Jan Remans aan de minister van Justitie over «graffitikunstwerken en de wet op het auteursrecht» (nr. 2-735)**

**De heer Jan Remans (VLD).** – In 1994 besliste België om de Conventie van Madrid te vertalen in een nieuwe wet en aldus de wetgeving op de auteursrechten aan de moderne tijden aan te passen.

Op basis van het gelijkheidsprincipe, dat ingeschreven staat in de grondwet, is deze wetgeving van toepassing op alle creaties en, wat de beeldende kunsten betreft, op alle facetten van visuele vormgeving en uiting, dit zonder enige beperking.

Er blijft echter een belangrijke vraag: wat met graffiti?

Sedert enkele jaren zien wij werk van graffitikunstenaars opduiken in collecties van de meest gereputeerde musea zoals het *Metropolitan Museum of Fine Arts*, *Smithsonian Institute*, Groninger Museum of de Collectie Ludwig.

We zien de laatste jaren meer en meer graffiti op legale wijze in ons straatbeeld verschijnen. We zien echter ook hoe deze

première présentation ou lors d’une nouvelle présentation à la suite d’un refus, la Chambre des représentants ou le Sénat peuvent alternativement, dans un délai ne pouvant dépasser trente jours à compter de la réception de cette présentation, soit confirmer la liste présentée par le Conseil d’État, soit présenter une deuxième liste de trois noms qui fait l’objet d’une motivation formelle ».

Le Bureau propose de renvoyer ce point à la commission de l’Intérieur et des Affaires administratives afin que celle-ci entende les candidats conformément à l’article 70, §1<sup>er</sup>, alinéa 8, des lois coordonnées sur le Conseil d’État. (*Assentiment*)

## Prise en considération de propositions

**M. le président.** – La liste des propositions à prendre en considération a été distribuée.

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Sauf suggestion divergente, je considérerai ces propositions comme prises en considération et renvoyées à la commission indiquée par le Bureau. (*Assentiment*)

*(La liste des propositions prises en considération figure en annexe.)*

## Ordre des travaux

**M. le président.** – Le bureau a décidé d’entamer l’ordre du jour par un débat d’actualité relatif à la situation à la Sabena. Le ministre Daems, qui nous a promis d’être présent, est actuellement retenu à la Chambre. Pour ne pas perdre de temps, je propose que nous commençons par les questions orales prévues à l’ordre du jour. Dès que le ministre arrivera, nous passerons au débat relatif à la Sabena. (*Assentiment*)

## Questions orales

**Question orale de M. Jan Remans au ministre de la Justice sur «les œuvres d’art sous la forme de graffitis et la loi sur le droit d’auteur» (n° 2-735)**

**M. Jan Remans (VLD).** – En 1994, la Belgique a décidé de transposer la Convention de Madrid en une nouvelle loi et d’adapter ainsi la législation sur les droits d’auteur à notre époque.

*Conformément au principe d’égalité, cette législation s’applique à toutes les créations et, en ce qui concerne les beaux-arts, à tous les aspects de l’expression visuelle, sans restriction aucune.*

*Qu’en est-il toutefois des graffitis ?*

*Depuis quelques années, des graffitis artistiques font leur entrée dans les collections des musées les plus réputés. De plus en plus de graffitis sont produits de manière légale dans nos rues. Parfois aussi, ils disparaissent.*

*Les graffitis artistiques sont-ils protégés par la loi du*

werken soms, zonder ook maar aan conservatie te denken, verdwijnen.

Vallen graffiti kunstwerken onder de bescherming van de wet op het auteursrecht van 30 juni 1994?

**De heer Marc Verwilghen**, minister van Justitie. – Op 30 juni 1994 werd de wet betreffende het auteursrecht en de naburige rechten goedgekeurd. Deze wet zette destijds drie Europese richtlijnen terzake, in Belgisch recht om.

Graffiti werd als kunstvorm erkend, maar er dient te worden onderstreept dat de bepalingen van de wet op de auteursrechten geen afbreuk kunnen doen aan regels van openbare orde. Bij illegale graffiti, waarbij ongevraagd een kunstwerk wordt gemaakt op een openbaar gebouw of langsheen de openbare weg, kan dus geen sprake zijn van auteursrechten.

Een auteursrechtelijk beschermd werk moet slechts aan twee voorwaarden voldoen. De eerste voorwaarde heeft betrekking op de vorm, op het veruitwendigen en niet op de op zich staande idee. Ten tweede moet het werk origineel zijn. De rechtspraak is heel inschikkelijk met betrekking tot het inwilligen van dit criterium: een werk is origineel zodra het de uitdrukking is van een intellectuele inspanning van de maker ervan. Met andere woorden, als het het stempel van zijn auteur draagt. Een rechter dient zijn toetsing hiertoe te beperken. Het komt hem geenszins toe een appreciatie te maken van het werk, bijvoorbeeld op kunstzinnig vlak.

Het is niet aan de minister van Justitie om legale graffiti te interpreteren in het licht van de bestaande wetgeving. Dit behoort tot de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken die legale graffiti aan de twee criteria zullen toetsen.

**Mondelinge vraag van mevrouw Meryem Kaçar aan de minister van Justitie over «de bestraffing van herhaalde zware verkeersovertredingen» (nr. 2-741)**

**Mevrouw Meryem Kaçar (AGALEV)**. – Het dramatisch ongeval op de Gasmeterlaan in Gent, waarbij twee meisjes werden doodgereden, roept opnieuw ernstige vragen op. Vooral het feit dat de chauffeur in kwestie eerder dit jaar al een ongeval veroorzaakte terwijl hij reed onder invloed van alcohol, roept vragen op.

In zijn oktoberverklaring kondigde de premier aan dat zware overtredingen waarbij zwakke weggebruikers in gevaar worden gebracht, harder zullen worden aangepakt. Het systeem van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs moet consequenter worden toegepast. Bovendien blijkt uit het voorbeeld van Gent dat rijbewijzen voor langere periodes moeten kunnen worden ingetrokken. Als iemand onder invloed van alcohol een zware overtreding begaat en zwakke weggebruikers doodrijdt, is het niet evident dat die persoon zijn rijbewijs ooit nog terugkrijgt. In geval van recidive van ernstige overtredingen met letsel tot gevolg zouden ook permanente sancties kunnen worden opgelegd, zoals de inperking van het recht op rijden tot wagens uitgerust met een snelheidsbegrenzer.

Zal de minister snel werk maken van de nieuwe classificatie van inbreuken, van hardere straffen voor inbreuken ten koste van zwakke weggebruikers en voor rijden onder invloed of te snel rijden? Ik weet ook wel dat het hier een gedeelte bevoegdheid betreft. Daarom stemt de aanwezigheid van de

*30 juin 1994 relative au droit d'auteur ?*

**M. Marc Verwilghen**, ministre de la Justice. – *Les graffitis ont été reconnus comme une forme d'expression artistique mais il convient de souligner que les dispositions de la loi relative aux droits d'auteur ne peuvent porter atteinte aux règles de l'ordre public. Les droits d'auteur ne s'appliquent donc pas à des graffitis illégaux.*

*Une œuvre protégée par les droits d'auteur doit remplir deux conditions. La première porte sur la forme, sur le mode d'expression et non sur l'idée en soi. La seconde est que l'œuvre doit être originale. Sur ce dernier point, la jurisprudence se montre très complaisante : une œuvre est originale dès qu'elle est l'expression d'un effort intellectuel de son auteur, dès qu'elle porte son sceau. Un juge ne doit prendre que ces seuls critères en considération. Il n'a pas à donner une appréciation de l'œuvre, notamment sur le plan artistique.*

*Il n'appartient pas au ministre de la Justice d'interpréter les graffitis légaux à la lumière de la législation existante. Cela relève de la compétence des cours et tribunaux.*

**Question orale de Mme Meryem Kaçar au ministre de la Justice sur «la répression des infractions graves répétées au Code de la route» (n° 2-741)**

**Mme Meryem Kaçar (AGALEV)**. – *Dans sa déclaration d'octobre, le premier ministre a annoncé que les infractions graves mettant en péril des usagers faibles seront sanctionnées plus sévèrement. Le retrait immédiat du permis de conduire doit être appliqué de manière plus conséquente et pour des périodes plus longues, voire pour toujours. En cas de récidive d'infractions graves ayant entraîné des lésions, il faudrait pouvoir imposer des sanctions permanentes, comme la limitation du droit de conduire à des véhicules équipés d'un régulateur de vitesse.*

*Le ministre se consacrera-t-il rapidement à l'élaboration de la nouvelle classification des infractions, à la détermination de sanctions plus sévères en cas d'infractions impliquant des usagers faibles et en cas de conduite sous influence ou à une vitesse excessive ?*

*Le ministre est-il favorable à un retrait plus rapide du permis de conduire et pour une plus longue période et, en cas de récidive, à vie ? Que pense-t-il d'une sanction comme la restriction du droit de conduire à des voitures dont la vitesse est limitée ? Prendra-t-il une initiative pour permettre le retrait du permis de conduire lorsque des infractions graves sont constatées au moyen de caméras en l'absence d'un agent qualifié ? Donnera-t-il aux parquets l'instruction de poursuivre prioritairement les infractions graves au Code de*



minister van Binnenlandse Zaken me tevreden.

Steunt de minister het voorstel om een rijbewijs sneller in te trekken en voor langere periodes of, in geval van overtredingen met dodelijke afloop, zelfs levenslang? Wat vindt de minister van een sanctie als de inperking van het rijrecht tot wagens waarvan de snelheid begrensd is? Zal hij een initiatief nemen om het intrekken van het rijbewijs mogelijk te maken bij vaststelling van zware overtredingen door onbemande camera's?

Zal hij de parketten de instructie geven zware verkeersovertredingen prioritair te vervolgen? Momenteel worden andere misdrijven prioritair behandeld – allicht terecht – maar zware snelheidsovertredingen kunnen op maatschappelijk vlak evenmin worden geduld.

**De heer Marc Verwilghen**, minister van Justitie. – Sta me toe vooraf twee opmerkingen te maken.

In de Kamercommissie voor de Justitie heb ik ooit gezegd dat tegen dit soort van verkeersovertredingen drastischer moet worden opgetreden. Ik herinner me de banbliksems in een welbepaalde krant. De hoofdredacteur noemde het onzinnig dat de minister van Justitie hardere sancties voorstelde en voorstander was van een nultolerantie op het vlak van het gebruik van alcohol of andere producten die de rijvaardigheid aantasten.

Diezelfde hoofdredacteur vroeg zich in zijn krant van maandag jongleden af waar de politici nu zitten en opperde dat ze bezig zijn met zichzelf of met andere dossiers, zoals Sabena, maar niet praten over het belangrijke probleem van de weekendongevallen. Om maar aan te tonen dat de opinies over een bepaald probleem nogal eens kunnen veranderen.

Ik heb van de regering de opdracht gekregen om een federaal veiligheidsplan uit te werken. Dat plan bevatte negen prioriteiten, waaronder het voorkomen en verminderen van verkeersongevallen met zware letsels of dodelijke afloop. Vanuit de meerderheid, meer bepaald vanuit groene hoek, kwam echter de vraag het onderdeel verkeersveiligheid uit dit veiligheidsplan te lichten en niet de minister van Justitie, maar wel de minister van Mobiliteit tot 'regisseur' ervan aan te stellen. Ik heb me daar zonder probleem bij neergelegd, maar dat betekent wel dat het nu om een gedeelde verantwoordelijkheid gaat, zoals mevrouw Kaçar in haar vraag ook heeft aangestipt. Ze verwees ook naar de minister van Binnenlandse Zaken, maar de eerste die terzake initiatieven moet nemen en in de talloze vergaderingen die we overigens al hebben gehad, een coördinerende rol speelt, is minister Durant.

Ik kom nu tot de vragen.

Ik heb voor een stuk al geanticipeerd op de opdrachten die ik krijg op de coördinatievergaderingen onder leiding van mevrouw Durant. De premier heeft in de regeringsverklaring van oktober gezegd dat het nemen van maatregelen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid een van de absoluut te verwezenlijken doelstellingen voor 2002 is.

Een van de middelen daarvoor is het categoriseren van de verkeersovertredingen. We kennen nu de – gewone – verkeersovertredingen en de zware verkeersovertredingen. De lijst met zware verkeersovertredingen zal worden uitgebreid en een nieuwe categorisering is klaar. Ik wacht natuurlijk tot

*la route ?*

**M. Marc Verwilghen**, ministre de la Justice. – *J'ai un jour déclaré en commission de la Justice de la Chambre qu'il fallait adopter une attitude plus draconienne face à ce type d'infractions, m'attirant les foudres d'un rédacteur en chef qui me reproche aujourd'hui de ne pas m'intéresser à cet important problème.*

*Le gouvernement m'a chargé d'élaborer un plan de sécurité. Celui-ci comporte neuf priorités, dont la prévention et la réduction des accidents de la route entraînant des lésions graves ou le décès. À la demande de la majorité, et plus particulièrement des écologistes, le volet « sécurité routière » a été retiré de ce plan de sécurité et confié à la ministre de la Mobilité. Il s'agit donc d'une compétence partagée et c'est Mme Durant qui doit la première prendre des initiatives en la matière et jouer un rôle de coordination lors des multiples réunions auxquelles nous participons.*

*J'ai déjà en partie anticipé les missions qui me sont confiées lors de ces réunions de coordination. Le premier ministre a déclaré que l'adoption de mesures de lutte contre l'insécurité routière est un des objectifs qu'il faut absolument réaliser en 2002.*

*Un des moyens est de catégoriser les infractions au Code de la route. Nous connaissons actuellement les infractions – ordinaires – et les infractions graves. La liste de ces dernières sera allongée et une nouvelle catégorisation est déjà prête. J'attends bien sûr que l'ensemble des mesures soient déposées. Nous voulons notamment étendre la récidive à de nouvelles infractions.*

*Le gouvernement a en outre déjà décidé d'alourdir les peines en cas d'accidents avec lésions corporelles. On étudie la possibilité d'alourdir les peines frappant les conducteurs qui ont provoqué un accident particulièrement grave en roulant sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances pouvant influencer la conduite. Le système de la déchéance temporaire du droit de conduire doit également être réexaminé. Une décision a déjà été prise à cet égard.*

*Venons-en au retrait du permis de conduire. C'est déjà possible pour une période de 15 jours pouvant être prolongée deux fois jusqu'à 45 jours maximum, ce qui est tout à fait insuffisant. Des adaptations sont également prévues dans ce domaine et un avant-projet d'arrêté royal offrant davantage de possibilités aux parquets a été élaboré.*

*Il n'y a aucune raison de ne pas adopter une attitude identique en cas d'infractions graves constatées en flagrant*

het geheel van de maatregelen wordt ingediend. We willen onder meer de bijzondere recidive, die nu al in de wet bestaat, uitbreiden met nieuwe overtredingen.

Bovendien heeft de regering nu al beslist de straffen bij ongelukken met lichamelijk letsel te verzwaren. In die context wordt de mogelijkheid onderzocht om de straffen voor bestuurders die een buitengewoon ernstig ongeval hebben veroorzaakt onder invloed, hetzij van alcohol, hetzij van andere stoffen die het rijgedrag beïnvloeden, te verzwaren. Ook het systeem van tijdelijke vervallenverklaring van het recht tot sturen moet worden herbekeken. Op dit punt is er al een beslissing, die overigens kadert in de werkzaamheden waarover ik het daarnet had.

Dan is er natuurlijk het intrekken van het rijbewijs. Dat kan nu al voor een periode van 15 dagen, twee maal verlengbaar tot een maximum van 45 dagen, maar dat is volstrekt onvoldoende. Het heeft niet de minste zin iemand die een verkeersongeval heeft veroorzaakt van het type dat we afgelopen weekend in het Gentse hebben meegemaakt, na 15 dagen zijn rijbewijs terug te geven. Op dit punt zijn er dan ook aanpassingen gepland en is er een voorontwerp van koninklijk besluit klaar om de parketten terzake meer mogelijkheden te geven.

Er is geen enkele reden om niet op dezelfde wijze op te treden bij zware overtredingen die, als het ware op heterdaad, door camera's worden vastgesteld.

De intrekking moet wel onmiddellijk gebeuren. Het heeft geen zin vijftien dagen na een overtreding een rijbewijs in te trekken. Het zal degenen die de camera's bedienen, misschien aanzetten korter op de bal te spelen.

Het voorstel om een snelheidsbegrenzer te installeren in auto's van personen die door overdreven snelheid een zwaar ongeval veroorzaakt hebben, vind ik wel goed, maar het is moeilijk haalbaar. De technische vooruitgang maakt een en ander mogelijk, maar door de verschillende snelheidsbeperkingen – van zone 30 tot de maximumsnelheid van 120 kilometer per uur op de snelwegen – zijn de investeringen groot. Wie zal er voor zorgen dat de snelheidsbegrenzer in de wagen van de overtreder wordt geplaatst en wie zal de kosten dragen?

Er zijn vroeger al een aantal circulaires voor de parketten geweest, onder meer aangaande de verkeersagressie. Het veiligheidsplan dient juist om het strafrechterlijk beleid te oriënteren. Als het verminderen van het aantal ongevallen met dodelijke afloop één van de negen prioriteiten van dat plan is, wil dat zegen dat de parketten aan deze zaken voorrang moeten geven boven andere misdrijven die misschien ook maatschappelijk storend zijn, maar waarvan de impact niet zo groot is als de misdrijven waarover mevrouw Kaçar het had.

**Mevrouw Meryem Kaçar (AGALEV).** – Uit het antwoord kan ik afleiden dat de rondetafel met verschillende ministers en met de minister van Mobiliteit als coördinator er dringend moet komen.

Van mensen op het terrein heb ik ook vernomen dat de administratieve ondersteuning voor het opmaken van processen-verbaal op basis van de onbemande camera's ontoereikend is. Er is inderdaad meer samenwerking nodig, maar ook aan de parketten moet duidelijk worden gesteld dat

*délit par des caméras en l'absence d'agents qualifiés.*

*Le retrait doit certes être immédiat. Cela incitera peut-être les utilisateurs de caméras à réagir plus vite.*

*La proposition d'équiper d'un régulateur de vitesse les voitures des personnes ayant provoqué un accident grave en roulant à une vitesse excessive est séduisante mais difficilement réalisable. Le progrès technique permet beaucoup mais, en raison des différentes limitations de vitesse que nous connaissons, les investissements sont importants. Qui veillera à ce que le régulateur de vitesse soit installé dans le véhicule et qui supportera les coûts ?*

*Des circulaires ont déjà été adressées précédemment aux parquets, notamment à propos de l'agressivité au volant. Le plan de sécurité sert à orienter la politique pénale. Si la réduction du nombre d'accidents mortels est une des neuf priorités de ce plan, cela veut dire que les parquets doivent accorder la priorité à ces matières par rapport aux autres délits.*

**Mme Meryem Kaçar (AGALEV).** – *Je peux déduire de la réponse qu'il est urgent d'organiser la table ronde réunissant différents ministres sous la conduite de la ministre de la Mobilité.*

*L'établissement de procès-verbaux pour des infractions constatées par des caméras en l'absence d'agents qualifiés ne bénéficierait pas du soutien administratif suffisant. Il faut renforcer la collaboration mais il faut aussi clairement faire savoir aux parquets qu'ils doivent accorder la priorité à la*

ze voorrang moeten geven aan de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Het afschrikement is heel belangrijk. Efficiënte en effectieve straffen, gecombineerd met een infrastructuurwijziging en snelheidsbeperkingen, zullen de bestuurders ertoe aanzetten minder snel te rijden.

**De heer Marc Verwilghen**, minister van Justitie. – Het aantal verkeersovertredingen dat per gerechtelijk arrondissement door de parketten behandeld wordt, is soms fenomenaal. Het aantal zaken dat, voornamelijk door politierechtbanken, wordt behandeld is onvoorstelbaar groot en bijzonder belastend. De vervolging van zware verkeersmisdrijven zou binnen het geheel van de verkeersovertredingen echter absolute prioriteit moeten krijgen. In overleg met de minister van Binnenlandse Zaken werden maatregelen genomen. De lichte overtredingen krijgen een administratieve afhandeling, zodat de rechtbanken en de parketten er niet mee belast worden en zich kunnen toespitsen op de zware misdrijven op de weg. Die moeten we bestrijden, wil België Europees koploper worden inzake verkeersveiligheid.

**Mondelinge vraag van de heer Patrik Vankrunkelsven aan de minister van Binnenlandse Zaken over «de P90-machinepistolen» (nr. 2-740)**

**De heer Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – Ik heb in het verleden vanop deze tribune al diverse uiteenzettingen gehouden over de geduchte P90-machinepistolen. De minister heeft me toen telkens de garantie gegeven dat dit wapen nooit in andere handen zou vallen dan in die van de veiligheidsdiensten, het leger en de politie.

Sinds enkele weken zijn een honderdtal van die pistolen zoek, waarschijnlijk gestolen tijdens een transport van de FN-wapenfabriek in Herstal naar een klant. De P90 is een van de nieuwste wapens van FN en wordt vooral gevreesd voor zijn doeltreffendheid en penetratievermogen. Een kogel uit een P90 zou vijf kogelwerende vesten kunnen doorboren.

Ik heb de minister ook al gewezen op het gevaar van dit wapen en hem gevraagd hoe hij de veiligheid van de burgers dacht te garanderen als het in verkeerde handen zou terechtkomen. Ik heb hem ook gevraagd om, met het oog op een sluitende garantie voor de veiligheid van de burger, de productie van dit wapen te doen stilleggen. Dan kan het ook niet meer terechtkomen bij mensen met slechte bedoelingen. Als dat wapen gemaakt wordt, zal het vroeg of laat toch in de handen van de maffia geraken. Spijtig genoeg zijn mijn voorspellingen van toen vandaag waarheid geworden.

Daarom vraag ik de minister vandaag opnieuw hoe hij de burger denkt te beschermen, nu deze wapens in groten getale zijn buitgemaakt. Hoe wil hij dit soort ontvreemdingen in de toekomst vermijden?

Ik vraag hem nogmaals de productie van dit wapen te doen stopzetten.

**De heer Antoine Duquesne**, minister van Binnenlandse Zaken. – *De heer Vankrunkelsven had beter de minister van Justitie ondervraagd. De feiten die hij aanhaalt, maken het voorwerp uit van een gerechtelijk dossier waartoe ik geen toegang heb. Misschien weet de minister van Justitie meer.*

*lutte contre l'insécurité routière.*

*L'élément dissuasif est très important. Des sanctions efficaces et effectives, combinées à une modification de l'infrastructure et à des limitations de vitesse, inciteront les conducteurs à rouler moins vite.*

**M. Marc Verwilghen**, ministre de la Justice. – *Le nombre d'infractions au Code de la route traitées par les parquets dans chaque arrondissement judiciaire est parfois phénoménal. Le nombre de litiges traités, essentiellement par les tribunaux de police, est incroyablement élevé et occasionne beaucoup de travail. Parmi toutes les infractions au Code de la route, les poursuites contre les auteurs de délits graves devraient toutefois avoir la priorité. Des mesures ont été prises en concertation avec le ministre de l'Intérieur. Les infractions légères font l'objet d'un traitement administratif pour permettre aux tribunaux et aux parquets de se concentrer sur les délits graves commis sur la route. Nous devons absolument les combattre si nous voulons que la Belgique arrive en tête du peloton européen en matière de sécurité routière.*

**Question orale de M. Patrik Vankrunkelsven au ministre de l'Intérieur sur «les armes P90» (n° 2-740)**

**M. Patrick Vankrunkelsven (VU-ID).** – *Je suis déjà intervenu à plusieurs reprises à cette tribune au sujet des armes P90. Le ministre a toujours affirmé que ces armes ne tomberaient jamais dans d'autres mains que celles de l'armée et de la police.*

*Depuis quelques semaines, une centaine de ces armes ont disparu. Elles ont probablement été volées lors d'un transport de l'usine FN de Herstal à destination d'un client. Le P90 est une des armes les plus récentes de la FN et elle est redoutée pour son efficacité et sa capacité de pénétration. Une balle de P90 peut traverser cinq gilets pare-balles.*

*J'ai déjà indiqué au ministre le danger que représente cette arme et je lui ai demandé comment il pouvait garantir la sécurité des citoyens si elle tombait dans de mauvaises mains. Je lui ai aussi demandé d'en arrêter la production de manière à garantir qu'elle ne puisse tomber entre les mains de personnes mal intentionnées soulignant que si cette arme est fabriquée, elle tombera tôt ou tard entre les mains de la mafia. Malheureusement, mes prédictions de l'époque se vérifient aujourd'hui.*

*C'est pourquoi, je demande une nouvelle fois au ministre comment il pense protéger le citoyen maintenant qu'un grand nombre de ces armes ont été volées. Comment envisage-t-il d'éviter de tels détournements à l'avenir ? Je lui réitère ma demande de mettre fin à la production de ces armes.*

**M. Antoine Duquesne**, ministre de l'Intérieur. – *Je crois, monsieur Vankrunkelsven, que vous auriez été mieux inspiré d'interroger le ministre de la Justice. En effet, les faits auxquels vous faites allusion en premier lieu sont l'objet d'une information judiciaire, ce qui signifie que je n'ai aucun accès au dossier. Le ministre de la Justice en sait peut-être*

*Ook voor de tweede vraag is mijn collega van Justitie bevoegd. Ziehier het antwoord dat hij me heeft gegeven: de regering beschikt niet over een wettelijke basis om de productie van een goed te verbieden, ook al gaat het om een wapen als de P90.*

*De P90 kan alleen maar gebruikt worden met munitie van een bepaald kaliber die speciaal voor dit wapen werd ontworpen. Vermits deze munitie verboden is, is ze niet in de handel verkrijgbaar en kunnen de verdwenen wapens bijgevolg moeilijk gebruikt worden. Voor een eventuele geheime aanmaak van dergelijke munitie is een specifieke infrastructuur nodig. Bovendien kan deze nagemaakte munitie nooit zo performant zijn als de oorspronkelijke. Het wapen zou dan dezelfde kracht hebben als een pistool met kaliber 22.*

**De heer Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – Ik vind het wat flauw als argument dat de minister mij antwoordt dat de wapens wel gestolen zijn, maar de kogels niet. Wacht hij misschien tot ik hem kom vertellen dat nu ook de kogels weg zijn? Of moet ik de volgende keer een machinegeweer met de kogels meebrengen om echt te bewijzen dat die dingen in omloop zijn?

Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag of de regering het niet opportuun vindt om de productie van dit wapen stil te leggen. Ook hier sust de minister mij met het argument dat wel de wapens, maar niet de kogels verdwenen zijn. Met een dergelijk antwoord kan ik onmogelijk vrede nemen.

**Mondelinge vraag van de heer Jean-François Istasse aan de minister van Binnenlandse Zaken over «het onrechtmatig gebruik van een centrum voor politieke asielzoekers» (nr. 2-742)**

**De heer Jean-François Istasse (PS).** – Op vrijdag 26 oktober 2001 heeft de federale politie aan het centrum van het Rode Kruis van Hastière schriftelijk gevraagd vier personen te horen. Het ging om één asielzoeker die in het centrum verblijft en drie oud-bewoners van het centrum. Op maandag 29 oktober belt de federale politie het centrum op omdat ze de betrokken persoon als getuige wil ondervragen over wat ze vaag als een geval van diefstal omschrijft. De persoon werkt spontaan mee en er wordt nog dezelfde dag om 13.30 uur afgesproken.

*Bij hun aankomst zeggen de agenten dat het om een hoorzitting gaat en ze installeren zich in het sociaal bureau. Enkele minuten later komen ze terug naar buiten met de mededeling dat ze de hoorzitting op het politiebureau zullen voortzetten. Twee uur later komen politiemannen de spullen van de betrokkene halen en brengen ze hem over naar het gesloten centrum van Vottem.*

*Volgens de asielzoeker werd hij op geen enkel ogenblik ondervraagd over welk geval van diefstal ook. Kan de minister dit bevestigen?*

*Het personeel van het centrum was diep geschokt, vooral*

*davantage.*

Voire deuxième question est encore de la compétence de mon collègue de la Justice mais je lui ai demandé de me fournir les éléments de réponse. Je vous les livre : le gouvernement ne dispose d'aucune base légale qui lui permette d'ordonner l'arrêt de la production d'un bien quelconque, même s'il s'agit d'une arme comme le P90. Il ne peut, dès lors, être question de prendre une telle mesure.

J'attire également votre attention sur le fait que le P90 n'est utilisable qu'avec des munitions tout à fait spécifiques et d'un calibre particulier, mises spécialement au point pour cette arme. Ces munitions sont prohibées et ne sont dès lors pas disponibles dans le commerce de sorte que les armes disparues seront très difficilement utilisables. On pourrait cependant imaginer la fabrication occulte de munitions pour alimenter cette arme. Cela suppose une très sérieuse et improbable infrastructure mais ces munitions ne pourront avoir les caractéristiques très performantes des munitions d'origine. La puissance de l'arme, dans ce cas, s'apparenterait à celle d'un pistolet de calibre 6mm ou de calibre 22.

**M. Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – *J'estime que l'argument du ministre est faible quand il dit que les armes ont bien été volées mais non les balles. Attend-il peut-être que je vienne lui dire que les balles ont été volées aussi ? Ou dois-je apporter une prochaine fois, l'une de ces armes et des munitions afin de prouver que ces objets sont en circulation ?*

*Il ne m'a pas non plus dit si le gouvernement estimait qu'il était opportun de mettre fin à la production de ces armes.*

*La réponse du ministre ne me satisfait pas.*

**Question orale de M. Jean-François Istasse au ministre de l'Intérieur sur «l'utilisation abusive d'un centre de demandeurs d'asile politique» (n° 2-742)**

**M. Jean-François Istasse (PS).** – Le vendredi 26 octobre 2001, la police fédérale a déposé une note au centre de la Croix-Rouge de Hastière demandant à rencontrer quatre personnes pour audition, dont un demandeur d'asile résidant au centre et trois anciens résidents. Lundi dernier, le 29 octobre, un coup de téléphone de la police fédérale pour prendre rendez-vous avec la personne concernée pour l'entendre comme témoin après avoir parlé vaguement d'une affaire de vol, arrive au centre. La personne, collaborant spontanément, rendez-vous est pris le même jour à 13 h 30, au centre.

À leur arrivée, les agents répètent qu'il s'agit d'une audition et le bureau social est mis à leur disposition. Quelques minutes plus tard, ils en ressortent en disant qu'ils vont poursuivre l'audition au bureau de police. Deux heures plus tard, les policiers viennent chercher les affaires de cette personne et la conduisent au centre fermé de Vottem.

Selon le demandeur d'asile, à aucun moment, ni dans le bureau social du centre de la Croix-Rouge, ni au poste de police, la moindre question ne lui a été posée sur une quelconque affaire de vol. Le ministre peut-il me confirmer

*door de aangewende methode: men doet een beroep op de burgerzin van een persoon om te komen getuigen en men misbruikt het personeel en de lokalen van het centrum van het Rode Kruis.*

*Vindt de minister niet dat de politie zich schuldig maakt aan bedrog, een handelwijze die bij elk overheidsoptreden en in het bijzonder in asielprocedures verboden moet worden?*

*Wordt de neutraliteit van het Rode Kruis niet misbruikt en komt daardoor zijn geloofwaardigheid niet in het gedrang?*

**De heer Antoine Duquesne**, minister van Binnenlandse Zaken. – *Principieel ben ik het eens met de conclusies van de heer Istasse.*

*De richtlijnen van de Dienst Vreemdelingenzaken zijn duidelijk. Niemand mag bij verrassing of op grond van een vals motief worden aangehouden. Dat betekent dat als iemand uitgeprocedeerd is, hij over vijf dagen beschikt om het grondgebied te verlaten; hij kan dat doen op eigen kracht of hij kan gebruik maken van de bijstand die de Internationale Organisatie voor Migratie hem biedt. Eens deze termijn verstreken is, hij in overtreding en zal hij, als hij door de politie wordt aangehouden, het land worden uitgezet.*

*Ik heb inlichtingen ingewonnen over de feiten die de heer Istasse aanhaalt. Een lid van de federale politie van Hastière heeft inderdaad contact opgenomen met het centrum van het Rode Kruis. De politie had opdracht gekregen een bewoner van het centrum over te brengen en heeft, toen ze de persoon meenam, uitleg gegeven.*

*Dat antwoord bevredigde me niet helemaal, maar ik had te weinig tijd om bijkomende informatie in te winnen. Om geen tijd te verliezen zal ik een verslag vragen aan de algemene inspectie van de diensten.*

**De heer Jean-François Istasse (PS).** – *Ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord. De politie mag niet op die manier tewerk gaan als ze iemand wil aanhouden.*

*Dit toont ook het nut aan van het wetsvoorstel dat door mijn collega's Jean Cornil en Marie-José Laloy werd ingediend. Het debat daarover in de commissie voor de Binnenlandse Zaken komt dus op het geschikte moment.*

## Debat over het faillissement van Sabena

**De voorzitter.** – Aan de orde is het actualiteitsdebat over het faillissement van Sabena. De Senaat zal zich uiteraard niet tot dit debat beperken. De commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden zal de kwestie diepgaand bespreken.

ces faits ?

Je dois lui dire que le personnel du centre a été profondément choqué. Il est scandalisé par la méthode : faire appel au devoir civique d'une personne appelée à témoigner et utiliser abusivement à la fois le personnel et les bureaux – le bureau social de surcroît – du centre de la Croix-Rouge.

Le ministre ne pense-t-il pas que cette démarche policière, qui n'est pas la première, si ma mémoire est bonne, utilise le mensonge qui devrait être banni de toute procédure mettant en œuvre le pouvoir publique, spécialement en cas de demande d'asile ?

En outre, la neutralité de la Croix-Rouge n'est-elle pas malmenée à tort, ainsi que la confiance dont elle devrait être entourée ?

**M. Antoine Duquesne**, ministre de l'Intérieur. – Sur le plan des principes, je partage, monsieur Istasse, vos conclusions.

Les choses doivent être tout à fait claires. Les instructions qui sont données par l'Office des étrangers le sont. Personne ne peut être pris par surprise ou sur base d'un faux motif. Cela signifie que dès que quelqu'un est en fin de droit, il dispose de cinq jours pour quitter le territoire ; il le fait, soit selon ses propres moyens, soit en utilisant les canaux d'assistance comme ce que propose l'Office international des migrations. Passé ce délai, il est en infraction et, s'il est arrêté par des forces de police, il sera expulsé.

Quant aux faits auxquels vous faites allusion, je n'en étais évidemment pas informé. J'ai donc pris des renseignements. On m'a répondu qu'effectivement un membre de la police fédérale de Hastière avait pris contact avec le centre de la Croix-Rouge, que la police avait reçu l'ordre de procéder au transfert d'une personne résidant au Centre et que le policier a emmené la personne en question en fournissant des explications.

Je dois vous dire que je ne trouve pas cette réponse très satisfaisante mais dans le cadre d'une réponse à une question orale, peu de temps est laissé pour réunir l'information. Cependant, pour indiquer très clairement ma volonté en la matière, je ne perdrai pas de temps en demandant des précisions mais je demanderai un rapport à l'inspection générale des services.

**M. Jean-François Istasse (PS).** – Je remercie le ministre de sa réponse qui est très nette. Il ne convient pas que la police fédérale ait recours à des procédures pareilles pour arrêter une personne.

Cette situation souligne l'utilité de la proposition de loi déposée par nos collègues Jean Cornil et Marie-Josée Laloy, proposition qui permettrait de résoudre ce genre de situation. Le débat qui aura lieu en commission de l'Intérieur s'avère donc déjà particulièrement opportun.

## Débat sur la faillite de la Sabena

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle le débat d'actualité que nous avons décidé de mener aujourd'hui sur la situation créée par la mise en faillite de la compagnie aérienne Sabena.

Le Sénat ne se limitera évidemment pas au débat de ce jour. La commission des Finances et des Affaires économiques se

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Het parlement moet, als democratische instelling, de bezorgdheid van de burger vertolken. Het ligt dus voor de hand dat wij hier een bijzonder debat houden over Sabena.

Onze eerste gedachte gaat uiteraard naar al wie bij het faillissement betrokken is: de werknemers, hun families, de toeleveringsbedrijven. Ik vrees dat we de schade amper overzien. Het Planbureau zegt dat het ons 0,5% van het bruto binnenlands product zal kosten.

Het parlement is een politieke assemblee. Dat betekent dat we de verschillende keuzes die aan de orde zijn, moeten blootleggen. Gisteren heb ik de eerste minister tussen een of andere fotosessie door, horen zeggen dat we geen zondebokken moeten zoeken. Dat is ook onze bedoeling niet, want een zondebok zoeken is iemand verantwoordelijk stellen voor iets waar hij geen schuld aan heeft. Wij vragen niet dat een minister ontslag neemt. Wij reageren niet zoals de oppositie destijds bij de ontsnapping van Marc Dutroux. Die eiste toen meteen het ontslag van twee ministers.

Het faillissement van Sabena kan niet worden vergeleken met de ontsnapping van Marc Dutroux. Wij zoeken geen zondebok. Het gaat hier om de politieke verantwoordelijkheid en die ligt bij de regering. In een parlementaire democratie moet de regering zich in het parlement verantwoorden voor de gebeurtenissen die zich voordoen op het ogenblik dat zij aan de macht is. Het is in die context en in het licht van de initiatieven die de regering zopas heeft aangekondigd, dat ik aan het debat wens deel te nemen.

*J'ai rendez-vous avec l'histoire*, zei ooit een Belgisch politicus. De eerste minister zou kunnen zeggen *J'ai rendez-vous avec les journalistes*, maar niettegenstaande dat stellen we samen met de pers vast dat de eerste minister schromelijk tekort is geschoten op gebied van informatie en inlevingsvermogen. Dat heeft bij de getroffen en tot heftige reacties geleid.

Ik wil vandaag drie punten behandelen. Ten eerste, het sociaal akkoord dat de regering vannacht heeft voorgesteld, ten tweede, de uitspraak van de rechtbank van koophandel over het faillissement, en ten derde, de financiering en de juridische opbouw van de nieuwe luchtvaartmaatschappij.

De financiering van het sociaal plan zal voor grote problemen zorgen omdat de begroting daarin niet voorziet. Volgens minister Daems beschikt het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen niet over de nodige miljarden, maar hij verwacht dat het Fonds bij economische groei weer zal worden gespijsd. In een andere context hebben we dat nog van hem gehoord.

**De heer Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Op de vraag of het Fonds over voldoende middelen beschikt, heb ik om elk misverstand te vermijden vannacht gezegd dat het moeilijk is daarop nu een antwoord te geven. De uitbetaling van de vergoedingen zal pas in 2003 gebeuren. Omdat ik niet kan vooruitlopen op toekomstige budgetten, zeg ik vandaag dat veel afhangt van de economische groei.

penchera également sur cette question pour une étude plus approfondie et à plus long terme.

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *En tant qu'institution démocratique, le Parlement doit se faire l'interprète des préoccupations de la population. Il est naturel que nous menions un débat particulier sur la Sabena.*

*Notre première pensée va bien entendu à tous ceux qui sont concernés par la faillite : les travailleurs, leurs familles, les entreprises sous-traitantes. Je pense que nous mesurons à peine les dommages. Le Bureau du Plan indique que cela va nous coûter 0,5% de notre produit national brut.*

*Le Parlement est une assemblée politique. Cela signifie que nous devons exposer les différents choix qui sont à l'ordre du jour. Hier, j'ai entendu le Premier ministre déclarer, à l'occasion de l'une ou l'autre séance de photos, qu'il ne fallait pas chercher de bouc émissaire. Cela n'entre pas dans nos intentions car désigner un bouc émissaire c'est rendre quelqu'un responsable de quelque chose dont il n'est pas coupable. Nous ne demandons pas la démission d'un ministre. Nous ne réagissons pas comme l'opposition l'a fait lors de l'évasion de Marc Dutroux. Elle exigea alors la démission de deux ministres.*

*La faillite de la Sabena ne peut être comparée à l'évasion de Marc Dutroux. Nous ne cherchons pas de bouc émissaire. Il s'agit ici de responsabilité politique et le gouvernement est responsable. Dans une démocratie parlementaire, le gouvernement doit rendre compte au Parlement des événements qui se produisent alors qu'il est au pouvoir. C'est dans ce contexte et à la lumière des initiatives que le gouvernement vient d'annoncer, que je souhaite prendre part au débat.*

*Un homme politique belge a dit un jour « J'ai rendez-vous avec l'histoire ». Le Premier ministre pourrait dire « J'ai rendez-vous avec les journalistes », nous constatons néanmoins comme la presse que le premier ministre n'a pas fait ce qu'il fallait en matière d'information et qu'il n'a pas fait preuve d'empathie. Cette attitude a suscité de vives réactions de la part des personnes touchées.*

*Je voudrais aborder trois points. Tout d'abord, l'accord social présenté cette nuit par le gouvernement ; ensuite, le jugement du tribunal de commerce sur la faillite et enfin, le financement et la structure juridique de la nouvelle compagnie aérienne.*

*Le financement du plan social donnera lieu à de gros problèmes car le budget ne le prévoit pas. D'après le ministre Daems, le Fonds de fermeture des entreprises ne dispose pas des milliards nécessaires mais il s'attend à ce que le Fonds soit à nouveau alimenté en période de croissance économique. Dans un autre contexte, il a déjà tenu le même discours.*

**M. Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *Afin d'éviter tout malentendu, j'ai déclaré cette nuit qu'il était difficile de dire si le Fonds dispose de moyens suffisants. Le paiement des indemnités n'aura lieu qu'en 2003. Comme je ne peux pas préjuger des budgets futurs, je dis aujourd'hui que beaucoup dépendra de la croissance économique. Si elle est suffisante, il ne sera pas difficile*

Als die er is, zal er geen probleem zijn om het Fonds te spijzen.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Dus de minister is het met mij eens dat het Fonds vandaag niet over de nodige financiële middelen beschikt. Een gewone werkgever kan het zich niet permitteren geen geld opzij te zetten voor slechte tijden, maar de regering kan haar financiële verplichtingen wel naar de toekomst doorschuiven.

De vroegere eerste minister Dehaene kreeg vaak het verwijt te horen dat hij de problemen pas oploste toen ze zich voordeden. Deze regering overtreft hem. Ze zal de huidige problemen in de toekomst oplossen op voorwaarde dat er economische groei is en de middelen voorhanden zijn.

Anderzijds zouden we ook willen vernemen hoe de overige tegemoetkomingen worden gefinancierd en hoe dat in de begroting wordt verrekend?

Een tweede probleem betreft het opstarten van de nieuwe luchtvaartmaatschappij. De juridische constructie en de financiering getuigen van improvisatie.

Het faillissement is op drijfzand gebouwd. De rechter, zonder daartoe verzocht te zijn, overweegt immers dat de concordatprocedure werd misbruikt om het faillissement te organiseren. Volgens haar werd het gerechtelijk akkoord niet gevraagd om een leefbare oplossing voor het bedrijf uit te werken, maar om het faillissement te organiseren door het overdragen van immateriële activa onder voorwaarden die niet verzoenbaar zijn met de wet op het concordat, noch met die op het faillissement.

De slots die een immateriële waarde zijn, hebben ook een belangrijke commerciële waarde. Ze zijn essentieel voor het hub-systeem dat Sabena elf jaar geleden in het leven heeft geroepen om de verbindingen vanuit Brussel te blijven verzekeren.

Volgens de wet kan een overdracht van activa slechts gebeuren met akkoord van de rechter-commissaris. Dat is hier niet het geval. Er is daarop geantwoord dat de overdracht van de slots tot het gewoon beheer behoort. Wie kan nu geloven dat de overdracht van slots zoiets is als de verkoop van het bureau van de heer Müller of het onderschrijven van een abonnement op een krant. Het gaat immers om de commerciële essentie van de structuur. Er wordt een geïmproviseerde sterfhuisconstructie opgezet met overdracht van activa zonder juridische waarborgen voor de toekomst. We gaan dus naar grote onzekerheid en processen. Er zijn meer dan 90 miljard schuldvorderingen. Voor de activa zal worden gevochten en sommige schuldeisers zullen de nietigheid van die overdracht aan de orde stellen.

Voor de financiering van de nieuwe maatschappij wordt acht miljard uitgetrokken. Eminente luchtvaartdeskundigen spreken van een onderkapitalisering. Er bestaat de grootste vaagheid over de manier waarop dat bedrag wordt bijeengebracht. Ook hier vrees ik een sterfhuisconstructie. Gaat het om vers geld? Werden er overheidswaarborgen verleend? Zijn er door de overheid achtergestelde leningen toegezegd? Zijn er schuldeisers van Sabena die vers geld geven aan de nieuwe firma in het licht van de aard en de honorering van hun schuldvordering tegenover Sabena? In het kader van een sterfhuisconstructie geeft dat een andere

*d'alimenter le fonds.*

*Donc le ministre est d'accord pour dire que le Fonds ne dispose pas de moyens suffisants aujourd'hui. Un travailleur ne peut se permettre de ne pas mettre de l'argent de côté pour les mauvais jours mais le gouvernement peut lui repousser ses obligations financières à demain.*

*On a parfois reproché au Premier ministre précédent de ne régler les problèmes qu'au moment où ils se présentaient. Ce gouvernement le surpasse. Il va régler les problèmes actuels dans le futur à condition que la croissance soit suffisante et que les moyens soient disponibles.*

*Nous aimerions aussi savoir comment les autres indemnités seront financées et comment elles seront imputées au budget.*

*Un deuxième problème porte sur le lancement de la nouvelle compagnie aérienne. Sa structure juridique et son financement relèvent de l'improvisation.*

*La faillite repose sur du sable. Le juge considère que la procédure de concordat a été utilisée afin d'organiser la faillite. Selon elle, le concordat a été demandé non pour élaborer une solution viable pour l'entreprise mais bien pour organiser la faillite par le transfert d'actifs immatériels sans respecter les conditions fixées par les lois relatives au concordat et à la faillite.*

*Les slots qui constituent une valeur immatérielle, ont aussi une valeur commerciale importante. Ils sont essentiels dans le système de hub développé par la Sabena depuis onze ans afin de maintenir les liaisons au départ de Bruxelles.*

*Aux termes de la loi, un transfert d'actifs ne peut se faire qu'avec l'accord du juge-commissaire. Or cela n'est pas le cas ici. On nous répond que le transfert des slots relève de la gestion ordinaire. Qui peut croire que la vente de ces slots est comparable à la vente du bureau de M. Müller ou la souscription d'un abonnement à un journal ? Il s'agit de l'essence commerciale de la structure. Il s'agit d'une construction improvisée avec transfert d'actifs sans garanties juridiques pour l'avenir. Il y a plus de 90 milliards de créances. On se battra pour les actifs et certains créanciers demanderont l'annulation de ce transfert.*

*On prévoit huit milliards pour le financement de la nouvelle compagnie. D'éminents spécialistes disent qu'il y a sous-capitalisation. Le flou total règne quant à la manière dont on va rassembler cette somme.*

*Un spécialiste dit que 1500 à 2000 membres du personnel suffisent pour lancer la nouvelle compagnie. Existe-t-il un plan d'entreprise ? Existe-t-il une véritable alternative ? Les actionnaires privilégiés de la Sabena participent-ils au financement de la nouvelle société avec le même statut ? BIAC ou ses actionnaires ont-ils été impliqués ? Si c'est le cas, il y a des intérêts contradictoires entre les actionnaires de BIAC, BIAC même et les actionnaires d'une compagnie aérienne. Ce cumul est d'ailleurs en contradiction avec une directive européenne. Le ministre peut-il faire la clarté à ce sujet ?*

*Le Financial Times d'aujourd'hui indique que la nouvelle compagnie ne se fonde sur aucune conception commerciale*

betekenis aan de concrete financiële afwerking.

Volgens een luchtvaartdeskundige zijn er maximaal 1.500 tot 2.000 personeelsleden nodig om de nieuwe maatschappij op te starten. Bestaat daarvoor een businessplan? Welk echt alternatief bestaat er? In Sabena zijn er aandeelhouders met een bijzondere bescherming. Keren die bevoorrechte aandeelhouders met hetzelfde statuut terug in de financiering van de nieuwe maatschappij? Zijn de aandeelhouders van BIAC erbij betrokken of BIAC zelf? Indien dat het geval is, bestaan er tegenstrijdige belangen. Er bestaan immers tegenstrijdige belangen tussen de aandeelhouders van BIAC, BIAC zelf en de aandeelhouders van een luchtvaartmaatschappij. Die cumulatie is trouwens strijdig met een Europese richtlijn. Kan de minister daarover duidelijkheid verschaffen?

In de *Financial Times* van vandaag lees ik dat de nieuwe maatschappij niet steunt op enige commerciële overweging, maar is ingegeven door nationale trots. De krant stelt dat de constructie op los zand is gebouwd en gedoemd is om te mislukken wegens het ontbreken van een coherent bedrijfsplan.

Het bedrijfsplan is een spookplan, een variatie van het plan-Müller, maar dan in een totaal andere context naar voren gebracht.

Wij wensen uiteraard dat solide alternatieven worden uitgewerkt die het mogelijk maken aan de gerezen problemen het hoofd te bieden. We vrezen evenwel dat wat nu voorligt, de zoveelste communicatietruc is. Men reageert op de crisis, maar men heeft geen toekomstperspectief. Een totaal gebrek aan juridische en aan effectief toegezegde financiële onderbouw kenmerken het alternatief.

De toenmalige oppositie heeft in verband met de zaak-Dutroux het land in rep en roer gezet. De heer Godfroid heeft gisteren in een interview gezegd dat 35 miljard werd overgepompt van Sabena naar Swissair onder voorwaarden die wettelijk niet aanvaardbaar zijn. Hij vergeleek dit schandaal met de zaak-Dutroux. Dat is toch geen lichtzinnige bewering. We kunnen deze verklaring voegen bij alle andere punten waarop collega Jacques D'Hooghe eerder in talrijke interventies heeft gewezen, waaronder het hotelakkoord waar de minister gelukkig niet bij was.

Ik vraag het ontslag niet van de minister, want hij was er niet bij toen de essentiële beslissingen genomen moesten worden. We hadden in ons land een gravenkasteel. Graaf Davignon en graaf Lippens bouwen nu geen gravenkasteel, maar een luchtkasteel. Ze namen hun adresboekje, belden hun relaties op en zegden dan aan de eerste minister dat er een oplossing was. Spijtig genoeg – en ieder tegenbewijs aanvaard ik gaarne – is er geen oplossing en moeten we de mensen opnieuw teleurstellen. De regering heeft op meerdere ogenblikken het probleem onderschat en verklaard dat het faillissement was uitgesloten. Gedurende al deze maanden werd het parlement, dat meermaals om informatie heeft gevraagd, niet correct ingelicht. De eerste minister was niet bij machte dit belangrijke dossier te behandelen. Hij moet zijn verantwoordelijkheid opnemen en zijn ontslag aanbieden.

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Mijn eerste gedachten gaan naar de slachtoffers van dit drama, namelijk het personeel. Een politicus mag zich echter niet beperken tot*

*mais est inspirée par la fierté nationale. Le journal indique que cette construction repose sur du sable et est vouée à l'échec en raison de l'absence d'un plan d'entreprise cohérent.*

*Le plan d'entreprise n'est qu'un plan fantôme, une variante du plan Müller mais présentée dans un contexte tout à fait différent.*

*Nous souhaitons bien entendu que l'on élabore des alternatives solides permettant de faire face aux problèmes qui surgissent. Nous craignons cependant que ce qu'on nous présente ne soit qu'un truc de communication de plus. On réagit à la crise mais on n'a pas de perspective d'avenir.*

*M. Godfroid a déclaré hier que 35 milliards avaient été transférés de la Sabena vers Swissair dans des conditions légalement inacceptables. Il a comparé ce scandale à l'affaire Dutroux. Ce n'est pas une affirmation faite à la légère. Nous ajoutons cet élément aux nombreux autres points soulignés par notre collègue Jacques D'Hooghe.*

*Je ne demande pas la démission du ministre car il n'était pas là lorsque les décisions essentielles furent prises. Les comtes Davignon et Lippens ont pris leur carnet d'adresses et ont téléphoné à leurs relations. Ils ont dit au Premier ministre qu'il y avait une solution mais malheureusement, il n'y a pas de solution. Le gouvernement a sous-estimé le problème à plusieurs reprises et a déclaré que la faillite était exclue. Pendant ces longs mois, le Parlement, qui a demandé des explications à plusieurs reprises, a été mal informé. Le Premier ministre n'était pas à même de traiter ce dossier important. Il doit prendre ses responsabilités et donner sa démission.*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Mes pensées iront tout d'abord aux victimes de ce drame, c'est-à-dire à l'ensemble du personnel qui, du jour au lendemain, se trouve*



*medelijden, hij moet de situatie ontleden en lessen trekken voor de toekomst.*

*Dit faillissement heeft zware gevolgen. Niet alleen zouden twaalfduizend mensen bij Sabena en haar filialen hun job verliezen, ook in tal van andere bedrijven die met Sabena samenwerken, zijn duizenden jobs bedreigd.*

*Volgens La libre Belgique zou de werkloosheid met 2% stijgen en de economische groei 0,5% lager uitvallen als er geen maatregelen worden genomen.*

*Het is waarschijnlijk een van de zwaarste problemen waarmee de Belgische economische ooit geconfronteerd werd, vooral omdat alles zo plots en brutaal is gebeurd, wat bijvoorbeeld niet het geval was met de Waalse staalindustrie.*

*Het probleem is niet nochtans nieuw. Reeds in 1948 komt Sabena in moeilijkheden en moet de Belgische staat voor het eerst een lening waarborgen.*

*In 1958 werken er tienduizend mensen en is de financiële toestand belabberd.*

*In 1974, bij de vijftigste verjaardag van Sabena, bedraagt het deficit meer dan 1 miljard frank.*

*In 1981 wijst de Inspectie van Financiën op de benarde financiële situatie van Sabena. Het deficit is opgelopen tot circa tien miljard.*

*In 1991 springt de staat voor de laatste keer bij omdat de Europese Commissie inmiddels besliste dat directe staatssteun de concurrentie vervalst. De situatie is opnieuw dramatisch.*

*Dan volgen verschillende ongelukkige huwelijken.*

*Het eerste, met British Airways en KLM die elk een belang van 20% namen, is eigenlijk een schijnhuwelijk en duurt geen zes maanden.*

*Het tweede, met Air France, wordt amper voltrokken. Het duurt slechts twee jaar, van 1992 tot 1994.*

*Het derde, met Swissair, is eerder een huwelijk met universele gemeenschap van goederen waarbij één van de twee partners de kas plundert.*

**De heer Philippe Moureaux (PS).** – Een juweeltje van een privé-onderneming!

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Concludeer niet zo vlug!

confronté à une situation extrêmement dramatique sur le plan individuel, dont il ne voit pas nécessairement une issue heureuse. Bien entendu, l'homme politique ne peut se borner à compatir à une situation ; il doit examiner celle-ci, tirer les leçons du passé et tenter de définir un avenir.

Il s'agit en l'occurrence d'un problème extrêmement important, la presse s'en est fait largement l'écho. On a parlé non seulement de douze mille emplois directs supprimés pour l'ensemble de la Sabena et de ses filiales, mais aussi d'un grand nombre d'emplois dans des sociétés en contact avec la Sabena. L'impact est considérable.

Si rien n'est fait, il risque d'y avoir 2% de chômeurs en plus, selon *La Libre Belgique*, et il semble que les chiffres aient été vérifiés, et 0,5% de croissance en moins, soit près de 53 milliards au total sur un produit intérieur brut de 10.000 milliards.

Au-delà du drame individuel de chaque Sabénien et Sabénienne, l'évolution politique et économique de ce dossier est extrêmement importante : il s'agit probablement d'un des problèmes les plus graves que la Belgique économique ait eu à connaître, d'autant plus que les choses se sont produites violemment, brutalement, contrairement à ce qui s'est passé, par exemple, dans le domaine de la sidérurgie, bien connu des Wallons, où la mise au point a pris un certain temps, laissant des espoirs pour un certain nombre de travailleurs.

Le problème n'est pas nouveau. La Sabena connaît des difficultés depuis 1948. Il suffit de reprendre les éléments avancés ces derniers jours. En 1948 déjà, le gouvernement avait eu recours à des « rustines » : il avait commencé à donner sa garantie pour le financement.

En 1958 : dix mille emplois et une situation financière mauvaise.

En 1974, au cinquantième anniversaire de la Sabena, le déficit dépasse le milliard de francs.

En 1981, l'Inspection des Finances émet un certain nombre de remarques pointant la mauvaise situation de la société ; le déficit avoisine les dix milliards.

En 1991, l'État intervient pour la dernière fois car la Commission européenne avait décidé que la concurrence ne permettait pas les aides directes de l'État. De nouveau, la situation est catastrophique.

Ont suivi les mariages qui n'ont pas été ce qui se fait de mieux dans le secteur.

Le premier a quasiment été un mariage blanc avec British Airways et la KLM : 20% de la Sabena World Airline, à l'époque. Il a duré moins de six mois.

Le deuxième, avec Air France, a été un mariage à peine consommé : il n'a duré que deux ans, de 1992 à 1994.

Le troisième, avec Swissair, serait plutôt, pour continuer ma métaphore, un mariage de communauté universelle avec un des époux qui pique la caisse.

**M. Philippe Moureaux (PS).** – Un grand fleuron du privé !

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – J'y viendrai monsieur Moureaux. C'était un raccourci quelque peu

*De staat heeft sinds de oprichting van Sabena altijd een meerderheidsparticipatie behouden.*

*Het is duidelijk dat de staat geen goede beheerder is. We hebben te maken met het falen van een systeem waarin de staat meerderheidsaandeelhouder is.*

**De heer Philippe Moureaux (PS).** – *U verdraait de waarheid, mijnheer Monfils. Het was verkeerd vertrouwen te schenken aan de privé-beheerders, de goede vrienden...*

**Mevrouw Magdeleine Willame-Boonen (PSC).** – *Kijk hoe ze op elkaar gesteld zijn...*

**De voorzitter.** – *Iedereen heeft het recht voor zijn mening uit te komen... op het spreekgestoelte.*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Bij iedere poging om een economische sector te beheren, is de Staat onderuit gegaan omdat dit niet behoort tot zijn fundamentele opdrachten. De Staat moet zich niet in de plaats stellen van de privé-sector.*

**De heer Josy Dubié (ECOLO).** – *Zijn de geprivatiseerde Britse spoorwegen soms een voorbeeld van goed beheer?*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Ik herhaal dat de Staat hier gefaald heeft. Sommigen pluizen de verklaringen na die de ene of de andere op een bepaald ogenblik heeft afgelegd.*

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *Het faillissement is gisteren uitgesproken.*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Ik heb niet veel zin om de geschiedenis van Sabena nog eens in detail te herhalen. Ik moet echter vaststellen dat er in al die jaren waarin uw partij aan de macht is geweest geen enkele maatregel op middellange of lange termijn is genomen die de toekomst van onze nationale luchtvaartmaatschappij veilig kon stellen.*

*Ik ben er zeker van dat een parlementaire onderzoekscommissie zal uitzoeken wat er in het verleden fout is gelopen.*

*De werknemers van Sabena verwachten van ons echter een toekomstvisie.*

*Voor de PRL zijn twee zaken van fundamenteel belang.*

*Er moet ten eerste een goed sociaal akkoord komen voor de mensen die geen nieuwe job vinden. Vannacht werd een akkoord bereikt. De persagentschappen spreken van premies en van een bedrag van 15 tot 16 miljard in de hypothese dat 5.000 tot 5.100 banen verdwijnen. Misschien kan de minister ons daar meer uitleg over geven.*

*Het zou natuurlijk beter zijn dat alle personeelsleden door andere maatschappijen worden overgenomen.*

*Het volstaat niet aan de mensen die hun werk verliezen enkele beperkte voordelen te verlenen. Een liberale Staat die zichzelf respecteert, moet trachten iedereen werk te geven.*

téméraire.

Depuis le début de la Sabena, l'État conserve toujours la majorité du capital.

Il apparaît clairement que l'État n'est pas un gestionnaire économique. Nous assistons à la faillite d'un certain système où l'État est majoritaire dans une société.

**M. Philippe Moureaux (PS).** – *Vous déformez la vérité, monsieur Monfils. L'erreur est d'avoir fait confiance aux gestionnaires du privé, aux grands amis...*

**Mme Magdeleine Willame-Boonen (PSC).** – *Voyez comme ils s'aiment...*

**M. le président.** – *Chacun a le droit d'exprimer son opinion... à la tribune.*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Chaque fois que l'État a voulu gérer un secteur économique, il s'est cassé la figure car ce n'est pas sa mission fondamentale. L'État n'a pas à se substituer au privé.*

**M. Josy Dubié (ECOLO).** – *Prendriez-vous pour référence les chemins de fer britanniques qui sont pourtant privatisés ?*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Je répète donc que nous assistons à la faillite d'un État qui veut jouer au gestionnaire économique. C'est comme cela depuis 1948.*

*Je ne me lancerai pas comme certains dans une recherche fastidieuse des responsabilités, en épinglant certaines déclarations prononcées par telle ou telle personne à différentes époques.*

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *La faillite a été prononcée hier, monsieur Monfils.*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Mon cher collègue, je n'ai pas envie de reprendre en détails ce qui s'est fait au fil du temps, mais force est de constater que durant les années où vos amis étaient au pouvoir – sans interruption jusqu'en 1999, faut-il le rappeler – aucune décision à moyen ou long terme n'a été prise pour dessiner un destin à notre compagnie nationale.*

*Je suis persuadé qu'une commission d'enquête se chargera de ce dossier, soit à la Chambre, soit au Sénat. Elle aura pour mission d'analyser exactement ce qui s'est passé depuis une quarantaine d'années, pas nécessairement pour condamner moralement les responsables, mais pour tirer les conséquences afin qu'une telle situation ne se reproduise plus jamais.*

*Mais nous sommes surtout là pour parler d'avenir ; c'est sans doute ce qu'attendent les Sabéniens et les Sabéniennes.*

*Pour le PRL, deux éléments semblent fondamentaux.*

*Premièrement, un accord social convenable pour ceux qui, malheureusement, ne retrouveront pas d'emploi. J'espère que le ministre ici présent pourra nous informer à cet égard. Nous disposons d'un certain nombre de dépêches d'agence sur l'accord intervenu cette nuit. On parle de primes, d'une somme de 15 à 16 milliards. J'aimerais que le ministre nous précise le montant de l'accord social et les modalités arrêtées cette nuit. L'évaluation financière est forcément déterminée sur une base hypothétique ; on a parlé de 5.000 à 5.100*

*Het tweede element is de wijze waarop een nieuwe luchtvaartmaatschappij zal worden opgestart. Daarover moet goed worden nagedacht.*

*Ik weet niet of het nog mogelijk is, rekening houdend met de deregulering, de aanwezigheid van Europese operatoren op het terrein en een hele reeks economische factoren, om een luchtvaartactiviteit te behouden en een nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij op te richten. Voor het imago van België en voor onze economie zou het alleszins een goede zaak zijn.*

*Is de operatie met DAT mogelijk? DAT is immers voor 100% eigendom van Sabena en bijgevolg rijst de vraag of de aandelen die eigendom zijn van Sabena door de curatoren zullen worden opgeëist. Dat zou de situatie natuurlijk ingewikkelder maken. We zouden dan de 32 toestellen en de 1000 werknemers van DAT verliezen.*

*Is de minister er zeker van dat het onaangeroerde overbruggingskrediet kan worden gebruikt voor de oprichting van een nieuwe maatschappij? Het kapitaal van de nieuwe onderneming zou bestaan uit acht miljard nieuw kapitaal en het overbruggingskrediet van vijf miljard.*

*Wat gebeurt er met de slots van Sabena? Maken die deel uit van de activa van de onderneming waardoor de curatoren ze zouden kunnen opeisen? Kunnen ze door DAT worden overgenomen of kunnen ze op vraag van andere luchtvaartmaatschappijen worden herverdeeld als de nieuwe maatschappij er niet vlug komt? In de kranten lezen we dat Lufthansa en Air France hun activiteiten vanuit Brussel willen uitbreiden. Dat lijkt mij logisch en BIAC, dat 30 tot 50% van zijn inkomsten verliest, zal dat zeker niet weigeren.*

*Het kan ons alleen maar verheugen dat enkele grote Belgische ondernemers beslist hebben om een pool te vormen, maar zal een kapitaal van acht miljard volstaan?*

*Hebt u inlichtingen over eventuele samenwerkingsverbanden? Er was onder meer sprake van Virgin. Wat is de stand van zaken?*

*De filialen van Sabena zijn belangrijk voor de tewerkstelling. Van de 12.000 mensen bij Sabena zouden er 6.000 rechtstreeks instaan voor de vliegtuigen. De andere 6.000 zouden werken voor Atraxis, Sobelair, Sabena Hotels, Sabena Flight Academy, enzovoort. Bestaat er een mogelijkheid om al deze ondernemingen in het nieuwe systeem te integreren zodat het banenverlies kan worden beperkt?*

*Kan de minister ons meer gegevens verstrekken over het sociaal plan en de haalbaarheid van de nieuwe operatie? Het spreekt vanzelf dat we hem niet zullen ondervragen over de samenstelling van de nieuwe raad van bestuur aangezien de onderhandelingen nog niet zijn afgerond.*

*Het is geruststellend dat er op zo'n korte termijn een nieuw project in de steigers staat. Het zou dramatisch zijn als er nieuwe onvoorziene hindernissen zouden opduiken en het laatste sprankje hoop van het personeel zou verdwijnen.*

*Ik heb er ieder geval vertrouwen in en ik hoop dat de regering alles in het werk zal stellen om het project waar te maken.*

emplois perdus. Qu'en est-il exactement ?

Plutôt qu'un accord social, nous préférons évidemment que tout le personnel soit repris ailleurs.

En effet, ce qui compte, ce n'est pas nécessairement et uniquement de donner quelques avantages, hélas limités, au personnel qui perd son emploi, mais d'essayer, comme dans tout État libéral qui se respecte, de donner du travail à chacun.

Donc, le deuxième élément est évidemment de réfléchir à la manière dont on peut constituer une nouvelle société aérienne en Belgique. Je ne suis pas un opérateur économique, contrairement semble-t-il à tous ceux qui considèrent que depuis plus de quarante ans, l'État a bien géré la Sabena. J'ignore donc s'il est possible, aujourd'hui, *hic et nunc*, compte tenu de la dérégulation, de la présence d'opérateurs européens sur le terrain ainsi que de toute une série d'éléments économiques, de recréer ou de maintenir – peu importe le système juridique – une activité aérienne et de créer une compagnie nationale sur notre sol. C'est évidemment cela qu'il faut examiner. Sur le plan de l'image de la Belgique, sur le plan du développement économique de l'ensemble d'une série d'activités autour de la compagnie aérienne, il est certain que le maintien d'une compagnie aérienne paraît essentiel. Est-ce possible ?

Je souhaite poser plusieurs questions au ministre.

Premièrement, l'opération avec la DAT est-elle possible ? La DAT étant filiale à 100% de la Sabena, on peut se poser la question de savoir si les titres détenus par la Sabena dans la DAT ne risquent pas de retomber dans l'ensemble de l'actif restant en cas de faillite. Ne seront-ils pas réclamés par la curatelle ? Dans cette éventualité, les choses deviendront beaucoup plus difficiles parce qu'on ne bénéficiera plus alors de la situation actuelle de la DAT et on se retrouvera à zéro, avec peut-être la possibilité financière de créer une nouvelle compagnie mais tout restera à faire. Nous n'aurions plus la possibilité d'utiliser les 32 appareils de la DAT ni l'ensemble du système actuel et les mille emplois actuels de la DAT.

Deuxièmement, êtes-vous certain que le crédit-pont que le gouvernement avait consenti à la Sabena et qui lui permettait d'avoir un espoir de reprise dans le cas d'un concordat, pourra être utilisé au niveau de la nouvelle société ? J'ai lu que la nouvelle société représenterait huit milliards, plus éventuellement le crédit-pont de cinq milliards.

Troisièmement, qu'en est-il du problème des slots, des autorisations d'utilisation de l'espace aérien consenties à la Sabena ? Ces autorisations seront-elles reprises dans l'actif, la curatelle pouvant alors les réclamer, ou au contraire pourront-elles être utilisées par la DAT, à moins qu'elles ne soient redistribuées, à la demande d'autres compagnies aériennes, si d'aventure la nouvelle société n'était pas créée rapidement ? Les journaux annonçaient déjà ce matin que la Lufthansa et Air France comptaient développer une série d'activités européennes au départ de Bruxelles. C'est évidemment assez logique et cela peut être considéré comme positif par BIAC qui gère l'aéroport et qui perd entre 30 et 50% de ses rentrées. Dans ces conditions, la présence d'autres compagnies aériennes constitue un élément positif.

Quatrièmement, ces huit milliards suffiront-ils ? Certes, il s'agit d'une initiative totalement privée et nous ne pouvons

**De heer André Geens (VLD).** – Ik neem met enige schroom en voorzichtigheid het woord in dit actualiteitsdebat over Sabena. Mijn gedachten gaan uit naar de duizenden gezinnen die vandaag worden geconfronteerd met financiële onzekerheid, arbeidsonzekerheid en de daaruit voortvloeiende psychologische en sociale problemen.

Toch wens ik de geschiedenis van Sabena in herinnering brengen. De huidige situatie mag niet als een losstaand feit worden gezien. Onze luchtvaartmaatschappij heeft een lange geschiedenis met Afrikaanse wortels.

De grote problemen zijn in de jaren zeventig ontstaan. In 1973 en 1974 was er de oliecrisis die aanleiding heeft gegeven tot een grote prijzenslag inzake de transatlantische vluchten. In 1975 wordt een eerste, heel belangrijke herstructurering doorgevoerd, met een verlaging van de lonen en de invoering van brugpensioenen. De regering pompt 4,25 miljard in de luchtvaartmaatschappij. In 1978 blijken de miljarden opgesoupeerd en wordt de maatschappij geconfronteerd met gecumuleerde verliezen. In deze periode neemt de heer Van Rafelghem het roer in handen. In een vijfjarenplan stelt hij voor 1.500 banen te schrappen om het hoofd te kunnen bieden aan de moeilijkheden.

In 1979 krijgt Sabena nog eens 3 miljard. Ook deze financiële

évidemment que nous montrer satisfaits qu'une série de grandes entreprises de Belgique aient décidé, pour toute une série de raisons exposées à la RTBF par MM. Lippens et Davignon, de former un pool permettant d'envisager éventuellement un redémarrage avec un plan industriel. Les calculs ont-ils été faits ? La situation sera-t-elle tenable avec huit milliards ?

Avez-vous des renseignements concernant les éventuelles synergies ? On a parlé d'accords avec Virgin ou d'autres sociétés ? Qu'en est-il ?

Les filiales, quant à elles, sont très importantes en termes d'emploi. On parle de 12.000 Sabéniens et Sabéniennes, dont 6.000 sont directement affectés au fonctionnement des avions et les autres relèvent d'Atraxis, Sobelair, Sabena Hotels, Sabena Flight Academy, etc. Si la nouvelle société démarre à partir de la DAT, toutes ces filiales ont-elles des chances raisonnables d'être réintégrées dans le nouveau système ? N'y aura-t-il pas un grand nombre de pertes d'emplois ?

J'aimerais recevoir une réponse à toutes ces questions, étant entendu que nous n'allons pas vous interroger maintenant sur la composition du conseil d'administration de la nouvelle société puisque les négociations sont en cours. Il est intéressant que le Sénat puisse obtenir des informations sur le plan social et sur la faisabilité de l'opération.

Je suis heureux que, dans une situation aussi catastrophique, on dispose très rapidement d'un avant-projet. J'espère qu'il prendra corps car il serait dramatique, après l'annonce de la fin de l'existence de la compagnie nationale, que l'espoir tenu qu'entretient encore le personnel s'effondre dans les prochains jours parce que des obstacles déterminants auraient éventuellement été présentés à l'encontre de la nouvelle société.

Personnellement, je suis confiant et j'espère que le gouvernement fera tout ce qui est possible pour que cette nouvelle société voie le jour.

**M. André Geens (VLD).** – *C'est avec quelque hésitation et circonspection que je prends la parole dans ce débat d'actualité sur la Sabena. Mes pensées vont aux milliers de familles confrontées, aujourd'hui, à l'insécurité financière, à l'insécurité d'emploi et aux problèmes psychologiques et sociaux qui en résultent.*

*Je souhaite cependant rappeler l'histoire de la Sabena. La situation actuelle ne peut pas être perçue comme un fait isolé.*

*Les gros problèmes ont débuté dans les années septante. En 1973 et 1974, la crise pétrolière a entraîné une bataille des prix des vols transatlantiques. Une première restructuration très importante est opérée en 1975 avec une diminution des salaires et l'introduction de prépensions. Le gouvernement injecte 4,25 milliards dans la société. En 1978, ces milliards sont déjà dilapidés et la compagnie doit faire face à des pertes cumulées. C'est à cette époque que M. Van Rafelghem prend les commandes et qu'il décide de supprimer 1500 emplois.*

*En 1979, la Sabena reçoit encore trois milliards mais cela ne suffit pas. En 1980, un nouveau plan de restructuration propose de diminuer le nombre d'emplois à 9500. Pour couronner le tout, en 1981, l'Inspection des finances annonce que, sans une nouvelle injection de capitaux, la Sabena serait*

injectie volstaat niet. In 1980 komt er een nieuw herstructureringsplan. Eens te meer wordt voorgesteld het personeelsbestand tot 9.500 banen in te krimpen. In 1981 komt de klap op de vuurpijl als de inspectie van Financiën rapporteert dat Sabena zonder een nieuwe kapitaalinjectie voor het einde van het jaar virtueel failliet zou gaan. Sabena beschikte op dat ogenblik over een kapitaal van 8 miljard met een gecumuleerd verlies van 8,9 miljard. Bovendien heeft de maatschappij volgens de inspectie van Financiën 20% personeel te veel.

In 1982 is er een lichte verbetering. Er komen voorgesprekken tot stand met SAS. In 1983 is er zelfs hoop want Sabena kruipt uit de rode cijfers. In 1988 komt er onder Van Rafelghem een nieuw herstructureringsplan. Op dat moment volstaat de kapitaalsverhoging van de Belgische regering al niet meer. Sabena moet dus dringend op zoek naar een nieuwe partner. Vervolgens nemen British Airways en KLM elk een belang van 20% in Sabena, ter waarde van 2 miljard elk. De Europese Commissie protesteert hiertegen.

In 1990 wordt Pierre Godfroid de nieuwe topman. Het akkoord met British Airways en KLM wordt opgezegd, onder meer als gevolg van de problemen die de internationale luchtvaartsector ondervindt van de Golfcrisis.

Met een nieuw plan komt opnieuw geld op tafel, waarvan de helft afkomstig is van een schuldkwijtschelding door de Staat.

In 1992 tekent de heer Godfroid een akkoord met Air France, dat voor 37,5% participeert in Sabena, in ruil waarvoor de Belgen 6 miljard krijgen.

In 1993 is er een nieuwe besparingsronde, ditmaal van 5,5 miljard. Het personeel verzet zich hevig. Vakbonden en directie bereiken een akkoord, gebaseerd op loonmatiging en aanzienlijke besparingen. In die periode wordt Air France zelf geconfronteerd met zware moeilijkheden en kijkt Sabena aan tegen een verlies van 4,5 miljard.

1995 is het jaar van Swissair. Na goedkeuring door de Europese autoriteiten neemt het Zwitsers bedrijf 49,5% van het kapitaal voor een bedrag van 6 miljard. Bovendien neemt het een optie van 13%. De Belgische regering doet een geste van 9 miljard.

De sociale malaise groeit. De piloten staken en het boordpersoneel vraagt nieuwe voorwaarden, maar de heer Godfroid wil meer flexibiliteit van het personeel. In februari 1996 wordt er gestaakt. De heer Godfroid stapte op en wordt vervangen door de heer Reutlinger.

In 1996 lopen de verliezen op tot 8,8 miljard. In 1997 lijkt de situatie ietwat te verbeteren, niettegenstaande een verlies van 2,5 miljard.

De beslissing om ineens 34 Airbustoestellen te bestellen is naar mijn oordeel de doodsteek. De heer Reutlinger bevestigt evenwel dat er geen twijfel bestaat over de groei van de groep.

In het voorjaar 2000 wordt een akkoord getekend tussen de Belgische regering en de SAir Group, waarbij de Zwitserse aandeelhouder belooft 85% te nemen in het kapitaal van Sabena in ruil voor 3,3% van de aandelen van de SAir Group, toen 3,4 miljard waard. Om van kracht te worden moet alleen nog het transportverdrag tussen de Europese Unie en

*en faillite avant la fin de l'année. A cette époque, la Sabena dispose d'un capital de 8 milliards avec une perte cumulée de 8,9 milliards. En outre, d'après l'Inspection des finances, la compagnie compte 20% de personnels excédentaires.*

*En 1982, la situation s'améliore légèrement. Des pourparlers ont lieu avec la SAS. En 1983, on reprend même espoir lorsque les comptes de la Sabena sortent du rouge. En 1988, Van Rafelghem élabore un nouveau plan de restructuration. A cette époque, l'augmentation de capital consentie par l'État belge ne suffit déjà plus. La Sabena doit donc rechercher d'urgence un nouveau partenaire. British Airways et KLM prennent chacun une participation de 20% dans la Sabena, à hauteur de 2 milliards chacun, ce que dénonce la Commission européenne.*

*En 1990, Pierre Godfroid devient le nouveau PDG. L'accord conclu avec British Airways et KLM est résilié.*

*Grâce à un nouveau plan, de l'argent frais est déposé sur la table dont la moitié provient d'une remise de dette accordée par l'État.*

*En 1992, M. Godfroid signe un accord avec Air France qui prend une participation de 37,5% dans la Sabena. En contrepartie, les Belges reçoivent 6 milliards.*

*En 1993, il y a une nouvelle série d'économies, cette fois de 5,5 milliards. Le personnel s'y oppose fermement. Les syndicats et la direction arrivent à un accord basé sur une modération salariale et des économies considérables. A cette époque, Air France est elle-même confrontée à de graves difficultés et la Sabena doit faire face à une perte de 4,5 milliards.*

*1995 est l'année Swissair. Après approbation par les autorités européennes, l'entreprise suisse prend 49,5% du capital. En outre, elle prend une option de 13%. L'État belge fait un geste de 9 milliards.*

*Le malaise social croît. Les pilotes se mettent en grève et le personnel de bord réclame de nouvelles conditions, mais M. Godfroid exige plus de flexibilité de la part du personnel. Une grève démarre en février 1996 et M. Godfroid est remplacé par M. Reutlinger.*

*En 1996, les pertes atteignent 8,8 milliards. En 1997, la situation semble s'améliorer quelque peu malgré une perte de 2,5 milliards.*

*La décision de commander subitement 34 Airbus porte, à mon sens, le coup fatal.*

*Au printemps 2000, un accord est conclu entre le gouvernement belge et le groupe SAir. Pour qu'il prenne effet, il faut uniquement que le traité en matière de transport entre l'Union européenne et la Suisse soit approuvé.*

*En juillet, M. Reutlinger est remplacé par M. Müller qui décide immédiatement de mettre en œuvre un nouveau plan de restructuration, le fameux Blue Sky.*

*Après des mois de négociations sur la suppression d'emplois, les actionnaires se déclarent prêts à injecter 10 milliards dans la société. Entre-temps, il s'avère que Swissair devra faire face à une perte de 52 milliards d'ici la fin de l'année.*

*Au printemps 2001, M. Corti devient le nouveau grand patron*

Zwitserland worden goedgekeurd.

In juli wordt de heer Reutlinger vervangen door de heer Müller. Bij zijn aantreden beslist hij onmiddellijk een nieuw herstructureringsplan in te voeren – het fameuze Blue Sky – omdat blijkt dat Sabena op dat ogenblik al aankijkt tegen een verlies van 3,3 miljard. Dat is evenwel niet gemakkelijk, met een verlies dat op het einde van het jaar is opgelopen tot 13 miljard. Na maanden onderhandelen over het verdwijnen van jobs, verklaren de aandeelhouders zich bereid om 10 miljard in te brengen. Inmiddels blijkt dat Swissair tegen het einde van het jaar zal aankijken tegen een verlies van 52 miljard.

In het voorjaar 2001 wordt de heer Corti de nieuwe grote baas van Swissair.

Na een recordverlies van 76 miljard frank voor Swissair in 2000 kondigt de nieuwe grote baas onmiddellijk aan dat hij het over een andere boeg wil gooien. In het najaar van 2001 maakt de SAir Group duidelijk dat hij van Sabena af wil, maar toch komt er “onder voorwaarde van een nieuw besparingsplan” een akkoord over een nieuwe kapitaalinjectie van 17 miljard frank om een einde te maken aan alle problemen. De heer Müller lanceert zijn nieuw “Businessplan”, met een verkoop van dochterondernemingen enzovoort. Waarschijnlijk kent u de hele geschiedenis vanaf nu wel uit het hoofd na de vele overzichten in de pers. Voorzitter Chaffart waarschuwt in september reeds: “Zonder onmiddellijke en volledige uitvoering van het businessplan haalt Sabena het einde van het jaar niet, zelfs niet met herkapitalisering en bijkomende besparingen”. Jammer genoeg had hij gelijk. Ik zal niet ingaan op de verschillende stakingen en hun oorzaken. Vandaag staan we hier omdat het faillissement van Sabena een feit is.

De regering heeft inderdaad een inspanning gedaan en onderhandelde over een sociaal plan. Zoals mijn vorige collega, zou ook ik graag weten hoe dat er precies uitziet, want het is niet onbelangrijk.

Natuurlijk kunnen we veel vragen stellen bij de nieuwe maatschappij, maar is het nu het juiste moment om daarover verklaringen af te leggen, terwijl we niet eens over de juiste gegevens over deze nieuwe maatschappij beschikken? Vooraf zeggen dat men vertrekt met een onderkapitalisatie, is niet helemaal correct. Natuurlijk was een groter budget beter geweest, daar ben ik het volmondig mee eens, maar zoals ik in mijn overzicht aanstipte, beschikt Sabena jaren geleden slechts over een kapitaal van 8 miljard en de nieuwe maatschappij heeft wel degelijk een andere omvang en minder ambities. De basis lijkt me dus voldoende om te starten, op voorwaarde natuurlijk dat een aantal bijkomende voorwaarden vervuld zijn, zoals de sprekers voor mij al hebben gezegd.

In alle bescheidenheid denk ik dat de les moet zijn dat de overheid niet de beste manager is. Een staatsonderneming is perfect mogelijk, op voorwaarde dat ze tegen marktconforme voorwaarden werkt – wat jammer genoeg meestal niet gebeurt – en dat de politiek zich afzijdig houdt en het beleid overlaat aan bekwame mensen die ze onder toezicht laat functioneren en natuurlijk afzet wanneer ze het niet goed doen. Op die manier kan het lukken, het is hoe dan ook moeilijk en ook uit voorbeelden uit het buitenland blijkt dat politiek moeilijk te verzoenen is met economische activiteiten. In ons land zijn er

de Swissair.

*Après une perte record de 76 milliards de francs en 2000 pour Swissair, le nouveau grand patron annonce immédiatement qu'il veut changer de cap. A l'automne 2001, le groupe SAir fait clairement comprendre qu'il veut se séparer de la Sabena. Cependant, on a toutefois abouti, sous la condition d'un nouveau plan d'économies, à un accord sur une nouvelle injection de capitaux à hauteur de 17 milliards de francs, cela en vue de mettre fin à tous les problèmes. M. Müller lance son nouveau « Businessplan » avec vente des filiales, etc.*

*Vous connaissez probablement la suite de toute l'histoire pour l'avoir lue dans la presse. Dès septembre, le président Chaffart prévient que la Sabena n'atteindra pas la fin de l'année sans la réalisation immédiate et complète du Businessplan. Il avait malheureusement raison. Je ne reviendrai pas sur les différentes grèves et sur leurs origines. Nous sommes là aujourd'hui parce que la Sabena a fait faillite.*

*Le gouvernement a effectivement réalisé des efforts et négocié un plan social. Comme mes collègues, je souhaiterais obtenir des précisions à ce sujet.*

*Nous pouvons naturellement poser de nombreuses questions sur la nouvelle société, mais est-ce le bon moment de faire des déclarations alors que nous ne disposons pas encore de données précises en la matière ? Il n'est pas tout à fait correct de dire d'emblée que l'on part avec une sous-capitalisation. Naturellement, un budget plus important aurait été préférable mais, pendant des années, la Sabena n'a disposé que d'un capital de 8 milliards et la nouvelle société a une toute autre dimension.*

*En toute modestie, je pense pouvoir dire que l'État n'est pas le meilleur manager, mais la situation est trop dramatique – en particulier pour les travailleurs de la Sabena – pour que nous nous préoccupions des petits jeux politiques. Tous les partis politiques qui ont assumé des responsabilités dans la gestion sont, en partie, responsables de ce qui est arrivé à la Sabena. Nous regrettons comme tout le monde que les choses se déroulent de cette manière. Pouvait-on l'éviter ? Dans un autre contexte peut-être, mais, à l'heure actuelle, et avec les règles européennes qui ligotent l'État, le gouvernement a fait ce qu'il pouvait et devait faire. Nous espérons que nous aurons, demain, une nouvelle compagnie qui aura des perspectives d'avenir.*

nog een aantal neveneffecten bij te vermelden, maar daar ga ik nu niet op in.

De situatie is vooral voor de Sabena-werknemers veel te dramatisch om ons bezig te houden met politieke spelletjes. Alle politieke partijen die vandaag en in het verleden beleidsverantwoordelijkheid hebben gedragen, zijn voor een deel verantwoordelijk voor wat er bij Sabena is misgegaan. Wij betreuren net als iedereen dat het op deze manier is moeten aflopen. Kon dit worden voorkomen? Misschien in een andere context wel, maar in de huidige situatie met Europese regels die de overheid met handen en voeten binden, heeft de regering gedaan wat ze kon, mocht en vermocht te doen. We hopen dat we morgen een nieuwe maatschappij met toekomstperspectieven zullen hebben. Ik ben me ervan bewust dat er eerst nog veel obstakels te overwinnen zijn, maar de eerste stap is in elk geval gezet en ik hoop dat het lukt.

**De heer René Thissen (PSC).** – *Net zoals de vorige sprekers deel ik de droefheid van de personeelsleden van Sabena, die een zeer moeilijke tijd tegemoet gaan. Men moet het zelf hebben meegemaakt om te beseffen welke economische en morele ramp dit betekent.*

*Als de huidige trend zich voortzet, zal men aan het einde van 2001 terugdenken als aan een "semestrum horribilis". De regering verwijst voortdurend naar 11 september om haar onvermogen te rechtvaardigen, of het nu gaat over het voorzitterschap van de Europese Unie, het uitstellen van de begrotingsprioriteiten of het eventuele falen van de top van Laeken. Gisteren gebruikte ze de aanslagen nog maar eens als alibi om haar verantwoordelijk voor de vloedgolf van faillissementen af te schuiven.*

*Tot twee maanden geleden waren de heren Daems en Verhofstadt zowat de enigen die niet op de hoogte waren van de systematische plundering van Sabena door Swissair en van de ernstige beheersfouten van het privé management. Tot op de vervloekte dag van 7 november, een zwarte dag voor heel België, hebt u zich gedragen alsof het faillissement een hersenschim was. Op het ogenblik dat een van de grootste Belgische overheidsbedrijven ten onder ging, kondigde u de wonderbaarlijke oprichting aan van een nieuwe luchtvaartmaatschappij, met enkele institutionele aandeelhouders, maar zonder bedrijfsplan en met onzekere perspectieven. Alsof het zou volstaan nieuw kapitaal en een uitbreiding van de activiteiten van DAT aan te kondigen om de Europese Unie te overtuigen, de schuldeisers schadeloos te stellen, het personeel gerust te stellen, de situatie van de leveranciers weer in evenwicht te brengen, de klanten terug te winnen en alle verliezen goed te maken. Alsof de curatoren zich tevreden zouden stellen met vrome wensen!*

*Voor de PSC is de regering als meerderheidsaandeelhouder van Sabena verantwoordelijk voor deze ramp. Volgens de handelsrechtbank gaat het om een georganiseerd faillissement en was het concordaat niet meer dan een middel om zich tegen de schuldeisers te beschermen. Dit scenario lijkt verdacht veel op dat van de Zwitsers en Crossair. Wat de Belgische regering thans met DAT van plan is, hebben de Zwitsers enkele weken geleden ook gedaan en toen vond België dat schandalig. Daarom vragen ook wij de oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie, die zo vlug mogelijk moet onderzoeken wat er de jongste jaren is*

**M. René Thissen (PSC).** – Comme les intervenants précédents, je voudrais m'associer à la tristesse de tous les membres du personnel de la Sabena qui se retrouvent aujourd'hui devant des difficultés énormes. Il faut être passé par là pour savoir quelle catastrophe non seulement économique mais aussi morale cela peut représenter.

Au rythme où les mauvaises nouvelles s'accumulent, la fin de 2001 risque fort de rester dans les mémoires comme le « semestrum horribilis ». Je ne reviendrai pas sur les attentats du 11 septembre auxquels le gouvernement et ses membres se réfèrent quasiment chaque jour pour justifier son impuissance, qu'il s'agisse de la présidence de l'Union européenne, du report de ses priorités budgétaires ou du risque d'échec du sommet de Laeken. Hier, ces attentats ont de nouveau été utilisés comme alibi pour justifier son absence de responsabilité dans les faillites en cascade de la Sabena, après Swissair et avant d'autres catastrophes économiques et sociales devenues malheureusement inévitables.

Jusqu'il y a deux mois, Messieurs Daems et Verhofstadt, vous étiez à peu près les seuls à ignorer les spoliations systématiques dont la Sabena faisait l'objet de la part de Swissair ainsi que les graves erreurs de gestion du management privé sous l'œil peu vigilant du management public. Jusqu'à ce maudit 7 novembre 2001, jour noir pour la Belgique toute entière, vous vous êtes comportés comme si le scénario de la faillite pure et simple était fantaisiste. À l'instant même où sombrait corps et biens une des plus grandes entreprises publiques belges, vous annonciez, sans beaucoup de pudeur mais avec une grande science de la communication, la création miraculeuse d'une nouvelle société de transport aérien avec quelques actionnaires institutionnels mais sans plan d'affaires et avec des perspectives tout à fait aléatoires. Comme s'il suffisait de communiquer la recapitalisation et une extension des activités de DAT pour convaincre l'Union européenne, dédommager les créanciers, rassurer le personnel, stabiliser les fournisseurs, ramener les clients et compenser tous les préjudices subis. Surtout, comme s'il suffisait d'étaler ces vœux pieux pour que les curateurs les acceptent sans discussion.

Pour notre groupe, la responsabilité du gouvernement, actionnaire majoritaire de la Sabena, est pleinement engagée dans le sinistre. La déclaration de faillite par le tribunal de

*misgelopen bij het bestuur van Sabena. Het is zeer interessant de geschiedenis van Sabena te schetsen. Ik denk niet dat de beslissingen van 1980 bepalend zijn geweest voor de gebeurtenissen van vandaag.*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Is het deficit van 100 miljard dan in één jaar ontstaan?*

**De heer René Thissen (PSC).** – *Niet in één jaar, maar in enkele jaren. Ik geef toe dat er een deficit was, maar u mag niet vergeten dat er nieuw kapitaal is ingebracht. De heer Geens heeft erop gewezen dat er regelmatig nieuw geld is ingebracht.*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Dat was nooit voldoende!*

**De heer René Thissen (PSC).** – *Het is pas de jongste jaren dat het gat groter is geworden, vooral omdat men de jongste twee jaar niet heeft gezien dat Swissair Sabena letterlijk heeft geplunderd. Het ogenblik is aangebroken om vragen te stellen over de verantwoordelijkheid. Ik ben er zeker van dat u het voorstel tot oprichting van een onderzoekscommissie zult goedkeuren.*

*Ik wil nog geen oordeel vellen. We zullen wel zien!*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Het gaat dus ook om de verantwoordelijkheid van de PSC en de CVP.*

**De heer René Thissen (PSC).** – *De verantwoordelijkheid van iedereen! De regering moet de politieke verantwoordelijkheid op zich nemen. Dat is voor u misschien niet normaal, maar voor ons wel. (Protest van de VLD)*

*Graag kreeg ik van de minister een antwoord op mijn vragen. Ik zal een aantal belangrijke vragen herhalen die de heer Monfils reeds heeft gesteld.*

*Ten eerste, hoeveel zal het sociaal plan kosten? Wie zal het betalen? De inhoud van uw nachtelijk akkoord is beetje bij beetje uitgelekt. We hebben vernomen dat een deel van het Sabena-personeel in zijn rechten zal worden geschaad. Bovendien hoeven ze vóór 2003 geen schadevergoeding te verwachten. Waarvan moeten ze intussen leven?*

*Ten tweede, zal het inschakelen van het Fonds voor sluiting van ondernemingen niet leiden tot een verhoging van de sociale bijdragen voor alle ondernemingen? De minister die bevoegd is voor de KMO's weet ongetwijfeld wat de impact is van een dergelijke maatregel. Een verzekering van de kosten*

commerce nous apprend qu'il s'agirait d'une faillite organisée, le concordat n'ayant servi qu'à se protéger des créanciers. Ce scénario rappelle étrangement celui mis en place par les Suisses qui se sont repliés sur Crossair. Ce que le gouvernement belge prévoit de faire avec DAT, il le critiquait paradoxalement voici seulement quelques semaines, dans le comportement des Suisses. C'est pourquoi, avec d'autres, nous considérons qu'une enquête parlementaire, comme nos collègues de la Chambre des représentants la réclament, devra rapidement procéder aux auditions requises et établir dans le détail toutes les responsabilités des gestionnaires en droit et en fait depuis les derniers ministres des Communications jusqu'aux administrateurs et au management de l'entreprise. Elle devra surtout mettre en lumière les nombreux dysfonctionnements constatés ces dernières années. Il est très intéressant de refaire toute l'histoire de la Sabena. Je ne pense pas que ce soient les décisions prises en 1980 qui aient une influence directe et déterminante sur ce qui se passe aujourd'hui. Il faut savoir accepter les responsabilités.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Les cent milliards de deficit, ils sont apparus en un an ?*

**M. René Thissen (PSC).** – *Ils ne sont pas apparus en un an, mais en quelques années. La Sabena a certes été en deficit, mais elle a été recapitalisée. Vous l'oubliez, monsieur Monfils. M. Geens vient d'en faire la démonstration : elle a été recapitalisée régulièrement.*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Cela n'a jamais suffi !*

**M. René Thissen (PSC).** – *C'est dans les dernières années que le trou s'est véritablement creusé, notamment parce que, pendant ces deux dernières années, on n'a pas fait suffisamment attention au fait que la Swissair était véritablement en train de cannibaliser la Sabena. Le moment est donc venu de poser des questions sur les responsabilités. Je ne doute pas que vous approuverez la décision d'instaurer une commission d'enquête qui les établira.*

*Je ne préjuge pas. On verra bien !*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Les responsabilités du PSC et du CVP aussi, alors...*

**M. René Thissen (PSC).** – *Les responsabilités de tout le monde ! Le gouvernement doit assumer une responsabilité politique. Cela ne vous paraît peut-être plus tout à fait normal mais, pour nous, c'est évident. (Protestations sur les bancs du VLD)*

*Aujourd'hui, des questions se posent. Jusqu'à présent, je n'ai entendu aucune réponse et je souhaite interroger le ministre. Je vais d'ailleurs reprendre un certain nombre de questions importantes que M. Monfils a lui-même posées.*

*Premièrement, quelle sera la facture totale du volet social de la faillite ? Par qui cette facture sera-t-elle supportée ? Le contenu de votre accord nocturne nous est révélé au compte-gouttes. On nous dit que 10%, 20% voire 40% des membres du personnel de la Sabena pourraient être lésés dans leurs droits après avoir été dupés quant à la volonté réelle du gouvernement de tout tenter pour sauver leur compagnie. En outre, comme l'a dit le ministre voici quelques instants, ils ne verront pas le premier franc de cette indemnité avant 2003. Ce ne va certainement pas les rassurer. En attendant, ils devront*



*op arbeid is nadelig voor de competitiviteit van de bedrijven en zal onvermijdelijk leiden tot banenverlies.*

*Ten derde, wat zal er gebeuren met het beloofde overbruggingskrediet van vijf miljard dat enkele weken geleden in het kader van een hulpoperatie aan Sabena was beloofd? Betreft het een schriftelijke en definitieve belofte? Bent u er zeker van dat de curatoren dit bedrag niet zullen opeisen? Wat is de vorm van het engagement dat u hebt aangegaan? Bent u een preferente of een niet-preferente schuldeiser? In het laatste geval zult u de 5 miljard nooit terugkrijgen als de curatoren dit bedrag vorderen. Beschikt u over waarborgen voor de financiële constructie die in een bijkomende inbreng van 5 miljard in de nieuwe maatschappij voorziet? Hebt u in die zin stevige waarborgen geboden aan de operatoren met wie u onderhandelt? Ik denk niet dat ze zich ergens toe zullen verbinden zonder waarborg van de regering.*

*Ten vierde, wat is het business plan van de nieuwe onderneming, gelet op het beperkte startkapitaal? We zijn van oordeel dat een bedrag van 8 miljard onvoldoende is om de aangekondigde doelstellingen te realiseren. De nieuwe onderneming zal ondanks het peterschap van betrouwbare privé-operatoren van bij haar geboorte aan dezelfde ziekte lijden als haar overleden voorganger. Dat is trouwens de reden waarom er jaar na jaar nieuw kapitaal moest worden ingebracht. Is er al enige zekerheid omtrent de eventuele kandidaten? Of hebben ze alleen maar blijk gegeven van goede wil?*

*Ten vijfde, kunt u de wettigheid waarborgen van de handelingen die net voor het faillissement zijn verricht, zoals de overdracht van de slots of de afstand van schuldvorderingen ten voordele van Swissair? In augustus heeft de heer Verhofstadt daarmee ingestemd, hoewel het duidelijk was dat alle verrichtingen van de laatste zes maanden door de curatoren zouden worden aangevochten of nietig zouden worden verklaard.*

*Ten zesde, heeft de regering plannen voor een privé-operator in de luchtvaart en zijn er hierover al besprekingen aan de gang?*

*Ten zevende, er wordt gefluisterd dat de ondernemingen die aan deze riskante constructie zouden meewerken, in ruil voor hun vaderlandsliefde zouden kunnen rekenen op een fiscaal voordeel, dank zij de rullingstechniek die in de federale beleidsverklaring werd aangekondigd. Wat is daar van aan?*

*Hoever reikt de filantropie van de institutionele beleggers?*

*In heb niet over alle aspecten van deze zaak kunnen spreken. Mijn vragen zijn duidelijk en ik hoop dat de antwoorden dat ook zullen zijn. Over enkele dagen zullen u en ik de gepaste conclusies kunnen trekken.*

quand même bien vivre !

Deuxièmement, la sollicitation du fonds de fermeture ne va-t-elle pas engendrer, comme le craint la FEB qui parle de 0,5%, un alourdissement général des cotisations sociales pour toutes les entreprises ? Ici, je m'adresse particulièrement au ministre responsable des PME ; il sait quel peut être l'impact d'une telle mesure. Un tel renchérissement du coût du travail, contraire à toutes les recommandations en matière de politique d'emploi, ne manquerait pas de handicaper la compétitivité dans d'autres secteurs et d'entraîner à son tour, par effet de contagion, de nouvelles destructions d'emplois aujourd'hui rentables.

Troisièmement, quelle est la destination du crédit-pont de 5 milliards promis voici quelques semaines à peine à l'ancienne Sabena, dans le cadre strict d'une aide au sauvetage ? Ce sont d'ailleurs les termes utilisés par la Commission européenne. S'agit-il d'un engagement écrit et définitif ? Avez-vous la certitude que cette somme ne vous sera pas réclamée par les curateurs puisque vous avez pris un engagement ? Sous quelle forme celui-ci a-t-il été pris ? Êtes-vous un créancier privilégié ou chirographaire ? Car, si vous êtes amené à payer ces 5 milliards que les curateurs pourraient vous réclamer et que vous êtes un créancier chirographaire, vous ne récupérerez jamais cette somme. Disposez-vous de garanties à propos du montage financier qui prévoit une autorisation de participation de 5 milliards complémentaires dans la nouvelle société ? Avez-vous éventuellement donné des garanties fortes en ce sens aux nouveaux opérateurs pressentis ? En effet, je ne pense pas qu'ils s'engageront sans bénéficier d'un certain nombre d'assurances quant aux interventions éventuelles du gouvernement.

Quatrièmement, quel sera le *business plan* de la nouvelle entreprise, tenant compte d'une faible capitalisation de départ ? Nous considérons en effet, nous aussi, qu'une somme de 8 milliards est trop limitée pour réaliser les ambitions qui ont été annoncées. Il nous semble à ce propos que la nouvelle entreprise, bien que parrainée par des opérateurs privés réputés sérieux, risque de souffrir, dès sa naissance, des mêmes handicaps que sa défunte aïeule. C'est ce qui explique qu'il a fallu recapitaliser cette dernière d'année en année. En outre, les opérateurs pressentis se sont-ils engagés de manière certaine ? Ou ont-ils simplement exprimé de bonnes intentions sans donner la moindre garantie ?

Cinquièmement, de quelles garanties pouvez-vous faire état pour ce qui concerne la légitimité des opérations réalisées juste avant la faillite, telles que la cession de *slots* ou l'abandon de créances en faveur de Swissair, signé par M. Verhofstadt lui-même au mois d'août, sachant que toutes les opérations réalisées au cours des six derniers mois sont sujettes à contestation voire à annulation par les curateurs ?

Ma sixième question porte sur le montage en cours d'élaboration. Soyons prudents : le gouvernement compte-t-il réserver une place à un opérateur aéronautique privé et y a-t-il déjà des discussions à ce sujet ? Le gouvernement a-t-il déjà envisagé les modalités de cette association ?

Septièmement, une rumeur se répand : les entreprises qui participeraient à ce montage périlleux bénéficieraient, en échange de leur investissement *patriotique*, d'une certaine compréhension fiscale que la technique du *ruling* annoncée

**De heer Jean-François Istasse (PS).** – *Dit debat stemt ook onze partij droevig. Hoewel het niet echt als een verrassing kwam, is het faillissement van Sabena een enorme schok. Het is het grootste faillissement in onze geschiedenis en een menselijk drama zonder voorgaande, dat meer dan 12.000 personen treft, naast de talrijke werknemers van de leveranciers en de onderaannemers. Wij delen hun ongerustheid.*

*Het was geen echte verrassing want het faillissement van Swissair deed het ergste vrezen. Sommigen hoopten nog dat een blancovolmacht aan Swissair de ramp kon afwenden. De gebeurtenissen van 11 september hebben het laatste beetje hoop doen wegsmelten.*

*De luchtvaartsector is de eerste sector die het voorwerp uitmaakte van deregulering. De gevolgen zijn rampzalig.*

*Dit is niet de plaats om het proces te voeren van het verleden. Dat is de taak van de rechtbanken en van de curatoren. Achteraf is het altijd gemakkelijk te zeggen wat men had moeten doen.*

*We mogen de armen niet kruisen. We moeten redden wat er nog te redden valt en de start van de nieuwe maatschappij voorbereiden. Het voortzetten van het debat in de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden is een taak die voor de Senaat is weggelegd.*

*We verheugen ons over de maatregelen die de regering inmiddels al heeft genomen om de economische en sociale gevolgen van het faillissement te beperken. Wij kunnen de vastberadenheid van de vice-eerste minister en minister van Werkgelegenheid, mevrouw Laurette Onkelinx, die zich vol vuur inzet voor de problemen van de werknemers, alleen maar toejuichen. We zijn ook blij dat de hele regering en de eerste minister zich inspinnen om investeerders te vinden, zowel van de overheid als van de privé-sector, om de luchtvaartsector in België een toekomst te bieden.*

*De PS dringt erop aan dat alles in het werk wordt gesteld om de luchtvaartactiviteit en een in Brussel gevestigde maatschappij te behouden.*

*Hoewel het met Sabena definitief is afgelopen, zijn er nog haar dochtermaatschappijen. DAT, dat instaat voor ongeveer 40% van de Europese bestemmingen, ontsnapt aan de storm. Deze maatschappij zou als basis kunnen dienen voor een nieuwe structuur, welke naam die ook zal dragen.*

*Het verheugt ons dat er een akkoord is tot stand gekomen tussen een vijftiental investeerders, die 200 miljoen euro bijeenbrengen. Wij juichen het engagement van de*

dans la déclaration de politique fédérale permettrait de matérialiser. Qu'en est-il vraiment ?

Jusqu'où ira la philanthropie des investisseurs institutionnels ?

Ce n'est pas en quelques minutes que l'on peut faire le tour de cette affaire.

J'ai essayé de poser des questions importantes. Elles sont claires, j'espère que les réponses le seront aussi. Les événements qui surviendront dans les prochains jours vous aideront et nous aideront à tirer les conclusions qui s'imposent.

**M. Jean-François Istasse (PS).** – Pour nous aussi le débat de ce jour, qui se tient à la suite de la faillite de la Sabena, se déroule sous le signe de la tristesse. Cet événement, qui n'était plus tout à fait une surprise, reste un choc énorme. C'est la plus importante faillite de notre histoire et un drame humain sans précédent avec plus de douze mille personnes concernées, sans compter les travailleurs employés par les fournisseurs et les sous-traitants. Nous partageons leurs inquiétudes à tous.

Ce ne fut pas tout à fait une surprise car depuis plusieurs mois la déconfiture, puis la faillite du groupe privé *Swissair*, laissait présager le pire. Certains, naïvement, après avoir donné un blanc seing à *Swissair*, attendaient que quelque chose se passe pour enrayer la catastrophe. Toutefois, même si les difficultés du secteur ne datent pas d'hier, les événements du 11 septembre l'ont frappé si durement qu'il ne restait que peu d'espoir d'empêcher ce qui est arrivé.

Il faut aussi rappeler que le secteur aéronautique a été un des premiers secteurs à faire l'objet d'une dérégulation. Il est aujourd'hui trop tard pour dire tous les malheurs que cette dérégulation a entraînés.

Je pense que ce n'est pas le lieu qui convienne pour faire le procès du passé. On peut le réécrire : il y aura des tribunaux et des curateurs pour le faire. Il est trop aisé de considérer après coup qu'il fallait faire ceci ou cela, que les bonnes décisions n'ont pas été prises. Autrement dit « Il n'y avait qu'à... » est encore plus facile à dire « Qu'il n'y a qu'à... »

Quoiqu'il en soit, on ne peut rester sans réaction face à une telle situation. Nous pensons qu'il faut regarder vers l'avenir, sauver ce qui peut encore l'être et préparer le redéveloppement de demain. Pour ma part, je me réjouis que nous puissions poursuivre ce débat en commission de l'Économie et des Finances parce que le Sénat manifesterait ainsi sa spécificité.

Nous nous réjouissons des mesures énergiques que le gouvernement a d'ores et déjà prises afin de limiter les effets économiques et sociaux désastreux de cette faillite. Nous n'avons jamais été partisans de la politique du pire. Le groupe socialiste tient à saluer la détermination de la ministre de l'Emploi et du Travail, Laurette Onkelinx, qui s'est battue et se bat encore afin de trouver des solutions pour les travailleurs en désarroi. Nous voulons également saluer les efforts déployés par le gouvernement tout entier et le premier ministre pour trouver des investisseurs tant publics que privés, afin de conserver un secteur aéronautique en Belgique.

Je voudrais rappeler la position et les exigences du PS dans ce

*economische wereld en van de overheidsinstellingen toe.*

*Als deze structuur in goede omstandigheden kan worden gerealiseerd, kunnen duizenden jobs en een groot deel van de basisactiviteiten worden gered. We steunen de initiatieven van de regering ter zake.*

*Thans wil ik het hebben over de problematiek van het personeel.*

*Ongeveer 12.000 werknemers – een enorm aantal – bevinden zich vandaag in de onzekerheid. Uit hun bewogen getuigenissen blijkt de uitzichtloosheid dat een drama van een dergelijke omvang kenmerkt. Vele Sabéniens hebben het gevoel dat ze worden gedumpt. Dit kunnen wij niet aanvaarden.*

*Daarnaast zijn er nog de talrijke bedrijven die direct of indirect van Sabena afhingen.*

*We steunen de regering, in het bijzonder de vice-eerste minister, in haar inspanningen om een bevredigende oplossing voor alle werknemers uit te werken.*

*We verheugen ons vooral over maatregelen zoals de verlenging van de opzeggingstermijn voor de personeelsleden met minder dan vijf dienstjaren en de speciale regeling voor de werknemers die op 48 jaar worden afgedankt.*

*Aangezien het Fonds voor sluiting van ondernemingen niet over de nodige middelen beschikt om al deze vergoedingen te financieren, moeten er andere middelen worden gezocht.*

*Het personeel van Sabena mag niet het slachtoffer worden van de ontoereikende voorzieningen. Dan zouden ze tweemaal worden getroffen. Ze hebben recht op een degelijke en waardige oplossing. Het is een kwestie van solidariteit.*

*De overheid moet in dit dossier haar verantwoordelijkheid op zich nemen en de nodige middelen voor de sociale begeleidingsmaatregelen ter beschikking stellen.*

*Het gaat om aanzienlijke bedragen. De evolutie van de conjunctuur zal misschien een aanpassing van de begroting noodzakelijk maken, maar dat mag niet ten koste gaan van de sociale zekerheid. Er zijn ongetwijfeld andere begrotingsposten, waarvan we het belang niet betwisten, maar die in uitzonderlijke omstandigheden zoals deze niet als prioritair kunnen worden beschouwd.*

*Alles moet in het werk worden gesteld om een zo groot mogelijk aantal arbeidsplaatsen te behouden, in de eerste plaats bij de dochtermaatschappijen die niet zijn betrokken bij het faillissement. Ik verwijs in dit verband naar Sobelair, Technics en naar de catering.*

*Wellicht kunnen talrijke arbeidsplaatsen worden gered.*

*DAT zou het aantal vluchten binnen Europa kunnen uitbreiden en het zou bepaalde rendabele internationale lijnen verder kunnen uitbouwen.*

*Een aantal belangrijke lijnen van het vroegere Sabena waren wel degelijk rendabel. We mogen deze verbindingen dus niet opgeven: ze hangen samen met de landingsrechten, de zogenaamde slots. Naast hun waarde zijn ze ook van strategisch belang. Ze kunnen leiden tot een geleidelijke ontwikkeling van een nieuwe activiteit rond de nieuwe structuur. De kleine, maar krachtige nieuwe structuur moet*

dossier.

Le parti socialiste demande évidemment que tout soit mis en œuvre pour le maintien de l'activité aérienne dans une compagnie basée à Bruxelles.

Si le sort de la Sabena est maintenant définitivement clos, il n'en est heureusement pas de même de ses filiales. C'est ainsi que DAT qui assure jusqu'à 40% du volume du trafic européen de la société-mère échappe à la tourmente. Elle pourrait, comme l'a indiqué le Premier ministre, servir de plate-forme pour une nouvelle structure, sans préjudice du nom que portera d'ailleurs cette dernière.

Nous pouvons certes nous réjouir qu'un accord soit intervenu à ce propos entre une quinzaine d'investisseurs pour réunir le fameux capital de 200 millions d'euros nécessaires. Nous saluons, à cette occasion, l'engagement du monde économique et des institutions publiques dans cette affaire.

Si ces montages se réalisent dans de bonnes conditions, ce sont plusieurs milliers d'emplois et une bonne part de l'activité de base qui seront préservés. Nous nous en réjouissons et nous appuyons pleinement le gouvernement en ce sens.

Je voudrais surtout revenir sur la question du personnel de la société.

Quelque douze mille travailleurs – un chiffre énorme – sont aujourd'hui dans l'incertitude et dans l'attente. Leurs témoignages émouvants nous rappellent le climat de désespoir et la meurtrissure profonde que porte en soi un drame social de cette ampleur. C'est donc à un véritable séisme que nous assistons. Beaucoup de Sabéniens se sentent jetés et ce sera pour nous toujours inacceptable.

Sans compter qu'à ce drame s'ajoute celui, prévisible, des nombreuses activités qui dépendaient, directement ou indirectement, en tout ou en partie, de la Sabena elle-même.

Quelle que soit la solution retenue, je me réjouis de constater qu'un accord s'est dessiné en vue d'un véritable plan social durant ces dernières heures. Nous appuyons le gouvernement en ce sens, en particulier la vice-première ministre pour tous les efforts déployés afin d'aboutir à une solution satisfaisante pour tous les travailleurs.

Nous nous réjouissons particulièrement des solutions trouvées comme l'allongement du préavis pour ceux qui font partie du personnel depuis moins de cinq ans ou le règlement spécial pour les travailleurs licenciés à 48 ans.

A ce point de vue, il est évident que les moyens financiers dont dispose le fonds de fermeture ne suffiront probablement pas pour financer les indemnités de départ et de préavis et les prépensions. Il faudra donc trouver les moyens nécessaires.

Il n'est, en effet, pas question que le personnel de la Sabena fasse les frais des insuffisances des mécanismes mis en place. Ils ne peuvent être deux fois victimes ou faire l'objet de marchandages. Il ne peut y avoir pour eux que des solutions solides et dignes. Il y va d'une question essentielle de solidarité.

A ce propos, il va de soi que les autorités publiques doivent prendre dans ce dossier une responsabilité toute particulière et, par conséquent, que le gouvernement dégage les moyens

*gekenmerkt zijn door een gezonde financiële toestand en een soepel maar streng beleid. Op dat vlak ziet het er goed uit. Een dergelijk plan moet gewoon slagen en is een onmiddellijke oplossing voor een aanzienlijk deel van het personeel. De toekomst van de technisch en technologisch hoogstaande Belgische luchtvaartsector staat op het spel.*

*Alles moet in het werk worden gesteld om ook het personeel dat niet in de nieuwe structuur kan worden opgenomen, aan een nieuwe job te helpen, indien mogelijk in de luchtvaartsector. De ervaringen die we de jongste jaren inzake outplacement hebben opgedaan, zullen hier goed van pas komen.*

*De vertegenwoordigers van het personeel moeten samen met alle betrokken instanties een modelplan uitwerken.*

*Brussel, de hoofdstad van Europa, is een draaischijf in de luchtvaart. Dat moet zo blijven. Als iedereen bereid is daarvoor het nodige te doen, kunnen de activiteiten worden hervat.*

*De SP toont zich daartoe bereid. Dat zijn we aan het personeel van Sabena en aan het hele land verplicht.*

nécessaires pour financer correctement les mesures sociales d'accompagnement à mettre en œuvre.

Les montants en jeu sont considérables. Nous savons que des difficultés budgétaires sont à prévoir, notamment en fonction de la conjoncture. Il faudra donc peut-être procéder à de nouveaux arbitrages budgétaires. Si tel est le cas, nous ne permettrons pas qu'ils soient faits au détriment de la Sécurité sociale. Il est d'autres postes dont nous ne contestons pas l'utilité dans des circonstances normales, mais qui ne peuvent être considérés comme prioritaires dans des circonstances exceptionnelles.

C'est là, me semble-t-il, que devrait porter l'arbitrage.

Toujours en ce qui concerne le point le plus important à nos yeux, à savoir le sort du personnel, toutes les solutions permettant au plus grand nombre possible de travailleurs de conserver un emploi doivent donc être envisagées, à commencer par les filiales saines de l'entreprise non concernées par la faillite. Il en va certainement ainsi de la Sobelair, de la filiale Technics qui jouit d'une réputation intacte de savoir-faire et de qualité et du *catering* qui devrait pouvoir trouver repreneur car, là non plus, la réputation de la qualité n'est plus à faire.

Il nous semble donc que de nombreux emplois pourraient encore être sauvés dans toutes ces activités.

Quant à la DAT, elle pourrait, comme on l'a évoqué, étendre ses activités européennes, voire développer certaines lignes internationales profitables au sein de la nouvelle structure.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, qu'un nombre encore important de lignes ex-Sabena ont des activités bénéficiaires, avec un marché solide et une demande importante au niveau économique. En outre, ces lignes sont stables, à défaut d'être en croissance, en fonction du contexte international.

Il serait donc inacceptable de perdre ces liaisons : les droits d'atterrissage et de décollage – les fameux *slots* – y sont attachés. Ils ont une valeur mais aussi une importance stratégique considérable et ne peuvent donc être délaissés. Ils doivent, de notre point de vue, permettre à une activité nouvelle de se déployer autour de la nouvelle structure, progressivement mais sûrement. La nouvelle structure, petite mais très performante, aura pour elle l'avantage d'une situation financière de départ saine et correctement capitalisée, ainsi qu'une souplesse et une rigueur de gestion tout à fait indispensables. Sur ce point, on l'a vu, les nouvelles semblent bonnes. Un tel plan se doit de réussir et d'offrir une solution immédiate pour une partie non négligeable du personnel. Il y va de l'avenir de l'ensemble du secteur aéronautique belge, secteur qui, dans notre pays, ne manque pas de qualifications techniques et technologiques de nature à permettre ce redéploiement.

Enfin, il nous semble que tout doit être mis en œuvre pour que le personnel qui n'aura pu être repris dans la nouvelle structure puisse trouver de nouveaux emplois, si possible dans le secteur. L'expérience d'*outplacement* acquise ces dernières années devrait pleinement être mise à profit et bénéficier aux agents de la Sabena.

Avec les représentants du personnel, avec tous les acteurs du secteur, un modèle exceptionnel de reclassement devrait donc

**De heer Wim Verreycken (VL. BLOK).** – De vakbonden hebben gisteren, zoals zij het al jaren gewoon zijn bij Sabena, afscheid genomen met een staking. Voor de camera's kwam ook nog een bedroefde werkneemster verklaren dat de bevolking hen niet had gesteund. Wat niet te verbazen is. Stel u maar eens in de plaats van de tv-kijker die de regelmatig weerkerende chaos op de luchthaven ziet en zich in gedachten verplaatst naar de situatie van de getroffen reizigers. Die kijker ziet huilende kinderen, mensen die urenlang moeten wachten en die, hoewel zij dure tickets kochten, hun eigen bagage moeten slepen; hij ziet arbeiders die een jaar spaarden voor een droomvakantie en die vlakaf uitgelachen worden door stakers die met vakbondsvlaggen zwaaïen.

Daarvoor kon de bevolking inderdaad geen begrip opbrengen.

Waren het de 50% hardwerkende personeelsleden die staakten? Neen, het waren steevast de vrienden van de vrienden van politici die de boel platlegden. Want Sabena was een hopeloos gepolitiseerde onderneming. Men moet maar de geschiedenis van Sabena in vogelvlucht overlopen om dit vast te stellen.

In de periode 1976-1977 werd de oprichting van Benelux-Air geblokkeerd door de PS omdat naast Sabena en Luxair ook KLM zou participeren. Na heibel met Spitaels creëerde Dehaene in 1990 duizenden jobs bij Sabena om de vrede in zijn coalitie te redden. De banen gingen, om bevestiging te krijgen moet men maar eens te rade gaan bij de echte "Sabéniens", hoofdzakelijk naar PS-militanten.

In 1993 werd een poging tenietgedaan om Sabena aan British Airways en KLM te koppelen. Minister van Verkeer was toen de PS'er Coëme.

In 1995 wilde de toenmalige verkeersminister Di Rupo enkel met Swissair praten. Hij verklaarde toen aan *Humo*: "Als vader van het samenwerkingsakkoord tussen Sabena en Swissair ken ik de situatie zeer goed. Sabena heeft eindelijk een sterke partner gevonden die de maatschappij van de ondergang redt en een nieuwe toekomst biedt. Laten we dat niet op het spel zetten. Anders zullen de betrokkenen de gevolgen moeten dragen". De gevolgen van deze volkomen leugenachtige verklaring zijn vandaag duidelijk. Zal de heer Di Rupo, naar zijn eigen woorden, nu ook daarvan de gevolgen willen dragen?

In 1996 tenslotte was het de PS'er Daerden die de akkoorden, voorbereid door de heer Di Rupo, afsloot. Het enige wapenfeit van Daerden was dat hij zijn persoonlijke vriend Detaille, opnieuw een PS-kopstuk, als extra-revisor opdroeg aan Sabena en in de marge ook aan de RMT. Deze brutale machtsinmenging van Daerden stopte pas toen Detaille in de cel verdween op verdenking van medeweten in de zaak van

être mis en œuvre.

Bruxelles, capitale de l'Europe, est devenue une plate-forme aérienne qui nous paraît essentielle. Elle doit le rester. L'activité autour de cette plate-forme peut reprendre, si la volonté de tous existe.

Le parti socialiste entend soutenir cette volonté. Nous pensons que nous le devons au personnel de la Sabena avec lequel nous sommes de tout cœur. Nous le devons également au pays tout entier.

**M. Wim Verreycken (VL. BLOK).** – *Comme ils en sont coutumiers, les syndicats ont fait leurs adieux en organisant une grève. Une travailleuse est venue déclarer devant les caméras, que la population ne les avait pas soutenus. Comment s'en étonner ? Le téléspectateur voit sans cesse des images d'enfants en pleurs, de voyageurs obligés de porter eux-mêmes leurs valises alors qu'ils ont épargné pendant un an pour s'offrir ce voyage, sous les moqueries de grévistes arborant des banderoles syndicales.*

*Qui étaient ces grévistes ? Les amis des amis des politiciens car la Sabena était hautement politisée.*

*En 1976-1977, le PS a bloqué la création de Benelux-AIR à laquelle la KLM souhaitait participer. Après une querelle avec Spitaels, Dehaene a créé, en 1990, des milliers d'emplois à la Sabena pour garantir la paix dans sa coalition. Ces emplois sont allés, pour l'essentiel, à des militants du PS.*

*En 1993, le mariage de la Sabena avec British Airways et la KLM s'est soldé par un échec. Le ministre des Communications de l'époque était le PS Coëme. M. Di Rupo, qui lui a succédé en 1995, estimait que seule la Swissair pouvait offrir un nouvel avenir à la compagnie.*

*En 1996, le PS Daerden a conclu les accords préparés par M. Di Rupo. Un ami personnel de Daerden, M. Detaille, a été réviseur à la Sabena jusqu'à son incarcération dans le cadre de l'affaire des millions de Dassault. C'est pour cela précisément que je demande la création d'une commission d'enquête chargée de se pencher sur l'achat des Airbus. Il est évident que des commissions ont été payées. Reste à savoir à qui.*

*M. Di Rupo vient de déclarer que l'on s'occupe apparemment plus de rechercher des coupables que des solutions.*

*Tout parlement qui se veut indépendant devrait rejeter cet énième oukase du président du PS qui revient à interdire une enquête parlementaire.*

*Il est donc utile de savoir pourquoi le conseil d'administration a approuvé les investissements réalisés à l'époque.*

*Un débat de ce type ne doit pas être dissocié de celui qui concerne l'avenir. Pour moi, il doit être dépolitisé et donc, avoir lieu en dehors du cadre de la Belgique. Depuis longtemps, les Wallons ont développé leurs propres facilités régionales. C'est leur droit. La Flandre en a aussi le droit. Je n'ai pas le temps de développer ici une argumentation en faveur d'une politique flamande de transport aérien. Au cours d'un débat d'actualité au Parlement flamand, M. Penris a démontré que le triangle Ostende-Anvers-Zaventem avait de bonnes possibilités de développement à condition que*

de Dassault-miljoenen.

Precies omwille van dit laatste gegeven dring ik aan op een onderzoekscommissie. De totaal overbodige en onbetaalbare vervanging van de Sabenavloot door Airbussen moet worden onderzocht. Werden in deze PS-burcht commissielonen uitbetaald voor die aankoop? Ja, natuurlijk, want voor elke verkoop worden commissielonen uitbetaald. Maar de stroomrichting van die commissielonen moet onderzocht worden.

En het is niet omdat een klagerige Di Rupo eergisteren aan de pers verklaarde dat men blijkbaar meer zoekt naar schulddigen dan naar oplossingen, dat het onderzoek naar de schulddigen, de vaders van het politiek geklungel en de syndicale halsstarrigheid, zou moeten worden afgevoerd.

Deze zoveelste oekaze van de PS-voorzitter, dit feitelijk verbod op onderzoek, moet elk parlement dat zich onafhankelijk noemt, verwerpen. Zoniet gaan diegenen vrijuit die Sabena hebben gebracht waar het nu staat: aan de grond.

Een debat over het verleden heeft dus wel degelijk zin, wat de heer Istasse ook mag beweren. Het gaat om een debat over de vraag waarom de toenmalige raad van Bestuur de investeringen die nu noodlottig blijken, goedkeurde; een debat over de vraag waarom de aandeelhouders, de Belgische staat inclusief, kwijting gaven aan de bestuurders.

Een dergelijk debat mag niet alleen staan, het mag niet losgetrokken worden van het debat over de toekomst. Die kan voor mij niet langer Belgisch zijn, omdat ze niet langer gepolitiseerd mag zijn. De Waalse luchtvaartbelangstellenden hebben hun regionale faciliteiten al lang sterk uitgebouwd. Het is hun goed recht om hun eieren in de Waalse korf te leggen. Vlaanderen heeft het recht om hetzelfde te doen. De tijd ontbreekt om hier de argumentatie voor een Vlaamse luchtvaartpolitiek ten gronde te behandelen. De voormalige voorzitter van de Vlaamse Raad heeft mij al meermaals uiteenzettingen horen houden, onder meer naar aanleiding van het geval Deurne. Ook toen hebben we de Vlaamse luchtvaartpolitiek al grondig behandeld in het Vlaams Parlement. Daarom kan ik me vandaag beperken met te verwijzen naar de uiteenzetting die de heer Penris tijdens het recente actualiteitsdebat in het Vlaams Parlement heeft gehouden. Hij toonde aan dat de gouden luchthavendriehoek Oostende – Antwerpen – Zaventem belangrijke groeikansen heeft, indien tenminste de Wallo-Belgische greep op de luchtvaart eindelijk wordt gelost.

Het Vlaams Blok gelooft niet in een opnieuw Belgisch gepolitiseerd DAT, maar wel in een regionale maatschappij die het Sabena-debacle toch nog een gedeeltelijk 'happy end' kan bezorgen, door de kansen op tewerkstelling en op het verwerven van de belangrijke knowhow die de 50 procent werkende Sabéniens ontegensprekelijk bezat, veilig te stellen.

Sabena is niet meer. De bevoegde minister wordt, nu zijn departement compleet is uitgehold, minister van 'spek en bonen'. Volgens ons moet dit departement zeker niet opnieuw opgevuld worden met een nieuwe gepolitiseerde maatschappij. We mogen de bevoegdheid niet meer terugschuiven naar de minister, maar naar de deelstaten. Die hebben wel de competentie om economische dossiers degelijk aan te pakken. Vlaanderen kan Oostende, Antwerpen en Zaventem rendabel maken, indien twee groepen hun

*l'étreinte belgo-wallonne sur le transport aérien se desserre.*

*Le Vlaams Blok ne croit pas en une nouvelle DAT belge politisée mais bien en une compagnie régionale qui pourrait signifier, pour la Sabena, un « happy end » partiel et qui pourrait bénéficier du savoir-faire important que possédaient les 50% de Sabéniens actifs.*

*La Sabena n'est plus. Le ministre compétent compte à présent pour du beurre et son département ne doit pas être doté d'une nouvelle compagnie politisée. Ce sont les entités fédérées qui doivent en être responsables. La Flandre peut rentabiliser Ostende, Anvers et Zaventem si la Cour et le gouvernement cessent de faire jouer leur influence. Le Blok a pris le parti des travailleurs, des contribuables et des voyageurs. Il ne reste plus au gouvernement qu'à faire de même.*

betutteling stoppen, namelijk het Hof en de regering. Voor het Vlaams Blok is de keuze snel gemaakt: wij kiezen voor de werknemers, voor de belastingbetalers en voor de reizigers. Aan de regering om de betuttelaars de rug toe te keren en dezelfde keuze te maken.

**De heer Marc Hordies (ECOLO).** – *Wat me vooral zal bijblijven, is het beeld van de Sabena-werkneemster die per e-mail was verwittigd dat ze haar bureau moest leegmaken. Voor meer nieuws moest ze maar naar de radio luisteren of de televisiejournals volgen. Deze persoon voelde zich niet ontslagen, maar op straat gegooid. Ze moest haar badge afgeven en kreeg geen toegang meer, alsof ze een zware en onvergeeflijke fout had gemaakt. Dit is onaanvaardbaar!*

*De Staat moet als historische en grootste aandeelhouder op zijn minst hulde brengen aan het werk dat het Sabena-personeel gedurende al die jaren heeft geleverd. De eventuele verantwoordelijken – of het nu om de Staat gaat of andere – mogen niet buiten schot blijven.*

*Dat de sociale onderhandelingen intens worden voortgezet en een akkoord in het vooruitzicht ligt, is te danken aan de regering, die haar deel van de verantwoordelijkheid op zich neemt. Over de bijdrage van de Swissair-groep en haar aandeelhouders op sociaal vlak horen we niets. Concreet moet op sociaal vlak aandacht gaan naar de begeleiding en de gepaste maatregelen bij de zoektocht naar een nieuwe baan. Veel werknemers hebben immers een specifiek beroepsprofiel dat nog werd versterkt doordat ze voor een groot bedrijf werkten. De piloten zijn een apart geval: ze kunnen hun licentie, en dus hun toekomstmogelijkheden als piloot, verliezen als ze niet genoeg praktijk hebben.*

*Welke maatregelen werden genomen voor de begeleiding en heropneming van de ontslagen werknemers in het arbeidsproces?*

*Dit is het grootste faillissement waarmee België ooit werd geconfronteerd. De Staat is altijd hoofdaandeelhouder van Sabena gebleven, ook al was het beheer overgelaten een privé-partner. Ging het wel om een partner en heeft hij aangetoond dat privé-beheer beter was dan overheidsbeheer? Alles wijst erop dat Swissair niet alleen haar beloften inzake de kapitalisatie niet is nagekomen, maar dat ze Sabena bovendien heeft gebruikt om buitensporige inkomsten en marges op toegeleverde activiteiten te verkrijgen en om markten te veroveren ten koste van de Belgische zustermaatschappij. Er wordt ook gezegd dat voor identieke bestemmingen de Swissair-toestellen eerder opstegen dan de Sabena-toestellen. Deze elementen vragen om een nauwkeurig onderzoek. Wat is de stand van zaken in de rechtszaak van de regering tegen Swissair? Heeft de regering besloten om ook in Zwitserland klacht in te dienen?*

*Ik heb overigens niet de indruk dat het management een bedrijfsplan had die naam waardig. Waarom is men ingestapt in het zeer ambitieuze plan om nieuwe vliegtuigen te leasen, ook al leek het erop dat de maatschappij zich zou toespitsen op het vervoer van zakenmensen binnen Europa?*

*Het management kon niet rekenen op het vertrouwen van het personeel dat nochtans zijn steentje had bijgedragen. De productiviteit van het personeel is ontegensprekelijk verhoogd: tegenover een verdubbeling van het aantal passagiers steeg het personeelsbestand met maar 8%. Het*

**M. Marc Hordies (ECOLO).** – *L'image qui me marquera le plus dans ce qui est avant tout un drame social est celle de cette employée de la Sabena qui, comme des milliers d'autres, fut prévenue par e-mail qu'elle était priée de vider son bureau, de prendre ses affaires... Quant au reste, elle pouvait toujours écouter la radio ou suivre le journal télévisé ! Pas d'assemblée d'information de la part des employeurs ni des staffs proches ! Rien ! Cette personne ne se sentait pas licenciée, certes pas remerciée. Elle a eu ce mot terrible : jetée ! Elle était jetée, priée de remettre son badge et se voyait désormais interdite de séjour, comme quelqu'un qui aurait commis une faute tellement grave, tellement impardonnable qu'il ne mériterait même plus qu'on lui parle. Que cela puisse se passer ne fût-ce que pour une seule personne est inadmissible !*

*A l'heure où l'on cherche des responsables, je me dis qu'en tout cas, l'État en tant qu'actionnaire historique et majoritaire dans cette entreprise se doit à tout le moins – puisque les gestionnaires privés ne l'ont pas fait – de rendre hommage au travail effectué par le personnel de la Sabena pendant toutes ces années et ce, sans essayer d'occulter la recherche de responsabilités éventuelles que ce soit de l'actionnaire État ou d'autres.*

*Que les négociations sociales se fassent à un rythme soutenu et semblent se diriger vers un accord est à mettre au crédit du gouvernement qui assure ainsi sa part dans la responsabilité de gestion. Quant à l'investissement de Swissair Group ou de ses actionnaires dans ce plan social, nous n'entendons rien. Concrètement sur le plan social, il ne s'agira pas d'oublier tout l'accompagnement et les mesures adéquates à prendre pour aider à la recherche de nouveaux emplois, car beaucoup de travailleurs ont des profils professionnels spécifiques amplifiés par l'appartenance à une grande entreprise. Se pose également l'aspect particulier relatif aux pilotes qui, faute de pratique, pourraient perdre leur licence et donc un accès futur à leur profession.*

*J'aimerais donc connaître les mesures proposées quant à l'accompagnement et au reclassement des travailleurs licenciés.*

*Venons-en aux aspects de gestion de ce dossier qu'ils soient passés, présents ou futurs. C'est de fait la plus importante faillite que la Belgique ait jamais connue. La Sabena étant restée sous contrôle majoritaire de l'État, c'est bien ce dernier qui en est l'actionnaire principal même si la gestion se voulait privée et était de fait cédée à un partenaire privé. Mais était-ce un partenaire ? Et a-t-il montré que la gestion privée était meilleure qu'une gestion publique ? De toute évidence, non seulement Swissair n'a pas respecté ses engagements quant à la capitalisation, mais des informations émanant des travailleurs nous indiquent également que le groupe Swissair se serait servi de la Sabena pour obtenir des recettes et des marges disproportionnées sur des activités en amont ainsi que pour conquérir des marchés au détriment de la société sœur belge. On parle aussi de pratiques consistant à faire décoller, pour des destinations identiques, les avions Swissair plus tôt*

*personeel mag zich dus terecht afvragen tot wat de opeenvolgende loonmatigingen gediend hebben.*

*De Sabena-vluchten stonden bekend om hun veiligheid. Ik maak mij zorgen over de uitverkoop en de ongebreidelde concurrentie in de luchtvaartsector, die nog worden versterkt door het feit dat geen belasting wordt geheven op kerosine. Ook andere maatschappijen dan Sabena worden door de crisis getroffen. Dit mag niet ten koste gaan van de sociale omstandigheden, van de veiligheid of van het milieu. Het Bestuur der Luchtvaart zal met deze elementen rekening moeten houden alvorens zijn goedkeuring te geven aan een nieuwe maatschappij.*

*Bij de analyse van de gebeurtenissen moeten lessen worden getrokken met betrekking tot de verhouding tussen de Staat en autonome bedrijven, of het nu gaat om overheidsbedrijven of voormalige overheidsbedrijven. Indien nodig moeten de contractuele basis en elementen van een goed bedrijfsbeheer, het corporate governance, worden herzien met het oog op het algemeen belang. Ook mogen we ons niet langer systematisch laten misleiden door het sirenenlied voor een "totale privatisering".*

*Ik hoop dat iedereen zich ervan bewust is dat een luchtvaartproject moet worden opgestart dat langer dan enkele maanden standhoudt. Kan snel een antwoord worden gevonden op de talrijke vragen? Zal het aangekondigde kapitaal van bijna 10 miljard volstaan voor een duurzaam project? Kunnen de curatoren instemmen met de overdracht van bepaalde activa naar nieuwe projecten zoals DAT-plus? Zal de Europese Commissie niet alle rechtstreekse of onrechtstreekse overheidshulp voor deze nieuwe maatschappij verbieden en vragen stellen over de participatie van de gewestelijke investeringsmaatschappijen? Heeft de minister garanties dat de Europese Commissie instemt met de lening ter waarde van 5 miljard van de Staat aan de nieuwe maatschappij, ondanks tegenberichten over het standpunt van mevrouw de Palacio? De Commissie zal rekening moeten houden met het feit dat landen die geen lid van de Europese Unie zijn, maar zich wel op de markt begeven, zoals Zwitserland en de Verenigde Staten, staatssteun geven aan hun luchtvaartsector.*

*De privé-partners die werden verzocht een bijdrage te leveren in het nieuwe project, leken vanochtend zeer voorzichtig. Ze menen dat het plan-Müller overtuigend is, maar om welk plan gaat het? Als de nieuwe maatschappij zich beperkt tot vluchten over korte afstand binnen Europa dan zal ze volgens het personeel afhankelijk zijn van concurrenten die vluchten over lange afstand doen. Er moeten dus ook vluchten over lange afstand komen, zoals naar Afrika, wat steeds een van de troeven van Sabena is geweest.*

*Moet niet worden gedacht aan de oprichting van een nieuwe luchtvaartmaatschappij op Europees niveau en onder Europese vlag, waarin andere maatschappijen uit even grote landen evenwaardige partners zijn?*

*Komt het nieuwe bedrijf ook in handen van het management van het voormalige Sabena? Ik heb reeds gewezen op de dubbelzinnige houding en de tegenstrijdige belangen van dit management, dat banden heeft met Swissair, en op het probleem dat het vertrouwen van het personeel in dit management op zijn minst geschokt is. Kunnen dezelfde*

que ceux de la Sabena. Ces éléments parmi d'autres demanderont une investigation détaillée. A ce stade, je voudrais savoir où en est l'action en justice menée par le gouvernement contre Swissair et si le gouvernement a décidé de porter également plainte en Suisse.

Par ailleurs, il ne m'apparaît pas que l'équipe de management ait eu un plan d'entreprise digne de ce nom. Je voudrais ainsi comprendre ce qui justifiait de rentrer dans un plan aussi ambitieux de leasing de nouveaux avions alors que l'on semblait s'orienter vers un resserrement de service sur la clientèle business, sur le territoire européen.

Enfin, cette même équipe de management n'a pu bénéficier de la confiance du personnel qui y a pourtant mis du sien. Ainsi, la productivité du personnel a progressé de façon indiscutable en doublant le nombre de passagers pour seulement 8% de hausse du nombre des travailleurs concernés. Ce personnel peut donc légitimement se demander en quoi les baisses salariales successives ont été assorties d'un avenir économique pour la compagnie.

Je voudrais relever ici le label de sécurité que connaissaient les vols Sabena et m'inquiéter de tout bradage ou concurrence effrénée que connaît le secteur aéronautique, bradage amplifié par la non-taxation du kérosène. La crise que connaît non seulement la Sabena mais également beaucoup d'autres compagnies ne doit néanmoins pas nous laisser glisser vers une dégradation des conditions sociales, de sécurité et d'environnement qui sont souvent conjuguées. L'administration aéronautique devra, je l'imagine et je l'espère, être attentive à ces questions avant tout accord pour une nouvelle société.

Pour cette partie de mon exposé relative aux responsabilités, je demande que dans l'analyse qui sera faite des événements, on tire des leçons en termes de rapports entre l'État et les entreprises autonomes, qu'elles soient publiques ou ex-publiques, que l'on revoie si nécessaire les bases et éléments contractuels d'une bonne gestion d'entreprise, autrement dit le *corporate governance*, dans l'intérêt public ou du plus grand nombre, et que l'on cesse de se laisser bercer systématiquement par les sirènes du « tout au privé ».

Venons-en au présent proche et au futur. Nous sommes tous bien conscients, du moins je l'espère, qu'il s'agira de monter un projet aéronautique pour plus que quelques mois. De nombreuses questions devraient donc trouver réponse rapidement, mais est-ce possible ? Le capital annoncé de près de dix milliards sera-t-il bien suffisant pour permettre un projet durable ? Les curateurs peuvent-ils, et dans quels délais, accepter certains transferts d'actifs vers de nouveaux projets, à savoir un DAT plus ? La Commission européenne ne va-t-elle pas refuser toute aide publique directe ou indirecte vers cette autre société et se poser entre autres des questions quant à la participation des sociétés régionales d'investissements ? Avez-vous, monsieur le ministre, toutes vos assurances quant à l'acceptation par la Commission du prêt de cinq milliards par l'État à la nouvelle société, contrairement aux échos relatifs à la position de Mme de Palacio ? Bien qu'à propos du principe sacro-saint de non-interventionnisme, la Commission devrait tenir compte du fait que des pays ne faisant pas partie de l'Union européenne, mais bien du marché, parmi lesquels la Suisse et les cantons du libéralisme que sont les États-Unis, octroient des aides



*personen worden aangesteld zonder dat eerst een antwoord is gevonden op de talrijke vragen over de verantwoordelijkheid voor de sociale en economische teloorgang van Sabena?*

*Ik had dan ook graag een antwoord op de volgende vragen. Welke maatregelen zal de regering nemen inzake de begeleiding en het outplacement? Heeft de Staat in Zwitserland klacht ingediend tegen Swissair? Welke garanties heeft de Europese Commissie geboden met betrekking tot de financiering van de nieuwe maatschappij en de lening? Onder welke voorwaarden, op basis van welke criteria en binnen welke termijn moet het Bestuur der Luchtvaart zich over de nieuwe maatschappij uitspreken? Zal deze nieuwe maatschappij nog een band hebben met de Swissair-groep, zijn management of zijn commerciële dienst?*

**De heer Johan Malcorps (AGALEV).** – Sabena is geen nieuw geval Renault, maar een veelvoud ervan. De toeleveringsbedrijven inbegrepen, betekent het faillissement van de nationale luchtvaartmaatschappij een persoonlijk drama voor ongeveer 20.000 gezinnen. Daarom moet alles in het werk worden gesteld om de sociale begeleiding en wedertewerkstelling op een menswaardige en rechtvaardige wijze te organiseren. Gisteren werd hierover ook in het Vlaams Parlement gedebatteerd. De gewestelijke, federale en gemeentelijke overheden hebben hier een gezamenlijke taak te vervullen. Het is niet het moment om elkaar vliegen af te vangen.

Wij dringen erop aan dat bij de oprichting van een nieuwe maatschappij de fouten uit het verleden angstvallig worden vermeden.

Het is natuurlijk gemakkelijk om nu een analyse te maken van alles wat er bij Sabena fout is gelopen. Er is onmiskenbaar de verantwoordelijkheid van de opeenvolgende federale regeringen, die als mede-eigenaar te weinig aandacht toonden voor het ondermaats management en het weinig alerte bestuur. Het kan niet meer dat het management hoofdzakelijk wordt samengesteld uit politiek benoemde individuen en dat

publiques à leur secteur aéronautique.

Par ailleurs, les partenaires privés sollicités pour entrer dans le capital du nouveau projet me paraissent très prudents ce matin. Ils jugent le plan Muller convaincant, mais de quel plan s'agit-il ? Le personnel nous dit que si on se limite à l'espace européen et à de courtes distances, la compagnie sera toujours tributaire des concurrents bénéficiant de longs courriers et qu'il est indispensable de se réserver des lignes à longue distance. Je pense particulièrement à l'Afrique où la compétence, l'image, la sécurité et la rentabilité de la Sabena étaient des meilleures.

En outre, ne faut-il pas chercher à participer à la création d'une entreprise aéronautique à l'échelle et sous la bannière européenne, fondant sur un pied d'égalité certaines autres entreprises de pays de taille équivalant à la nôtre ?

Enfin, question délicate s'il en est : le projet de nouvelle entreprise reposerait sur le même management que l'ex-Sabena. J'en reviens dès lors à la question que je vous posais précédemment ici-même, monsieur le ministre, sur la double casquette, les intérêts contradictoires de ce management lié au Swissair Group ainsi qu'au problème de la confiance pour le moins ébranlée du personnel quant à ce management. Est-il vraiment envisageable de reprendre les mêmes sans avoir au préalable clarifié les nombreuses questions relatives aux responsabilités du crash social et économique de la Sabena ?

En résumé, monsieur le ministre, j'aimerais avoir votre réponse quant aux points suivants : quelles sont les mesures d'accompagnement et d'outplacement appropriées prises par le gouvernement ? L'État a-t-il déposé plainte contre Swissair sur le territoire suisse ? Quelles sont les garanties prises auprès de la Commission européenne quant au financement de la nouvelle société et au prêt ? Dans quelles conditions, selon quels critères et dans quels délais l'administration de l'aéronautique devra-t-elle se prononcer envers cette nouvelle société ? Enfin, cette dernière aura-t-elle encore quelque lien que ce soit avec le Swissair Group, son management, son service commercial ?

**M. Johan Malcorps (AGALEV).** – *La Sabena n'est pas un nouveau Renault mais bien davantage. En comptant les sous-traitants, la faillite de la compagnie constitue un drame pour quelque 20.000 familles. Tout doit être mis en œuvre pour assurer l'accompagnement social et l'emploi de manière digne et équitable. Nous en avons débattu hier au Parlement flamand. Les autorités régionales, fédérales et communales ont une tâche commune à accomplir.*

*Il ne faut pas refaire les erreurs du passé. Bien entendu, il est facile aujourd'hui d'analyser tous les dysfonctionnements. Les gouvernements fédéraux successifs, trop peu attentifs aux problèmes de gestion, portent assurément leur part de responsabilité. On ne peut plus accepter la politisation des postes-clés ni que les membres du conseil d'administration puissent prendre tranquillement des décisions indignes d'une bonne intendance. Ce sont, en effet, toujours les travailleurs qui paient.*

*Jadis, les tiraillements communautaires ont rendu impossible une collaboration avec la KLM ou la British Airways.*

*La responsabilité de la Swissair est indéniable. Il s'agit du énième exemple des effets soi-disant bénéfiques de la*

de leden van de Raad van bestuur ongemoeid worden gelaten als ze beslissingen nemen die de naam goed rentmeesterschap onwaardig zijn. Het zijn immers altijd de werknemers die boeten.

Communautaire touwtrekkerij hebben in het verleden een samenwerking met KLM of British Airways onmogelijk gemaakt.

Ontegensprekelijk is de vuile rol van Swissair, een zoveelste voorbeeld van de zogenaamde weldadige effecten van de globalisering die, overal ter wereld, alle sociale lagen ten goede zouden komen. Sabena is geen geïsoleerd *accident de parcours*, maar het zoveelste resultaat van harde kapitalistische wetmatigheden waarin werknemers en hun gezinnen pionnen zijn op een mondiaal schaaqbord, een kansspel waarbij sociale en ecologische spelregels ondergeschikt worden aan de winstbelangen van machtige, meestal buitenlandse concerns en multinationals. Hoe vaak zien we niet dat zij lokale bevolkingsgroepen en autoriteiten chanteren met delokalisatie of massale ontslagen, wanneer ze oordelen dat er te strenge nationale sociale beschermingsmaatregelen of milieunormen worden afgekondigd. Dat is nu precies de reden waarom duizenden mensen opkomen voor een andere globalisering, voor het versterken van de sociale en ecologische pijlers in Europa en in de wereld.

Het Belgische voorzitterschap draagt de sociale problematiek hoog in het vaandel. Het is dan ook evident dat het debacle bij Sabena op een sociaal rechtvaardige wijze wordt opgelost. Het sturen van ordetroepen als eerste antwoord aan de met ontslag bedreigde werknemers was natuurlijk een stommeit.

De sociale impact beperkt zich niet tot de gezinnen van de ontslagen Sabenawerknemers. Volgens de Kamer van Handel en Nijverheid van Halle-Vilvoorde sneuvelt er voor elke job op de luchthaven een extra baan bij de toeleveringsbedrijven.

Wedertewerkstelling moet de inzet zijn van de sociale plannen die thans worden uitgewerkt, zowel op federaal als op gewestelijk niveau.

De Vlaamse regering heeft aangekondigd haar verantwoordelijkheid op zich te nemen inzake de opleiding en de begeleiding van werkzoekenden, outplacement en aanmoedigingspremies.

Er moet een tewerkstellingscel worden opgericht naar het voorbeeld van Renault. Op een recente jobbeurs in Zaventem is gebleken dat er heel wat vacatures zijn in de regio van de luchthaven.

Het sociaal plan moet de menselijke schade voor de getroffen gezinnen tot een minimum beperken. Vele Sabenawerknemers moeten nog vakantiedagen opnemen, met als gevolg dat hun werkloosheidsuitkering de eerste maand wel eens bijzonder laag kan zijn. Tevens moet worden voorzien in een integrale begeleiding inzake familiale- en relationele aspecten, juridische bijstand en zelfs medische- en psychosociale hulp.

Tot slot wil ik benadrukken dat bij de oprichting van een nieuwe luchtvaartmaatschappij, waarin de regionale overheden nog gedeeltelijk zullen participeren, de fouten uit het verleden in geen geval mogen worden herhaald. Agalev-kamerlid Lode Vanoost heeft samen met zijn collega Marie-

*globalisation. Sabena n'est pas un accident de parcours isolé mais une conséquence du capitalisme dur qui considère les travailleurs et leurs familles comme des pions sur un échiquier mondial.*

*Les règles sociales et environnementales sont subordonnées aux intérêts de trusts étrangers et des multinationales. C'est pourquoi des milliers de gens défilent pour une autre globalisation et pour le renforcement des piliers écologiques et sociaux en Europe et dans le monde.*

*La présidence belge porte une haute estime à la problématique sociale. Il faut dès lors que le drame de la Sabena trouve une solution socialement équitable. On ne répond pas aux travailleurs menacés de licenciement en envoyant des forces de l'ordre.*

*L'impact social ne se limite pas aux seuls Sabéniens. Pour chaque emploi perdu à l'aéroport, un autre disparaît dans une entreprises sous-traitante.*

*Tant au niveau fédéral que régional, les plans sociaux doivent assurer le réemploi du personnel.*

*Le gouvernement flamand se dit prêt à prendre ses responsabilités dans la formation et l'accompagnement des demandeurs d'emploi, l'outplacement et les primes d'encouragement.*

*Une cellule de l'emploi doit être créée sur le modèle de Renault. Il semble qu'il y ait de nombreux emplois vacants dans la région de l'aéroport.*

*Le plan social doit réduire au minimum le dommage humain causé aux familles. Beaucoup de Sabéniens disposent encore de jours de congé, ce qui fait que leurs allocations de chômage seront particulièrement faibles pour le premier mois. Par ailleurs, il faudra assurer un accompagnement intégral de tous les travailleurs, que ce soit sur le plan juridique, médical ou autre.*

*La nouvelle compagnie, à laquelle participeront encore les autorités régionales ne pourra répéter les erreurs de passé. A la Chambre, on a proposé la création d'une commission d'enquête chargée d'analyser les dysfonctionnements et d'en tirer les conclusions.*

*Quels qu'en soient les résultats, il faut dès à présent dire que la nouvelle compagnie devra avoir un minimum de respect pour les droits sociaux. Les postes de direction ne doivent plus être distribués en fonction de la couleur politique mais sur la base de besoins réels et des compétences des candidats. Puisque les pouvoirs publics n'auront plus de participation directe, ce risque est relativement faible mais continue d'exister de la part des sociétés régionales d'investissement.*

*La vision mégalomane des possibilités de développement du transport aérien dans notre pays doit être revue d'urgence. Il est essentiel de maintenir une telle activité à Zaventem mais le plan global doit être réévalué à long terme et prendre davantage en compte les aspects sociaux et écologiques. La nouvelle compagnie ne doit pas se concentrer uniquement sur les vols intereuropéens car ils seront de plus en plus concurrencés par le TGV. Quelques lignes de moyenne distance demeurent dès lors indispensables.*

Thérèse Coenen een voorstel ingediend om een onderzoekscommissie op te richten die een analyse zal maken van wat er in dit dossier is misgelopen en die daaruit de nodige conclusies zal trekken. Zonder op de resultaten van deze commissie vooruit te lopen, mogen we nu reeds zeggen dat bij de oprichting van een nieuwe afgeslankte luchtvaartmaatschappij moet worden gezocht naar partners met een minimum aan ethisch respect voor sociale rechten. De managerposten mogen niet meer worden ingevuld volgens de partijlidkaart, maar op grond van de reële behoeften en de bekwaamheid van de kandidaten. Aangezien de overheden niet meer rechtstreeks zullen participeren zal dit gevaar relatief klein zijn, maar het blijft dreigen vanuit de regionale investeringsmaatschappijen.

De megalomane visie inzake de ongebreidelde economische groeimogelijkheden van de luchtvaart in ons land moet dringend worden herbekeken. Het behoud van een belangrijke luchtvaartactiviteit in Zaventem is essentieel, maar het globaal plan met langetermijnvisie moet opnieuw worden geëvalueerd en de sociale en ecologische aspecten ervan moeten worden opgewaardeerd. De nieuwe luchtvaartmaatschappij mag niet de fout begaan zich enkel te concentreren op korteafstandsvluchten naar Europese hoofdsteden. Deze verplaatsingen zullen immers meer en meer worden overgenomen door het HST-verkeer. Enkele rendabele middellangeafstandslijnen blijven daarom noodzakelijk.

*(Voorzitter: de heer Jean-Marie Happart, ondervoorzitter.)*

De plannen voor een nieuwe luchtvaartmaatschappij mogen niet op drijfzand worden gebouwd. De regering moet ervoor zorgen dat ze haar beloften kan nakomen. Het is in elk geval raadzaam niet te hoog van de toren te blazen.

Ik hoop dat de personeelsleden op een meer respectvolle manier zullen worden behandeld. Wat ze de jongste dagen hebben beleefd, is beneden alle peil. Ze hebben recht op een serene afhandeling van het dossier.

**De heer Guy Moens (SP.A).** – Ik ben zwaar onder de indruk van de kennis van degenen die voor mij hebben gesproken over de luchtvaart economie en over de manier waarop een luchtvaartmaatschappij moet worden beheerd. Ik kan daar alleen uit besluiten dat na de feiten iedereen gelijk heeft, verstandig is en weet wat er had moeten gebeuren, maar dat het heel wat moeilijker is om op het juiste moment de juiste beslissingen te nemen. Daarom zou het niet waardig zijn indien de Senaat aan politieke exploitatie of recuperatie van het huidige drama zou doen. Ik roep iedereen op dat drama niet te misbruiken.

Maar had dit drama ook plaatsgegrepen als Sabena geen bedrijf was geweest waarvan de Belgische Staat meerderheidsaandeelhouder is? Wie daarover akten van geloof pleegt, moet zich eens bezinnen. Ik verwijst naar het grootste failliet dat wij in ons land ooit meemaakten en waar ik persoonlijk bij betrokken ben geweest, namelijk dat van de Kempense Steenkoolmijnen. Ook dat was een bedrijf waar de overheid een vinger in de pap had en dat niet glorieus ten onder is gegaan met een nog groter sociaal passief dan dat van Sabena. Ook bij KS ging het dus om een door de overheid gesubsidieerd bedrijf. Maar niet langer dan enkele maanden

*(M. Jean-Marie Happart, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)*

*Il ne faut pas construire des plans sur du sable mouvant. Le gouvernement doit être en mesure de respecter ses promesses. J'espère que le personnel sera traité d'une manière plus respectueuse. Ce que le gouvernement a fait ces derniers jours est en dessous de tout. Les Sabéniens ont droit à un traitement serein de leur dossier.*

**M. Guy Moens (SP.A).** – *Je suis très impressionné par les connaissances des orateurs précédents sur la manière dont il convient de gérer une compagnie aérienne. J'en conclus que tout le monde sait a posteriori ce qui aurait dû être fait, mais qu'il est beaucoup plus difficile de prendre les bonnes décisions au moment opportun. Il ne serait dès lors pas digne du Sénat de récupérer le drame actuel.*

*Ce drame serait-il arrivé si l'État n'avait pas été actionnaire majoritaire de la Sabena ? Je vous rappelle la plus grande faillite que notre pays ait connue, celle des charbonnages campinois, qui étaient également subsidiés par l'État. Par contre, il y a quelques mois, nous avons connu l'affaire Lernout & Hauspie. Même si le nombre de travailleurs concernés était moins élevé, cette faillite était financièrement plus grave que celle de la Sabena. Il s'agissait pourtant d'une entreprise privée.*

*Cependant, les affaires des charbonnages campinois et de Lernout & Hauspie doivent nous faire comprendre qu'un autre facteur a entraîné la faillite, à savoir la fraude au profit d'intérêts privés. C'est ce qui fait la différence entre une bonne et une mauvaise gestion. S'il devait apparaître que des actes de fraude ont été commis à la Sabena, ceux-ci ne*

geleden was er Lernout & Hauspie. Hoewel er daar minder werknemers bij betrokken waren, was het financieel erger dan wat nu gebeurt. Dat was nochtans een privé-bedrijf.

In de gevallen van KS en Lernout & Hauspie is er echter een ander criterium dat ons moet doen inzien waarom een onverantwoord faillissement tot stand komt. Achteraf is in beide dossiers gebleken dat er massale fraude werd gepleegd ten voordele van private belangen. Dat maakt het verschil uit tussen goed en slecht beheer. Indien zou blijken dat er ook bij Sabena fraude is gepleegd, zal dat dus niet door de overheid zijn gebeurd. Er zijn andere belangen in het spel geweest. Daarom zijn we niet bang van een onderzoekscommissie die de zaken zonder vooringenomenheid en zonder angst onderzoekt.

De schuldvraag is hier uitvoerig aan bod gekomen. In de geschiedenis van Sabena zouden we aanwijzingen kunnen vinden dat alle individuele leden van onze assemblee die ooit verantwoordelijkheid in dat dossier droegen, en dus alle partijen "bloed" aan de handen hebben.

Tot slot nog twee vragen aan de minister. Ik verneem dat de potentiële privé-financiers voor de nieuwe maatschappij staan aan te schuiven voor de deur van de regering. Behalve degenen waarvan we reeds hoorden, zouden er heel wat andere zijn die geloof aan het project hechten en zich aanbieden om er in een akte van nationale solidariteit aan mee te werken. Dat toont aan, mijnheer Vandenberghe, dat zij daar brood in zien.

Kan de minister bevestigen dat er meerdere investeerders zijn en dat we zonder veel moeilijkheden in de richting van een nieuwe en geloofwaardige maatschappij kunnen gaan?

*Last but not least.* Kan de minister bevestigen dat de werknemers van Sabena instemmen met het sociaal plan? En hebben wij, als politici, dan het recht ons daartegen te verzetten? Kan de minister bovendien toezeggen dat dit plan van de Schatkist geen onmenselijke inspanning zal vergen, zodat de begroting 2002 er geen al te zwaar nadeel van ondervindt?

**De heer Vincent Van Quickenborne (VU-ID).** – Ik sluit me met mijn fractie aan bij mijn collega's die begaan zijn met het lot van de vele duizenden die getroffen worden door een nooit gezien economisch drama in ons land.

Tegelijkertijd verbaast het me dat de meerderheidspartijen zich beperken tot een chronologisch overzicht van de feiten zonder echte conclusies te trekken. Integendeel, als ik de PS en Ecolo hoor, vrees ik dat men opnieuw dezelfde fouten maakt. Eens te meer droomt men van een nationaal vlaggenschip.

Vele partijen hebben waarschijnlijk boter op het hoofd. Dat pleit de huidige regering evenwel niet vrij. Ik richt me in het bijzonder tot minister Daems. U bent een moe getergd man, maar u beseft toch dat Sabena geen *accident de parcours* is. Het is de trieste kroon op een falend beleid. Het is dan ook niet toevallig dat in verband met dat andere dossier waarover ikzelf en collega Destexhe geregeld vragen stelden, een gerechtelijke actie wordt opgestart door Berlaymont 2000. Ook dit dossier is volledig verziekt en u slaagt er niet in het schip recht te trekken. Ik vrees dat ook hier de Belgische belastingbetaler tientallen miljarden zal kunnen ophoesten.

*seraient pas le fait de l'État belge. C'est pourquoi nous ne craignons pas la création d'une commission d'enquête.*

*Plusieurs intervenants ont posé la question des responsabilités. Nous pourrions trouver dans l'histoire de la Sabena des indices selon lesquels tous les membres de cette assemblée qui ont exercé des responsabilités dans cette affaire, et dès lors tous les partis, ont du « sang » sur les mains.*

*J'apprends que les investisseurs privés se bousculent au portillon du gouvernement. Cela prouve qu'ils y voient leur intérêt, Monsieur Vandenberghe.*

*Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer qu'il y a plusieurs investisseurs et que nous pouvons nous diriger sans trop de difficultés vers une nouvelle compagnie crédible ?*

*Pouvez-vous confirmer que les Sabéniens acceptent le plan social? Dans l'affirmative, avons-nous le droit de nous y opposer?*

*Enfin, pouvez-vous nous assurer que ce plan n'exigera pas du Trésor un effort inhumain, néfaste au budget 2002 ?*

**M. Vincent Van Quickenborne (VU-ID).** – *Mon groupe se joint aux sénateurs émus par le sort des milliers de victimes de ce drame économique inédit dans notre pays.*

*En même temps, je m'étonne que les partis de la majorité se contentent d'un rappel chronologique des faits sans tirer de réelles conclusions. Au contraire, lorsque j'entends le PS et Ecolo, je crains qu'on ne commette les mêmes erreurs. Une fois de plus, on rêve d'un porte-drapeau national.*

*De nombreux partis n'ont probablement pas la conscience tranquille. Cela ne blanchit cependant pas le gouvernement actuel. Je m'adresse en particulier à M. Daems. Vous vous rendez compte que la Sabena n'est pas un accident de parcours. Une action judiciaire est également en cours dans le dossier Berlaymont. Là aussi, je crains que les contribuables belges ne doivent cracher des dizaines de milliards.*

*Les erreurs de ce gouvernement relèvent de l'illusionnisme. D'un côté, le gouvernement a créé l'illusion que l'État et lui-même pouvaient garantir la pérennité de la compagnie. D'un autre côté, vous êtes convaincu que l'État et le gouvernement n'ont rien à faire dans le secteur aéronautique. Vous*

De fouten die door deze regering werden gemaakt, kunnen worden ondergebracht in de nieuwe ideologie van het illusionisme. Aan de ene kant creëerde de regering de illusie dat de Staat en de regering het voortbestaan van de maatschappij konden waarborgen. Het Hotel-akkoord van 17 juli 2001 was de kroon op het werk. Tegelijkertijd is de minister ervan overtuigd dat de Staat en de overheid niets te zoeken hebben in de luchtvaartsector. De minister is tenslotte een *Chicago boy*. Door deze dubbelzinnigheid loopt de minister de feiten voortdurend achterna. Nu maakt hij opnieuw dezelfde fout. De top van het establishment met graaf Lippens en burggraaf Davignon op kop, zal omwille van 's lands belang een nieuwe maatschappij opstarten.

Ook de verantwoordelijkheid van het Hof in dit dossier moet worden onderzocht. Het Belgisch vlaggenschip moest koste wat het kost in de lucht worden gehouden.

De enige juiste conclusie is dat de overheid in de luchtvaartsector niet interveniërend en subsidiërend moet optreden, maar dat ze haar geld moet steken in scholing en omscholing van werknemers die hun job verliezen. De optie van professor Blanpain is dan ook de enige juiste.

Dit drama is veel groter dan het faillissement van Renault. De talrijke toeleveranciers van de luchtvaartmaatschappij zullen binnenkort ook ontslagen aankondigen. BIAC heeft zelfs een nieuwe terminal, pier A, klaar, die op 15 mei 2002 zal worden geopend. Toch zijn alle ex-werknemers van Renault inmiddels weer aan de slag. Dit is deels te verklaren door de inspanningen die werden gedaan inzake omscholing, en ook de goede economische conjunctuur speelde een rol.

In dit verband moet de regering worden gewaarschuwd. Ze creëert met de vooropgestelde groeicijfers van 1,3% voor dit jaar en 1,5% voor volgend jaar de illusie dat er geen vuiltje aan de lucht is. De regering moet haar verwachtingen bijstellen. Er is niet langer een economische groei en we moeten ons verwachten aan een nulgroei en zelfs een inkrimping van de economie.

Politici, en zelfs de minister van Overheidsbedrijven en economische micro-aangelegenheden, zijn geen goede managers. Nochtans blijven de politieke benoemingen elkaar opvolgen. Sabena is op dat vlak nooit echt levensvatbaar geweest. De maatschappij heeft altijd boven haar stand geleefd. In vergelijking met alle andere Europese luchtvaartmaatschappijen, die het beter doen, had Sabena 30% te veel personeel. Dit hebben het directiecomité en de politieke klasse nooit onder ogen durven zien. Vandaag is heel het personeel hiervan de dupe.

Niet de markt heeft het bedrijf in de eerste plaats kapot gemaakt, maar wel de onkundige overheidsbemoedeningen. Ik geef de minister dan ook de raad om het overbruggingskrediet van 5 miljard niet in een nieuwe maatschappij te steken. Als hij aan de lange termijn denkt, dan wendt hij het bedrag aan om het personeel om te scholen en voor nieuwe economische stimulansen. Enkel op deze wijze krijgt het personeel de nieuwe start die het verdient.

**De heer Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Vermits mijn aanwezigheid in de Kamer vereist is, zal ik beknopt zijn.

*commettez à nouveau la même erreur. Le sommet de l'establishment, le comte Lippens et le vicomte Davignon en tête, vont lancer une nouvelle compagnie dans l'intérêt de la Nation.*

*Il convient également d'examiner la responsabilité de la Cour dans ce dossier. Il fallait maintenir coût que coûte le porte-drapeau belge en vie.*

*La seule conclusion qui s'impose est que l'État ne doit pas intervenir financièrement dans le secteur aérien. Il doit plutôt investir dans la formation et le recyclage des travailleurs qui perdent leur emploi. La seule option valable est donc celle du Professeur Blanpain.*

*Ce drame est bien plus important que la faillite de Renault. Les nombreux fournisseurs de la Sabena annonceront bientôt des licenciements. La totalité du personnel de Renault a pourtant retrouvé du travail. Cela s'explique par les efforts entrepris en matière de recyclage ainsi que par la bonne conjoncture économique. Nous devons toutefois prévenir le gouvernement que la croissance sera nulle voire négative.*

*Les politiques ne sont pas de bons managers. Les nominations politiques continuent cependant à se succéder. La Sabena n'a jamais été viable. Elle a toujours vécu au-dessus de ses moyens en employant 30% de personnel en trop. Le comité de direction et la classe politique n'ont jamais voulu l'admettre. Aujourd'hui, c'est le personnel qui en fait les frais.*

*Ce n'est pas le marché qui a mis la compagnie au tapis, mais les interventions aveugles l'État. Je vous conseille dès lors, Monsieur le ministre, de ne pas injecter les cinq milliards du crédit-pont dans une nouvelle compagnie. Vous feriez mieux de consacrer ce montant au recyclage du personnel et au financement de stimulants économiques. C'est seulement de cette manière que le personnel connaîtra le nouveau départ qu'il mérite.*

**M. Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *Ce dossier est difficile et délicat à bien des égards. Des milliers de personnes perdent leur emploi, des familles sont touchées, une partie des activités aéronautiques*

Dit dossier is in alle opzichten moeilijk en pijnlijk. Duizenden mensen verliezen hun job, gezinnen worden getroffen, een deel van de luchtvaartactiviteiten zal wegvallen en de klanten van Sabena vragen zich af wat er gebeurt met de tickets die ze hebben aangekocht. Ook voor de politici is dit een moment van machteloosheid en mislukking, zeker als we ervan uitgaan dat het doel was om het bestaande Sabena te behouden.

Het is echter te makkelijk om nu een zondebok en verantwoordelijken te zoeken. Natuurlijk zijn in het verleden fouten gemaakt.

*(Voorzitter: de heer Armand De Decker.)*

De alliantie met Swissair was ongetwijfeld niet de beste keuze. Ik erken zelfs dat ook ik in het begin in die alliantie heb geloofd. Er waren nu eenmaal geen aanwijzingen voor het tegendeel. Niet toegeven dat dit maar één element is in het dossier, is echter unfair. Wie dat doet, weigert de waarheid onder ogen te zien.

Sabena was al meer dan twintig jaar niet rendabel en dus ongezond. In die periode heeft de maatschappij deel uitgemaakt van zoveel allianties! In bepaalde periodes werden mensen aangeworven zonder enige noodzaak. Sommigen spraken over 3.000 aanwervingen. Ik leg een cijfer voor dat velen allicht niet kennen: tussen 1995 en 2000 werden meer dan 5.000 mensen extra aangeworven. Hoe kan die maatschappij dan rendabel zijn?

Er zijn nog andere feiten. Tientallen miljarden overheidsgeld werden in de maatschappij gepompt in een poging ze te laten voortbestaan. Er was een partner die op schandelijke en laffe wijze zijn contracten niet heeft nageleefd, nooit gezien in de internationale zakenwereld.

Vergeten we ook niet dat de toestand van de luchtvaartsector in het algemeen desastreus is. Er was recentelijk een verlies van 200.000 jobs, onder meer door de gebeurtenissen van september in de Verenigde Staten.

Bovendien werd het sociaal klimaat bij Sabena jarenlang gekenmerkt door "sociale acties", die uiteraard gevolgen hadden voor het bedrijf. Welke klant is geïnteresseerd in een luchtvaartmaatschappij die hem de zekerheid niet biedt te kunnen vertrekken en terug te keren?

Daarenboven werden de Europese regels gewijzigd, waardoor een staat – overigens terecht – geen middelen mag stoppen in een onrendabele maatschappij.

Ten slotte is er de onderkapitalisatie van het bedrijf. Nooit werd voldoende kapitaal geïnvesteerd en dus is Sabena nooit rendabel kunnen zijn. Nooit is echter iets ondernomen om hieraan iets te doen.

In die zin wil ik het beleid van de regering verdedigen. Wij hebben geprobeerd Sabena te redden. Ik heb er geen moeite mee toe te geven dat het ons niet gelukt is Sabena als grote luchtvaartmaatschappij te behouden. De regering plaatst het passief echter waar de verantwoordelijkheid ligt. Met andere woorden, Swissair had de meerderheid van de aandelen en draagt dus ook de verantwoordelijkheid, onder meer voor de aankoop in 1997 van 34 Airbussen. Voor een maatschappij met 70 tot 80 bestemmingen kan dat alleszins tellen!

*va disparaître et les clients de la Sabena se demandent ce qu'il adviendra des billets qu'ils ont achetés. Pour les politiques également, il s'agit d'un moment d'impuissance et d'échec, d'autant que notre objectif était de maintenir l'actuelle Sabena.*

*Il est cependant trop facile de chercher maintenant un bouc émissaire. Il est certain que de nombreuses erreurs ont été commises par le passé.*

*(M. Armand De Decker, président, prend place au fauteuil présidentiel.)*

*Si l'alliance avec Swissair ne constituait pas le meilleur choix, il est toutefois malhonnête de prétendre qu'elle est l'unique cause de la faillite.*

*Cela faisait plus de 20 ans que la Sabena n'était pas rentable. Entre 1995 et 2000, elle a engagé plus de 5.000 personnes. Comment voulez-vous qu'elle soit rentable ?*

*Des dizaines de milliards d'argent public ont été investis dans la compagnie. Un partenaire n'a pas respecté ses engagements et ce, de manière lâche et scandaleuse.*

*N'oublions pas que la situation générale du secteur aérien est désastreuse. Celui-ci accuse la perte de 200.000 emplois, notamment à cause des événements du 11 septembre.*

*Le climat social de la Sabena a en outre longtemps été caractérisé par des actions sociales qui ont eu des répercussions sur l'entreprise. Par ailleurs, l'Europe ne permet plus, à juste titre, aux États d'injecter des moyens dans des entreprises non rentables.*

*Enfin, la Sabena a toujours été sous-capitalisée, ce qui l'empêchait d'être rentable.*

*Je voudrais dès lors défendre la politique du gouvernement. Nous avons essayé de sauver la Sabena. J'admets que nous avons échoué. Mais puisque Swissair était l'actionnaire majoritaire, c'est elle qui porte la responsabilité.*

*Certains parlementaires réclament la transparence. J'ai transmis au Parlement les contrats dont j'avais hérité ou que j'avais signés. Une analyse équitable du dossier est nécessaire, mais elle ne peut pas se limiter à la période postérieure à 1995.*

*Il est facile de montrer quelqu'un du doigt. Des erreurs ont également été commises par le passé, mais dans des circonstances que je ne connais pas. Ces décisions étaient peut-être les meilleures parmi les alternatives possibles à l'époque. Comment le saurais-je ? Comment pouvez-vous le savoir ?*

*M. Moens a raison : il est toujours risqué de prendre des décisions et il est aisé de faire la leçon a posteriori. Je l'ai appris à mes dépens, non seulement dans ce dossier, mais aussi dans celui du Berlaymont puisque là aussi, j'ai hérité d'une situation du passé.*

*Communiquer toutes les données dont je dispose ne me pose aucun problème. Vous devez simplement décider de la meilleure méthode. Je ne me limiterai toutefois pas à la*

Ik wil niet te lang blijven stilstaan bij het verleden. Bepaalde leden, ook in de Kamer, vragen naar transparantie in het dossier. Ik heb de contracten waarmee ik te maken had, die ik "geërfd" had of die ik mee had opgesteld, aan het Parlement voorgelegd. Ik ben er niet bang voor, ook niet als zou blijken dat daarbij fouten werden gemaakt. Een eerlijke analyse van het dossier is noodzakelijk, maar mag zich niet beperken tot de periode na 1995.

Het is gemakkelijk iemand met de vinger te wijzen en te beweren dat het op zeker ogenblik alleen hier of daar fout is gelopen. Ook in het verleden zijn fouten gebeurd, maar die omstandigheden ken ik niet. Gelet op die omstandigheden en het doel dat werd nagestreefd, waren de beslissingen misschien wel de beste keuze uit de alternatieven die toen voorhanden waren. Hoe zou ik dat weten? Hoe kunt u dat weten?

Wat de heer Moens heeft opgemerkt, is correct: de intelligentsia wordt gevormd na de feiten en beslissingen nemen is altijd risicovol. Dat ondervind ik aan den lijve, niet alleen in dit dossier, maar eveneens in het Berlaymont-dossier, dat vergelijkbaar is, want ook bij dat dossier erf ik een toestand uit het verleden.

Ik kom nu bij het heden en de toekomst. Ik heb er geen moeite mee alle gegevens waarover ik beschik, op tafel te leggen en u moet maar beslissen hoe dat het best gebeurt, maar ik zal me daarbij niet beperken tot de periode na 1995. Ik zal nu beperkt antwoorden op een aantal vragen en voeg er meteen de uitnodiging bij om in de commissie meer uitgebreid op deze materie in te gaan.

Ja, er is een sociaal akkoord, er is een sociaal plan. Ik weet dat de vraag is gesteld of we wel voorbereid waren. Welnu, als we 12 uur na het uitspreken van het faillissement met de vakbonden een sociaal akkoord kunnen sluiten, dan hebben we niet slecht gewerkt, als de inhoud van het plan goed is tenminste. Ik kom er zodadelijk op terug.

Er zijn inderdaad opmerkingen te maken bij het vonnis van mevrouw Dassesse. De heer Vandenberghe gaf het voorbeeld van de slots. U moet echter weten dat een slot een eigenaardig beestje is. Zodra een maatschappij failliet is, heeft ze haar slots niet meer. Slots zijn dus geen activa. Ik weet dat het raar klinkt, maar het is wel zo. Als een luchtvaartmaatschappij failliet is, verliest ze haar slots, die gewoon worden ingenomen door een andere maatschappij. Als een slot al iets waard is, dan is dat enkel wanneer de maatschappij activiteit heeft. Op het ogenblik dat mevrouw Dassesse het faillissement uitspreekt, zijn er dus geen slots meer. Dat is een technische realiteit.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Het is niet omdat bepaalde zaken bij een faillissement verdwijnen, dat het geen activa zijn.

**De heer Rik Daems,** minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Ik haal dit aan omdat u de opmerking hebt gemaakt en ik geef u mijn visie.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Er is een wettelijke regeling voor het overdragen van de activa. U draagt de slots over op een ogenblik dat de vennootschap niet failliet is en dan is de vraag wat de wettelijke voorwaarden

*période postérieure à 1995.*

*Un accord social et un plan social existent bel et bien. Je sais qu'on se demande si nous étions bien préparés. Douze heures après le prononcé de la faillite, nous avons pu conclure un accord social avec les syndicats. Nous avons donc bien travaillé, tout au moins si le plan est bon.*

*Quelques remarques doivent être formulées au sujet du jugement de Mme Dassesse. M. Vandenberghe a donné l'exemple des slots. Or, un slot est quelque chose d'assez particulier. Dès qu'une société est en faillite, elle ne dispose plus de ses slots. Ils sont généralement repris par une autre société. Ce ne sont pas des actifs. Au moment même où Mme Dassesse a prononcé son jugement, il n'y a avait donc plus de slots. C'est une réalité technique.*

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *Ce n'est pas parce que certaines affaires disparaissent lors d'une faillite qu'il n'y a pas d'actifs.*

**M. Rik Daems,** ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *J'en parle parce que vous avez fait une remarque à ce sujet et je vous expose ma vision des choses.*

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *Il existe une réglementation relative à la cession des actifs. Vous transférez les slots à un moment où la société n'est pas en faillite. Se pose alors la question des conditions légales de ce*

voor deze overdracht zijn. U kunt dan niet zeggen dat de slots niets zijn.

**De heer Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Ik geef u een cruciaal element: als het bedrijf failliet is, zijn de slots weg. De slots veilen wanneer het bedrijf failliet is, is dus onmogelijk. Dat is een belangrijk gegeven waarop we hoe dan ook nog terugkomen wanneer we de zaak meer technisch bekijken.

Er werd ook een opmerking gemaakt over de heer Godfroid. Ik wil daar één ding over zeggen. In 1995 was de heer Godfroid er ook bij en ik vind het onkies dat iemand die nog een jaar baas van het bedrijf is geweest, dergelijke opmerkingen over een contract maakt. Ik kan me niet indenken dat hij in dat contract geen inbreng heeft gehad. Nu zeggen hoe slecht het contract wel was, vind ik onkies en meer zeg ik daar niet over. Ik heb de heer Godfroid nooit ontmoet. De man heeft me nooit gecontacteerd. Ik hem ook niet, overigens, precies omdat hij vanaf het begin dit soort onfaire opmerkingen maakte.

Was dit faillissement in de huidige omstandigheden te voorkomen? Het eerlijke antwoord op deze vraag is: neen. Een staat mag geen geld stoppen in een bedrijf dat gebonden is aan de normale concurrentieregels en wie dacht dat hij voor Sabena, zoals het was, privé-investeringen kon vinden voor een bedrag dat een staatsinbreng kon evenaren, droomt. Laten we daarin eerlijk zijn en niet rond de pot draaien.

**De heer Vincent Van Quickenborne (VU-ID)**. – Weet u dat nu pas?

**De heer Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Nee, mijnheer Van Quickenborne, maar er was een contract met een bedrijf dat in principe zeer veel geld had en dus de enige mogelijkheid was om de passiva van Sabena over te nemen en Sabena een toekomst te bieden. Dát is de realiteit. Laten we dat maar eens onder ogen zien in de plaats van post factum gemakkelijke opmerkingen te maken. De regering heeft haar verantwoordelijkheid genomen, hoe moeilijk en pijnlijk dat ook was.

In verband met een eventueel nieuw bedrijf wil ik enkel het volgende meegeven. Natuurlijk moeten de curatoren over het overbruggingskrediet kunnen beschikken en heeft de Europese Commissie een rol te spelen.

*Binnen de relatief korte termijnen die ons waren toebedeeld, hebben wij getracht een basisdocument uit te werken om er een tiental, of zelfs meer investeerders van te overtuigen dat winstgevend ondernemen op de Belgische markt mogelijk blijft. De rendabiliteit hangt evenwel af van het business plan. Daarover kunnen wij ons als parlementsleden niet uitspreken. Dat is een exclusieve opdracht voor de privé-sector. Daarnaast zijn er nog een aantal aspecten van algemeen belang.*

*Wie op geruststellende toon beweerde dat de luchtvaartactiviteit grotendeels in Zaventem zou blijven, had het bij het rechte eind. Vandaag werkt de markt in Zaventem, maar het gaat wel om buitenlandse maatschappijen. Passagiers kunnen nog altijd van Brussel naar Amsterdam of Londen vliegen. Als wij niet opletten, zullen ze daarvoor geen*

*transfert. Vous ne pouvez donc pas affirmer que les slots sont réduits à néant.*

**M. Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *Lorsqu'une société est en faillite, ses slots disparaissent. Les vendre lorsque la société est faillie est donc impossible.*

*Une autre remarque a été faite au sujet de M. Godfroid. Il était déjà là en 1995 et je trouve indélicat que quelqu'un qui a encore été patron de l'entreprise pendant un an fasse de telles remarques à propos d'un contrat. Je ne puis m'imaginer qu'il n'ait pas contribué à la conclusion de ce contrat. Je n'ai jamais rencontré M. Godfroid et il ne m'a jamais contacté. Pour ma part, je ne l'ai pas fait justement parce que, dès le début, il a fait ce genre de remarques peu correctes.*

*Cette faillite pouvait-elle être évitée dans les circonstances actuelles ? La réponse honnête à cette question est non. Un État ne peut pas injecter de l'argent dans une société qui est soumise aux règles normales de la concurrence. Et celui qui pense qu'il pouvait trouver, pour la Sabena, des investissements privés équivalents à un apport de l'État, rêve.*

**M. Vincent Van Quickenborne (VU-ID)**. – *Vous ne vous en rendez compte que maintenant ?*

**M. Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *Non, mais il existait un contrat avec une société qui disposait en principe de beaucoup d'argent. C'était la seule possibilité d'assumer les passifs de la Sabena et de lui offrir un avenir. Voilà la réalité ! Le gouvernement a pris ses responsabilités, même si c'était très douloureux.*

*Bien entendu, les curateurs doivent pouvoir disposer du crédit-pont et la Commission européenne a un rôle à jouer.*

Nous avons essayé, dans les délais relativement limités qui nous étaient impartis, de créer une sorte de plate-forme et de convaincre une douzaine d'investisseurs privés, voire plus, que le marché belge est un marché dans lequel une entreprise peut être rentable. Outre cette rentabilité potentielle dépendant du *business plan* qu'il ne nous appartient pas, en tant que parlementaires, d'évaluer puisqu'il relève uniquement du secteur privé, il y a des aspects d'intérêt général.

Ceux qui nous disaient d'un ton rassurant que l'activité aérienne resterait en grande partie à Zaventem n'avaient pas tort. Aujourd'hui, le marché fonctionne sur la plate-forme de Zaventem, à la différence qu'il s'agit désormais de compagnies étrangères. Les passagers peuvent toujours se rendre de Bruxelles à Amsterdam ou à Londres. Si ne nous



*beroep meer doen op een Belgische maatschappij, die werkt met Belgisch personeel en een Belgische toegevoegde waarde realiseert die bijdraagt tot ons bruto nationaal product, maar op een Franse, Nederlandse of Britse maatschappij. Wie niet alleen oog heeft voor de rendabiliteit, maar ook voor de toegevoegde waarde, zal investeren.*

**De heer Luc Van den Brande (CD&V).** – Heb ik u goed begrepen als u zegt dat in de huidige omstandigheden de markt werkt? Is dit de onderliggende reden of argumentatie voor de manier waarop u dit dossier vanuit politieke hoek benadert? Ik ben met verstomming geslagen. Als dit uw benadering is in dit dossier, dan is het ontluisterend voor de politieke verantwoordelijkheid die u niet hebt genomen. Ik hoop dat ik me vergis.

**De heer Rik Daems,** minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Kan u me eerst eens zeggen hoe u mijn uitspraak “de markt werkt” interpreteert? Wat bedoelt u daarmee?

**De heer Luc Van den Brande (CD&V).** – Ik probeer een samenhang in uw benadering te vinden.

**De heer Rik Daems,** minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand. – Ik heb willen verduidelijken dat een economische activiteit die wegvalt, opgepikt wordt door derden. Dus de markt werkt. Indien de activiteit in het verleden vanuit een potentieel rendabele context was overgedragen, dan had ze rendabel kunnen zijn. Daarom heb ik twee jaar voor dit dossier gevochten. Investeerders proberen de luchtvaartactiviteit vandaag Belgisch te houden, zodat de toegevoegde waarde hier kan blijven. Dat is de grondslag van mijn opmerking.

Laat ons realistisch blijven. Kon men in de huidige context privé-investeerders vinden voor een onderneming met 100 miljard schuld?

Ik zal in de commissie bijkomende uitleg verstrekken over het sociaal plan. Twaalf uur na het faillissement hebben we met veel inspanningen van minister Onkelinx en mezelf en met de syndicaten een akkoord bereikt over het sociaal plan. Ik kan daar nu niet dieper op ingaan omdat ik het moet toelichten in de Kamer, maar ik zal een kopie aan de Senaat bezorgen.

Vooreerst is er de ontslagregeling. Als een bedrijf in falings gaat kan er een beroep worden gedaan op het Fonds tot vergoeding van de in geval van sluiting van ondernemingen ontslagen werknemers. Voor dit jaar is dat al het geval voor 15.000 werknemers. De overheid moet proberen de normale, wettelijke ontslagregeling zo veel mogelijk te benaderen. Negentig procent van het Sabena personeel krijgt de normale ontslagregeling. Een ontslagregeling voor de overige tien procent van het personeel met hoge lonen zou ettelijke miljoenen kosten. Dit financieren zou niet correct zijn.

Er zal nu aan elke werknemer een premie van 150.000 frank worden uitgekeerd. Wie zijn baan verliest en op een werkloosheidsuitkering terugvalt, zal de eerste periode goed kunnen doorkomen.

Daarnaast kennen we een premie toe op basis van het aantal dienstjaren, die we over vijftien maanden spreiden. De premie is tijdens de eerste maanden hoger dan naar het einde toe en wie in de loop van die vijftien maanden een job vindt, krijgt

sommes pas attentifs, ils ne le feront cependant plus grâce à une compagnie belge qui emploie du personnel belge et crée une valeur ajoutée belge participant à notre produit national brut, mais par l'intermédiaire d'une compagnie française, néerlandaise ou britannique. Ceux qui, outre la rentabilité, accordent de l'importance à cette valeur ajoutée, décideront d'investir.

**M. Luc Van den Brande (CD&V).** – *Vous ai-je bien compris lorsque vous affirmez que, dans les circonstances actuelles, le marché fonctionne ? Est-ce là le motif sous-jacent ou l'argumentation de la manière dont vous traitez ce dossier d'un point de vue politique ? J'en reste sans voix. Si telle est votre approche de ce dossier, c'est humiliant pour la responsabilité politique que vous n'avez pas prise. J'espère me tromper.*

**M. Rik Daems,** ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *Pouvez-vous d'abord me dire comment vous interprétez mes propos « le marché fonctionne » ?*

**M. Luc Van den Brande (CD&V).** – *J'essaie de trouver une cohérence dans votre approche.*

**M. Rik Daems,** ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes. – *J'ai voulu expliquer qu'une activité économique qui disparaît est reprise par des tiers. Donc, le marché fonctionne. Si l'activité avait été transférée dans le passé, dans un contexte potentiellement rentable, elle aurait pu être rentable. C'est pourquoi je me suis battu pendant deux ans pour ce dossier. Des investisseurs tentent aujourd'hui de maintenir une activité de transport aérien en Belgique, de sorte que la valeur ajoutée puisse rester ici. Soyons réalistes. Pouvions-nous trouver, dans le contexte actuel, des investisseurs privés disposés à reprendre une dette de 100 milliards ?*

*Douze heures après le prononcé de la faillite, grâce aux grands efforts de Mme Onkelinx et de moi-même et avec les syndicats, nous avons conclu un accord sur le plan social. Je ne puis en dire davantage pour l'instant car je dois d'abord en informer la Chambre mais je fournirai une copie au Sénat.*

*Lorsqu'une entreprise est en faillite, on peut faire appel au fonds de fermeture. Cette année, quelque 15.000 travailleurs sont déjà concernés. Les autorités doivent tenter de mettre en place un plan social normal et légal. Nonante pour cent du personnel de la Sabena bénéficieront d'un plan social normal. Le plan pour les 10% restants, c'est-à-dire les membres du personnel qui perçoivent les salaires les plus élevés, coûterait bien des millions. Financer cela ne serait pas correct.*

*Chaque travailleur recevra une prime de 150.000 francs.*

*Ensuite, nous attribuons une prime basée sur le nombre d'années de service et nous la répartissons sur quinze mois. La prime est plus élevée durant les premiers mois que vers la fin et celui qui trouve un emploi au cours de ces quinze mois reçoit le solde de la prime en une fois. Tout le monde a ainsi intérêt à trouver un emploi le plus vite possible.*

*Pour les personnes de plus de 48 ans, la prépension est accordée à 50 ans. C'était symboliquement important. Une prime est également versée à une centaine de travailleurs qui*

het resterende gedeelte van de premie in een keer uitbetaald. Iedereen heeft er dus belang bij zo snel mogelijk een job te vinden.

Voor de mensen ouder dan 48 jaar is er het brugpensioen op 50 jaar. Het is geen activeringsmaatregel, maar we beseften dat het symbolisch belangrijk was.

Aan een honderdtal werknemers tussen 48 en 50 jaar kennen we een premie toe bovenop de werkloosheidsuitkering, die ze ook mogen behouden als ze een job vinden. Iets gelijkaardigs hebben we bij Belgacom voor de eerste keer in het Best-plan geïntroduceerd.

Het sociaal plan, dat door de vakbonden is goedgekeurd, is een weerspiegeling van de verschillende verantwoordelijkheden, in het bijzonder van de hoofdaandeelhouder die er – volgens mij door externe factoren – niet in geslaagd is om de maatschappij opnieuw op dreef te krijgen. Tegelijk vertolkt het plan onze ambitie om de werknemers zo snel mogelijk opnieuw aan een job te helpen. De filosofie van de regering is en blijft dat de beste sociale bescherming bestaat in het hebben van een job.

Hier wil ik het voorlopig bij houden. Ik moet me nu verontschuldigen, omdat ik het sociaal plan nog in de Kamer in detail moet toelichten. Collega Verwilghen blijft in de Senaat aanwezig om de replieken te aanhoren. Ik zal zo snel als ik kan terugkeren om desgevallend ook hier het sociaal plan in detail toe te lichten.

**De heer Luc Van den Brande (CD&V).** – Eens te meer blijft de minister van Justitie alleen achter met een zwaar dossier. Ik zie een vast patroon terugkeren bij de minister van Overheidsbedrijven, namelijk de vlucht voor de verantwoordelijkheid.

De afspraak was een beperkt en kort debat, maar dat moet niet betekenen dat we geen antwoord krijgen op essentiële vragen.

Ik wil zeker niet spreken vanuit het “grote gelijk”. Daarvoor zijn we zelf te vaak geconfronteerd met ingrijpende herstructureringen, met honderden mensen die terecht voor hun boterham vochten. Wel willen we een duidelijk antwoord op essentiële vragen rond dit dossier. Zo is er de vraag hoe gaan we zorgvuldig om met het menselijke drama dat zich afspeelt bij Sabena, maar ook bij al de bedrijven die daar rechtstreeks of onrechtstreeks mee verbonden zijn.

De minister die zopas naar de Kamer is gegaan om uitleg te geven in een commissievergadering die volgens sommigen geschorst is, gebruikt vluchtroutes om te ontsnappen aan het democratisch debat, om niet te hoeven antwoorden op de vragen die tal van burgers zich stellen.

Ik wil me niet lichtzinnig keren tegen een politiek verantwoordelijke. De eerste zorg van de CD&V-fractie gaat trouwens naar de duizenden werknemers die hun illusies in Sabena kwijt zijn. Het Magritte-symbool van Sabena had iets onbestemds, maar ook iets van een droom. Die droom is nu verpulverd door de ondeskundigheid, de onzorgvuldigheid en de volstreekte lichtzinnigheid van minister Daems en de hele regering.

De minister heeft geen antwoord gegeven op verschillende vragen die hier vanmiddag zijn gesteld. De CD&V vraagt niets liever dan het duurzaam heropstarten van een Belgische

*ont entre 48 et 50 ans. Elle s'ajoute à l'allocation de chômage. Ils pourront la conserver s'ils trouvent un emploi. Nous avons introduit quelque chose de semblable pour la première fois dans le plan Best de Belgacom.*

*Le plan social approuvé par les syndicats est un reflet des différentes responsabilités, notamment de l'actionnaire majoritaire qui n'a pas réussi, à cause de facteurs extérieurs, à la remettre en piste. En même temps, le plan témoigne de notre ambition d'aider les travailleurs à retrouver un emploi aussi vite que possible.*

*J'en resterai là pour l'instant. Je vous demande de m'excuser car je dois me rendre à la Chambre pour y exposer en détail le plan social. M. Verwilghen restera au Sénat afin d'entendre les répliques. Je reviendrai dès que possible afin de détailler le plan.*

**M. Luc Van den Brande (CD&V).** – Une fois de plus, le ministre de la Justice reste seul face à un dossier important. Le ministre des Participations publiques fuit à nouveau ses responsabilités. Nous n'avons pas reçu de réponse à des questions essentielles. Comment traiterons-nous consciencieusement le drame humain qui se déroule à la Sabena, mais aussi dans toutes les entreprises qui y sont directement ou indirectement liées ?

*Le ministre vient de partir à la Chambre afin de fournir des explications dans une réunion de commission qui, selon certains, est suspendue. Il s'esquive à tire d'aile pour échapper au débat démocratique et pour ne pas répondre aux questions que se posent de nombreux citoyens.*

*La plus grande préoccupation du CD&V va aux milliers de travailleurs qui ont perdu leurs illusions dans la Sabena. Leur rêve est pulvérisé par l'incompétence, la négligence et la légèreté du ministre Daems et du gouvernement tout entier.*

*Le ministre n'a pas répondu à différentes questions qui lui ont été posées cet après-midi. Le CD&V se réjouit du lancement d'une compagnie aérienne belge et de l'assurance de la poursuite de cette activité économique importante.*

*Un nouveau capital de 8 milliards est prévu. Chaque expert sait qu'un tel montant est absolument insuffisant, même pour une activité très limitée. Le premier ministre et le ministre des Participations publiques ont déclaré que les autorités ne participeraient ni directement ni indirectement à ce capital. Or, des bruits de couloirs laissent entendre que la capitalisation et la reconstruction s'appuient sur des garanties formelles de l'État.*

*Qu'en est-il du crédit qui a été promis mais qui n'a pas encore été utilisé ? Cette question simple peut recevoir une*

luchtvaartmaatschappij en de verzekering van de voorzetting van deze belangrijke economische activiteit.

Daarom zal ik deze vragen herhalen.

Er wordt voorzien in een nieuw kapitaal van 8 miljard. Iedere deskundige wijst erop dat een dergelijk bedrag zelfs voor een erg beperkte luchtvaartactiviteit volstrekt onvoldoende is. Premier Verhofstadt en de minister voor Overheidsbedrijven verklaren dat de overheid in dit dossier geen enkele rechtstreekse of onrechtstreekse participatie neemt. Ik hoorde in de wandelgangen echter – u zult mij tegenspreken of het antwoord schuldig blijven – dat heel de kapitalisatie en heropbouw is opgezet met uitdrukkelijke rechtstreekse en onrechtstreekse waarborgen vanwege de overheid. Er werden daar vragen over gesteld, maar er is geen enkel antwoord op gekomen.

Hoe staat het met de toegezegde lening die nog niet is opgebruikt? Op deze eenvoudige vraag kan een eenvoudig antwoord worden gegeven. Men moet echter duidelijk zeggen of deze operatie al dan niet met overheidsgeld wordt gefinancierd. Ik meen dat de leugen opnieuw de waarheid overwoekert.

Hoe staat het met de tegenstrijdige belangen van sommige partners in het nieuwe project, waaronder Biac en nog enkele privé-investeerders?

Is er een businessplan opgesteld? Wat is de commerciële doelstelling?

De zorgvuldigheid moet de politiek beheersen. Wij kunnen op een gegeven ogenblik allemaal geconfronteerd worden met de verantwoordelijkheid van een grote onderneming, maar ik moet vaststellen dat deze regering de verantwoordelijkheid voor Sabena op een onvoorstelbare onzorgvuldige en lichtzinnige manier heeft waargenomen. De uitspraak “le marché fonctionne” van de minister heeft mij danig geschokt. Hij vertelde ons leukweg dat de markt toch haar werk doet wanneer een economische activiteit zoals die van Sabena wegvalt.

Ik richt mij nu tot vice-eerste minister Vande Lanotte, zonder te willen polemiseren. Als dit de filosofie was voor de benadering van het Sabenadossier, getuigt dit niet alleen van een grote onzorgvuldigheid en lichtzinnigheid, maar ook van een ongehoord cynisme dat onaanvaardbaar is voor al wie er, te goeder trouw, van uitging dat deze regering haar verantwoordelijkheid op zich zou nemen. Voor de CD&V-fractie is alle vertrouwen hiermee onderuit gehaald. Er is een fundamentele vertrouwensbreuk ontstaan. Een groot deel van de bevolking ging er immers van uit dat de regering, toch nog altijd hoofdaandeelhouder, de werknemers van Sabena op een sociaal verantwoorde wijze zou inlichten over de evolutie van het dossier. Ze is echter slachtoffer geworden van haar hoogmoed en van de lichtzinnige overtuiging dat er niets kon gebeuren, *parce que le marché fonctionne*, omdat de markt werkt!

**Mevrouw Jeannine Leduc (VLD).** – De heer Van den Brande heeft, zoals het zijn gewoonte is, op een overdreven manier verklaringen afgelegd die helemaal niets met de zaak te maken hebben. De vorige eerste minister, die tot zijn partij behoort, verklaarde destijds letterlijk dat het niet belangrijk is dat we een luchtvaartmaatschappij hebben, maar wel dat we

*réponse simple. On doit toutefois dire si cette opération est financée avec de l'argent public. Je crains que les mensonges n'obscurcissent à nouveau la vérité.*

*Qu'en est-il des intérêts contradictoires de certains partenaires dans le nouveau projet, notamment BIAC et quelques autres investisseurs privés ? Existe-t-il un business plan ? Quel est l'objectif commercial ?*

*La prudence doit guider la politique. Le gouvernement a assuré sa responsabilité envers la Sabena avec une négligence et une légèreté inimaginables. Le ministre m'a fort choqué lorsqu'il a affirmé que « le marché fonctionne ». Il nous a expliqué d'un air innocent que le marché joue son rôle lorsqu'une activité telle que celle de la Sabena disparaît. Si telle était la philosophie du traitement du dossier Sabena, cela témoigne non seulement d'une grande négligence et d'une grande légèreté, mais aussi d'un cynisme inouï, inacceptable pour tous ceux qui, de bonne foi, pensaient que le gouvernement prendrait ses responsabilités. Pour le CD&V, toute confiance a dès lors disparu. Une crise de confiance fondamentale a éclaté. Une grande partie de la population croyait en effet que le gouvernement informerait les travailleurs d'une manière socialement responsable quant à l'évolution du dossier. Il est cependant victime de son orgueil et de la conviction selon laquelle il ne pouvait rien se passer « parce que le marché fonctionne » !*

**Mme Jeannine Leduc (VLD).** – *Fidèle à son habitude, M. Van den Brande a fait des déclarations excessives qui n'ont rien à voir avec ce qui nous occupe. Le premier ministre précédent, qui appartient au même parti que lui, a déclaré textuellement à l'époque qu'il importait, non pas d'avoir une compagnie aérienne, mais bien un aéroport. M. Van den*

een luchthaven hebben. In plaats van te overdrijven en onnozelen te doen, zou de heer Van den Brande beter nadenken over een dergelijke verklaring en over de fouten die zijn regering in de loop van de jaren heeft opeengestapeld.

**De heer Luc Van den Brande (CD&V)** (*persoonlijk feit*). – Ik geef toe dat mevrouw Leduc in sommige dossiers die betrekking hebben op de ethische waarden en de waardigheid van het individu hard heeft gewerkt.

Laten we echter ernstig blijven. Als het erom gaat werkgelegenheid te creëren, de sociaal-economische toestand te verbeteren en een perspectief te bieden, hoef ik van haar geen lessen te krijgen. Zij heeft zich op dat gebied nooit echt geprofileerd en haar beschuldigingen komen daarom niet geloofwaardig over. Ik zou graag hebben dat ze enige gematigdheid en schroom aan de dag legt.

**Mevrouw Jeannine Leduc (VLD)**. – Enige gematigdheid en schroom zouden de heer Van den Brande evenmin misstaan.

**De heer René Thissen (PSC)**. – *Wat moet ik zeggen na de uiteenzetting van de minister? Hij ontvlucht zijn verantwoordelijkheid. Hij zegt dat hij geen tijd heeft om te antwoorden, omdat hij in een andere commissie wordt verwacht...*

**Mevrouw Magdeleine Willame-Boonen (PSC)**. – ... die eigenlijk niet eens vergadert!

**De heer René Thissen (PSC)**. – *Toen ik hem vroeg om duidelijk te antwoorden op mijn precieze vragen, heeft hij bovendien met sprekende gebaren ingestemd. Ik heb nochtans geen enkel antwoord gekregen.*

*De minister heeft enkele elementen van het sociaal plan toegelicht, maar over het geheel, niets! Welk prijskaartje hangt er aan het sociaal plan vast? Geen idee. Welk beroep wordt gedaan op het fonds voor sluiting van ondernemingen? Geen idee. Hoe staat het met het overbruggingskrediet van 5 miljard? Geen idee. Hoe staat het met het business plan? Men beweert dat het bestaat, maar wat staat erin? Geen informatie. Welke waarborgen bestaan er voor de operaties van voor het faillissement? Geen antwoord. Is men voornemens een plaats voor te behouden voor een luchtvaartmaatschappij? Geen antwoord. Welke waarborgen heeft men geboden aan buitenlandse maatschappijen, want blijkbaar was er toch tijd om overleg te plegen met een aantal topondernemers? Evenmin een antwoord.*

*Wij kunnen dus geen conclusies trekken. Wij zullen wel zien. In elk geval ontvlucht men zijn verantwoordelijkheid. Dat is wel zonneklaar. (Applaus van PSC en CD&V)*

**De heer Wim Verreycken (VL. BLOK)**. – Ik zal mijn opmerkingen kort samenvatten omdat de minister niet meer aanwezig is.

Ik betreurt het dat de minister weigert in te gaan op de visie van de regionalisering. De mislukking waartoe deze weigering zal leiden, is voorspelbaar. De echte ondernemers – VLM in Deurne en Ryanair in Charleroi – kiezen nu al voor de regionalisering. Zij zullen niet bankroet gaan. Een nieuw Belgisch vlaggenschip gaat ongetwijfeld bankroet omdat deze parlementen en ministers de vlaggenscheppen blijven domineren en projecten die niet leefbaar zijn, blijven steunen.

De heer Vandenberghe heeft in zijn uiteenzetting verwezen

*Brande ferait bien de réfléchir à cette déclaration et aux fautes accumulées par son gouvernement au fil des années.*

**M. Luc Van den Brande (CD&V)** (*fait personnel*). – *J'admets que Mme Leduc a travaillé efficacement dans certains dossiers relatifs aux valeurs éthiques et à la dignité de l'individu. Mais restons sérieux. Quand il s'agit de créer des emplois, d'améliorer la situation socio-économique et d'offrir des perspectives, je n'ai pas de leçons à recevoir de sa part. Elle ne s'est jamais distinguée sur ces plans et ses accusations ne sont dès lors pas crédibles. J'aimerais qu'elle fasse preuve d'un peu de modération et de réserve.*

**Mme Jeannine Leduc (VLD)**. – *Un peu de modération et de réserve ne feraient pas de mal à M. Van den Brande non plus.*

**M. René Thissen (PSC)**. – *Que dire après l'intervention du ministre ? Il fuit devant ses responsabilités. Il essaie de remonter au déluge pour diluer les responsabilités. Il nous dit qu'il n'a pas le temps de répondre parce qu'il doit se rendre dans une autre commission...*

**Mme Magdeleine Willame-Boonen (PSC)**. – ... qui ne se réunit en fait pas !

**M. René Thissen (PSC)**. – *De plus, lorsque je lui ai demandé s'il répondrait clairement à mes questions précises, il m'a adressé de grands signes approbateurs. Je n'ai pourtant obtenu aucune réponse.*

*Le ministre nous a bien fourni quelques éléments concernant le plan social mais, globalement, rien ! Quelle sera la facture totale du volet social ? Aucune idée. Sollicitation du fonds de fermeture ? Aucune idée. Qu'en est-il du crédit-pont de 5 milliards ? Aucune idée. Quel est le business plan ? On nous dit qu'il existe mais que contient-il ? Rien du tout. De quelles garanties peut-on faire état pour les opérations réalisées avant la faillite ? Pas de réponse. Compte-t-on réserver une place à un opérateur aéronautique ? Pas de réponse. Quelles garanties aurait-on donné aux opérateurs étrangers, puisqu'il semble qu'on ait eu le temps de se concerter avec un certain nombre d'entrepreneurs de haut niveau ? Pas de réponse non plus.*

*Nous ne pouvons donc pas tirer de conclusion. Nous verrons bien. En tout cas, la fuite devant les responsabilités est aveuglante. (Applaudissements sur les bancs du PSC et du CD&V)*

**M. Wim Verreycken (VL. BLOK)**. – *Je regrette que le ministre refuse l'idée de la régionalisation. L'échec auquel conduira ce refus est prévisible. Les vraies entreprises, soit VLM à Deurne et Ryanair à Charleroi, optent d'ores et déjà pour la régionalisation. Elles ne tomberont pas en faillite. Mais une nouvelle compagnie belge le fera certainement parce que les parlements et les ministres continueront à la dominer et à soutenir des projets non viables.*

*M. Vandenberghe a parlé des slots dans son intervention. Le ministre a déclaré qu'ils étaient supprimés lorsqu'une société était en faillite. Selon Belga, IATA aurait affirmé que la nouvelle société conservait automatiquement les slots, à*

naar de slots. De minister verklaarde in zijn antwoord dat de slots vervallen wanneer een bedrijf failliet gaat. Volgens Belga zou IATA hebben verklaard dat de nieuwe maatschappij de slots automatisch behoudt op voorwaarde dat ze de ticketverplichtingen volledig overneemt. Wie heeft er uiteindelijk gelijk?

Daarstraks sprak de heer Moens over het feit dat het debat post factum wordt gevoerd en dat de intelligentsia nu pas reageren. De vorige minister-president van de Vlaamse regering kan getuigen dat de Vlaamse Raad in 1992 een breed debat heeft gevoerd over VLM in Deurne en over Sabena. Toen reeds werd het failliet van Sabena voorspeld. Het was de VLD – toen in de oppositie – die het hevigst tegen Sabena van leer trok. Ik verwijs naar de uiteenzetting van de heer Beysen. De enige die toen voor het voortbestaan van Sabena pleitte, was de heer Schoeters, die u zeker niet onbekend is. Ik raad de heer Moens aan de handelingen van de Vlaamse Raad van 1992 te lezen alvorens ons te verwijten dat wij post factum reageren.

Ik had graag vernomen hoeveel het sociaal plan zal kosten. De minister is weggeroepen naar de kamercommissie omdat de Kamer het sociaal plan wil bespreken vóór er iets over aan de Senaat wordt meegedeeld. De heer Moens weet ongetwijfeld dat het kostenplaatje van het sociaal plan voor de steenkoolmijnen meer dan 100 miljard bedroeg. De media hebben de exacte bedragen vorige week nog vermeld. Ik betreurt het dat de minister de eerste berichtgeving daarover aan de Kamer voorbehoudt.

**De heer Marc Hordies (ECOLO).** – *Ik sta versteld. Ik heb vijf precieze vragen gesteld waarop ik geen antwoord heb gekregen. Ik herhaal dus dat ik de regering ondervraagd heb over de begeleidingsmaatregelen en het outplacement, over een eventuele klacht tegen Swissair in Zwitserland, over de waarborgen van de Europese Commissie, over de rol van de luchtvaartadministratie en het al dan niet voortbestaan van banden met de Swissair-groep.*

**De heer Marc Verwilghen,** minister van Justitie. – Ik richt mij op een niet polemische wijze tot de Voorzitter omwille van de organisatie van de debatten. Ik begrijp dat bepaalde senatoren menen een onvoldoende antwoord te hebben gekregen. Op de agenda die de regering ontving stond eerst de inoverwegingneming van voorstellen, gevolgd door mondelinge vragen die zouden worden ingezet door een minidebat over de problematiek van Sabena. Dat debat is begonnen om 15.30 uur. Men kan dus moeilijk gewagen van een minidebat. Bovendien is collega Daems weggeroepen omdat hij aanwezig moet zijn in een commissie van de Kamer, waarvan de agenda ook was vastgelegd. Op die manier wordt een agendabeheersing onmogelijk. Ik zou de Voorzitter willen vragen daarmee in de toekomst rekening te houden om dergelijke kritieken te voorkomen. Ik begrijp een aantal collega's die zich erover beklagen dat de minister van Overheidsbedrijven hier niet meer aanwezig is op het ogenblik dat zij willen repliceren.

**De voorzitter.** – De regering moet begrijpen dat de Senaat

*condition qu'elle reprenne entièrement les obligations en matière de tickets. Qui a raison en fin de compte ?*

*M. Moens a dit tout à l'heure que le débat était mené a posteriori et que l'intelligentsia ne réagissait que maintenant. Le ministre-président précédent du gouvernement flamand peut attester du fait qu'en 1992, le Vlaamse Raad a tenu un large débat sur VLM à Deurne et sur la Sabena. La faillite de la Sabena avait déjà été prédite à l'époque. C'est le VLD, alors dans l'opposition, qui fulminait le plus contre la Sabena. Le seul qui plaidait pour son maintien était M. Schoeters, qui ne vous est certainement pas inconnu. Je conseille à M. Moens de relire les annales du Vlaamse Raad de 1992 avant de nous reprocher de réagir après coup.*

*J'aimerais savoir ce que coûtera le plan social. Le ministre est appelé en commission de la Chambre qui veut discuter du plan social avant d'en communiquer le moindre élément au Sénat. M. Moens sait certainement que le plan social pour les charbonnages a coûté plus de 100 milliards. Je regrette que le ministre réserve les premières informations à la Chambre.*

**M. Marc Hordies (ECOLO).** – Je reste perplexe. J'avais posé en fin de mon exposé cinq questions précises auxquelles je n'ai reçu aucun élément de réponse. Il faut éclaircir cette affaire au plus vite. Je rappelle donc que j'avais interrogé le gouvernement sur les mesures d'accompagnement et d'outplacement, sur un éventuel dépôt d'une plainte en Suisse contre la Swissair, sur les garanties prises auprès de la Commission européenne, sur le rôle de l'administration aéronautique et les liens maintenus ou non avec le Swissair Group.

Ces sujets sont importants. Malgré cela, mes questions sont restées sans réponse. Je le regrette.

**M. Marc Verwilghen,** ministre de la Justice. – *Je m'adresse de façon non polémique au président au sujet de l'organisation des débats. Je comprends que certains sénateurs estiment avoir reçu une réponse insuffisante. L'ordre du jour reçu par le gouvernement comportait en premier lieu la prise en considération de propositions, suivie de questions orales pouvant donner lieu à un mini-débat sur le problème de la Sabena. Ce débat a commencé à 15 h 30. On peut donc difficilement parler de mini-débat. De plus, M. Daems est appelé en commission de la Chambre, qui a aussi son ordre du jour. Il est impossible de gérer un agenda dans ces conditions. Je demande au président de tenir compte de cela à l'avenir pour éviter de telles critiques. Je comprends que certains collègues se plaignent que le ministre des Entreprises publiques ne soit plus présent au moment des répliques.*

**M. le président.** – Le gouvernement doit comprendre que le

vandaag een minidebat heeft willen organiseren over het Sabena-dossier. In deze omstandigheden kon dat niet anders.

De heren Van den Brande en Vandenberghe hebben een motie ingediend die luidt:

“De Senaat,

bezorgd om het ontslagen personeel van Sabena en het sociaal drama dat zich voordoet ingevolge het faillissement van Sabena;

overtuigd van de noodzaak om een duurzame en realistische basis te leggen voor een substantiële luchtvaartactiviteit in Zaventem en het mogelijk maken van een luchtvaartmaatschappij op basis van een uitgewerkt businessplan en een commerciële activiteit die geloofwaardig is;

bekommerd om de actieve sociale omkadering, de ondersteuning en de vergoeding waarop de ontslagen medewerkers recht hebben;

stelt vast:

dat de regering zich onbekwaam getoond heeft om dit probleem ter hand te nemen;

dat de regering van grote onzorgvuldigheid heeft getuigd, zowel naar het personeel toe als naar de sturing van een gezonde bedrijfsvoering;

dat het doorstartplan getuigt van de grootste onduidelijkheid op het vlak van de kapitalisatie, de engagementen van de privé-sector, de bijdrage van de overheid, de tegenstrijdige belangen die naar voren komen, een businessplan en een geloofwaardige commerciële finaliteit;

dat de regering eens te meer nalaat een duurzame oplossing aan te reiken en opnieuw faalt op alle fronten;

dat de regering met de grootste lictzinnigheid te werk gaat, ook na het uitgesproken faillissement;

is van oordeel,

dat de Regering volkomen ongeloofwaardig is om nog enige duurzame oplossing voor te stellen of te begeleiden om het Sabena-dossier tot een goed einde te brengen.”

De heren Happart en Monfils hebben een gewone motie ingediend.

– **Over deze moties wordt later gestemd.**

## Mondelinge vragen

**Mondelinge vraag van mevrouw Magdeleine Willame-Boonen aan de minister van Sociale Zaken en Pensioenen over «de verkiezing van de vertegenwoordigers van de tandartsen in de verschillende organen van het RIZIV» (nr. 2-737)**

**De voorzitter.** – De heer Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie, antwoordt namens de heer Frank Vandembroucke, minister van Sociale Zaken en Pensioenen.

*Mevrouw Magdeleine Willame-Boonen (PSC).* – Naar het

Sénat a voulu organiser aujourd’hui un mini-débat sur le dossier Sabena. Il était impossible de faire autrement.

MM Van den Brande et Vandenberghe ont déposé une motion libellée comme suit :

« Le Sénat,

préoccupé par le licenciement du personnel de la Sabena et le drame social découlant de la faillite de la Sabena ;

convaincu de la nécessité de définir une base durable et réaliste pour une activité aérienne substantielle à Zaventem et de rendre possible la mise sur pied d’une compagnie aérienne sur la base d’un plan d’entreprise détaillé et d’une activité commerciale crédible ;

soucieux d’assurer l’encadrement social actif, le soutien et l’indemnisation auxquels ont droit les collaborateurs licenciés ;

constate ;

que le gouvernement s’est montré inapte à prendre ce problème en mains ;

que le gouvernement a fait preuve de négligence tant à l’égard du personnel que de la gestion saine d’une entreprise ;

que le plan de redémarrage témoigne de la plus grande imprécision en ce qui concerne la capitalisation, l’engagement du secteur privé, la contribution des pouvoirs publics, les intérêts contradictoires qui se manifestent, un plan d’entreprise et une finalité commerciale crédible ;

que le gouvernement s’abstient une fois de plus de rechercher une solution durable et échoue à nouveau sur tous les fronts ;

que le gouvernement œuvre avec la plus grande légèreté, y compris après la déclaration de faillite ;

estime,

que le gouvernement manque totalement de crédibilité pour proposer encore la moindre solution durable ou mener à bonne fin la gestion du dossier de la Sabena ».

MM. Happart et Monfils ont déposé une motion pure et simple.

– **Le vote sur ces motions aura lieu ultérieurement.**

## Questions orales

**Question orale de Mme Magdeleine Willame-Boonen au ministre des Affaires sociales et des Pensions sur «l’élection des représentants des dentistes au sein de différents organes de l’INAMI» (n° 2-737)**

**M. le président.** – M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l’Intégration sociale et de l’Économie sociale, répondra au nom de M. Frank Vandembroucke, ministre des Affaires sociales et des Pensions.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen (PSC).** – A l’instar de

*voorbeeld van de artsen en de kinesitherapeuten, zullen ook de tandartsen weldra vertegenwoordigers verkiezen in de verschillende organen van het RIZIV. De ontwerpbesluiten tot inrichting en regeling van deze verkiezingen zullen eerstdaags door de ministerraad worden besproken.*

*Momenteel zijn bij de tandartsen de beide taalgroepen paritair vertegenwoordigd. De ontwerpbesluiten zijn een doorslag van wat bij de artsen en de kinesitherapeuten gangbaar is. Ze houden dus geen rekening met de bestaande taalpariteit die de enige waarborg vormt voor een behoorlijke werking van de officiële organen waarin de tandartsen zijn vertegenwoordigd. In die organen vinden belangrijke onderhandelingen plaats over de begrotingen, over de sectorakkoorden, de akkoorden met de ziekenfondsen en over de nomenclatuur.*

*Is de minister er zich van bewust dat als de taalpariteit niet in de ontwerpen wordt ingeschreven, de Frans- en Duitstalige tandartsen de facto in de minderheid zullen zijn en dat dit aanleiding zal geven tot conflicten die elk overleg onmogelijk maken?*

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie. – *In tegenstelling met wat mevrouw Willame-Boonen beweert, wordt bij de aanwijzing van de vertegenwoordigers van de tandartsen in de RIZIV-organen momenteel geen rekening gehouden met de taalpariteit. Dit beginsel wordt overigens voor geen enkele groep van zorgverstrekkers toegepast. Bij het opstellen van de desbetreffende wetten en besluiten werd daarmee nooit rekening gehouden.*

*Over de ontwerpbesluiten betreffende de verkiezingen bij de tandartsen werd reeds advies ingewonnen bij de bevoegde RIZIV-organen, die evenwel geen opmerkingen formuleerden.*

*Bijgevolg besluit minister Vandenbroucke dat deze teksten aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State mogen worden voorgelegd.*

**Mevrouw Magdeleine Willame-Boonen (PSC)**. – *Uit de RIZIV-statistieken blijkt dat minimum 55,96% van de tandartsen zijn ingeschreven op de Nederlandse taalrol, waarbij nog de tandartsen van de Nederlandse taalrol in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten worden gevoegd; maximum 44,04% van de tandartsen zijn ingeschreven op de Franse taalrol, dit in de veronderstelling dat alle Brusselse tandartsen ook op de Franse taalrol zijn ingeschreven, wat niet het geval is.*

*De Franstaligen zijn bijgevolg bijzonder ongerust over de verdediging van hun belangen in de verschillende RIZIV-organen.*

*Ik zou willen dat u minister Vandenbroucke inlicht over deze ongerustheid.*

ce qui se fait en médecine et en kinésithérapie, des élections doivent être organisées très prochainement afin d'élire les représentants des dentistes au sein de différents organes de l'INAMI. Les projets d'arrêtés organisant et réglementant ces élections vont être soumis prochainement au conseil des ministres.

Actuellement, les dentistes sont représentés paritairement en deux groupes linguistiques.

Les projets d'arrêtés, calqués sur ceux des médecins et des kinés, ne tiennent pas compte de la parité linguistique actuelle, seule garante du bon fonctionnement des organes officiels dans lesquels sont représentés les dentistes et au sein desquels se déroulent d'importantes négociations pour les budgets, les accords du secteur et des mutuelles et la nomenclature.

Le ministre est-il conscient que, sans aménagement des projets d'arrêtés dans le sens du respect de la parité linguistique, la simple démographie professionnelle actuelle placera les représentants des dentistes francophones et germanophones dans une situation minoritaire *de facto*, engendrant des conflits rendant toute négociation impossible ?

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale. – Avant toute chose, il faut préciser que, contrairement à ce que suppose Mme Willame-Boonen, la représentation des dentistes au sein des différents organes de l'INAMI n'est pas définie actuellement en fonction de l'une ou l'autre règle de proportionnalité dictée par des critères linguistiques. Ce principe ne s'applique d'ailleurs à aucun groupe de prestataires et les textes de lois et d'arrêtés en question n'ont jamais été conçus de cette manière.

En ce qui concerne plus particulièrement les élections de dentistes en préparation, les projets d'arrêtés ont déjà été soumis, pour avis, aux organes compétents de l'INAMI et n'ont donné lieu à aucune remarque.

Dès lors, le ministre Vandenbroucke conclut en disant qu'il estime que les textes au sujet desquels les organes de l'INAMI ont rendu leur avis peuvent être soumis tels quels à la section « Législation » du Conseil d'État. A l'heure actuelle, aucun quota linguistique n'est donc prévu.

**Mme Magdeleine Willame-Boonen (PSC)**. – Je remercie le ministre de sa réponse.

J'attire son attention sur le fait que les statistiques de l'INAMI donnent la répartition suivante : au minimum 55,96% des dentistes sont inscrits au rôle linguistique néerlandophone, auxquels il convient d'ajouter les dentistes de la Région bruxelloise inscrits au rôle néerlandophone, et au maximum 44,04% des dentistes sont inscrits au rôle francophone en supposant que toute la Région bruxelloise soit inscrite dans ce rôle, ce qui n'est pas le cas.

Les francophones sont dès lors extrêmement inquiets des décisions des différents organes de l'INAMI. Ils s'interrogent quant à la défense de leurs intérêts.

Je souhaiterais que vous vous fassiez le relais de cette inquiétude auprès du ministre Vandenbroucke.

**Mondelinge vraag van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu over «de controle door apothekers op de aanwezigheid van miltvuur in verpakkingen van farmaceutische producten» (nr. 2-736)**

**De voorzitter.** – De heer Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie, antwoordt namens mevrouw Magda Aelvoet, minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu.

**Mevrouw Martine Taelman (VLD).** – Sinds de eerste antrax-hysterie in de Verenigde Staten van Amerika is ook in ons land de angst voor dergelijke brieven toegeslagen.

Een dochteronderneming van een Amerikaans bedrijf dat zaken doet met het Midden Oosten, kreeg verdachte brieven. Conform de richtlijnen werden de brieven via de politie en de civiele bescherming aan een laboratorium bezorgd.

Sommige personen slikten zware antibiotica bij wijze van preventieve maatregel. Een week later werden sommige enveloppen teruggestuurd met een stempel “niet getest”. De vraag is of een dergelijke werkwijze de betrokkenen kan geruststellen.

Ik neem aan dat er weinig kans bestaat op een besmetting. Niettemin worden de mensen door de regering op het verkeerde been gezet. In een rondzendbrief aan een 5.000-tal apothekers vraagt de minister hen extra waakzaam te zijn. De Algemene Farmaceutische Inspectie vraagt hen alle verpakkingen te openen en te controleren.

Welk procedure moeten de labo's volgen wanneer zij verdachte zendingen ontvangen? Nemen zij autonoom de beslissing om al dan niet te testen?

Wanneer men aan de apothekers een loodzware maatregel oplegt, is het dan niet inconsequent dat men zendingen die verdacht zijn, zelfs niet controleert?

Is de maatregel die wordt opgelegd aan de apothekers dan niet overdreven? Er zijn namelijk nog geen antrax-gevallen bekend in ons land. In het buitenland gebeurde de besmetting via de post en niet via de farmaceutische industrie.

**De heer Johan Vande Lanotte,** vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie. – In het geval een verdachte verpakking van een geneesmiddel wordt vastgesteld in een officina open voor het publiek of in een ziekenhuisofficina, dient in principe dezelfde werkwijze gevolgd te worden als bij het vaststellen van de aanwezigheid van verdacht poeder in een brief of bij het ontvangen van een verdachte brief. Hiervoor bestaat er reeds een aanbevolen procedure die door de Cel Medische Bewaking en Evaluatie van het Ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu werd voorgesteld en die door het Coördinatie- en Crisiscentrum van de regering werd goedgekeurd. Deze procedure is voorgesteld om toegepast te worden in bedrijven en ambassades. Als iemand een verdachte verpakking of brief vindt, beslist hij zelf of hij de verpakking of de brief verdacht vindt. In het laatste geval dienen zo snel mogelijk de hulpdiensten verwittigd te worden zodat de politie of de civiele bescherming de verdachte verpakking kan ophalen en naar het

**Question orale de Mme Martine Taelman à la ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement sur «le contrôle, par les pharmaciens, de la présence d'antrax dans les emballages de produits pharmaceutiques» (n° 2-736)**

**M. le président.** – M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale, répondra au nom de Mme Magda Aelvoet, ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement.

**Mme Martine Taelman (VLD).** – Depuis la première psychose à l'antrax aux États-Unis, la peur de lettres de ce genre a atteint aussi notre pays.

*Une filiale d'une société américaine qui traite avec le Moyen-Orient a reçu des lettres suspectes. Conformément aux directives, elles ont été acheminées vers un laboratoire par l'intermédiaire de la police et de la protection civile.*

*Certaines personnes ont pris des doses massives d'antibiotiques à titre préventif. Une semaine plus tard, certaines enveloppes ont été renvoyées avec la mention « non testé ». Un tel procédé est-il de nature à rassurer les personnes concernées ?*

*Je suppose que le risque de contamination est faible. Dans une lettre adressée à 5.000 pharmaciens, le ministre leur demande une extrême vigilance. L'Inspection générale de la pharmacie leur demande d'ouvrir et de contrôler tous les emballages.*

*Quelle procédure les laboratoires doivent-ils suivre lorsqu'ils reçoivent des envois suspects ? Prennent-ils eux-mêmes la décision de tester ou non ?*

*Lorsqu'on impose aux pharmaciens une mesure aussi sévère, n'est-il pas absurde de ne même pas contrôler des envois suspects ?*

*La mesure imposée aux pharmaciens n'est-elle pas excessive ? Notre pays ne connaît encore aucun cas d'antrax. À l'étranger, la contamination a eu lieu par le biais de la poste et non de l'industrie pharmaceutique.*

**M. Johan Vande Lanotte,** vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale. – *Lorsqu'on constate que l'emballage d'un médicament est suspect dans une officine ouverte au public ou dans la pharmacie d'un hôpital, il faut en principe suivre la même procédure que celle qui est d'application quand on relève la présence de poudre suspecte dans une enveloppe ou lors de la réception d'une lettre douteuse. Il existe déjà une procédure recommandée par la Cellule de vigilance sanitaire du ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement et approuvée par le Centre de coordination et de crise du gouvernement. Cette procédure est proposée aux entreprises et aux ambassades. Celui qui trouve un emballage ou une lettre suspects décide lui-même s'il doit se méfier. Si c'est le cas, les services de secours doivent être prévenus, de sorte que la police ou la protection civile puisse venir chercher l'emballage ou la lettre et l'apporter au laboratoire.*



laboratorium brengen. De personen die in aanraking zijn gekomen met de verdachte inhoud dienen de handen en voorarmen zorgvuldig te wassen met water en zeep. De oppervlakken die in aanraking zijn gekomen met de verdachte inhoud of verpakking kunnen eventueel ontsmet worden.

De analyse van alle verdachte brieven en verpakkingen is gecentraliseerd in één laboratorium in België, namelijk het CODA-CERVA. Op dit moment onderzoekt het laboratorium elke brief of verpakking die wordt binnengebracht.

Op het hoogtepunt van de incidenten werden vanwege de grote toevloed aan verdachte stalen alleen deze onderzocht die werkelijk een poeder bevatten.

Het is positief dat mevrouw Taelman de omzendbrief ter sprake brengt die naar de apothekers werd gestuurd, want de zaken werden in de media verkeerd voorgesteld. De omzendbrief herinnert aan de wettelijke bepaling dat de apotheker verantwoordelijk is voor alle geneesmiddelen die hij aflevert, dus ook de verpakte specialiteiten. Als voorzorgsmaatregel voor het bioterrorisme in het algemeen, en niet alleen voor miltvuurincidenten, worden de apothekers aangeraden de verpakkingen na te kijken.

Tot nu toe is er geen enkele indicatie dat er een verdacht poeder in een verpakking van een geneesmiddel zou kunnen worden gevonden. Er is echter minstens één vals alarm geweest.

Aan de fabricage en de verdeling van geneesmiddelen worden strenge eisen gesteld worden: de richtsnoeren voor een goede manier van produceren van geneesmiddelen en voor de goede distributiepraktijken zijn van toepassing.

De raad om de verpakking van een geneesmiddel te controleren vooraleer men dit aan de patiënt aflevert, is geen loodzware maatregel maar kadert in de algemene verantwoordelijkheid van de officina-apotheker voor de geneesmiddelen die hij aflevert. Een officina-apotheker dient in principe bij de aflevering van elk geneesmiddel na te gaan of het geneesmiddel geen kwaliteitsgebreken vertoont.

Een snelle berekening heeft aangetoond dat het controleren van de verpakkingen bij aflevering voor een gemiddelde apotheek maximum 10 minuten werk per dag zou vragen.

**Mevrouw Martine Taelman (VLD).** – Blijkbaar zijn tijdens het hoogtepunt van de histerie bepaalde zendingen inderdaad niet getest. Dit is nogal lichtzinnig. Gelukkig hebben zich geen problemen voorgedaan. Het is natuurlijk mogelijk dat uit geopende enveloppen het poeder reeds is verdwenen vooraleer ze in het laboratorium toekomen. De betrokkenen hebben poeder uit de enveloppe zien komen.

Het is niet aanvaardbaar dat meer dan een week moet worden gewacht alvorens men het laconieke antwoord krijgt dat er geen test werd uitgevoerd omdat er geen poeder werd gevonden. Ik zal de minister hierover schriftelijk ondervragen.

**Mondelinge vraag van de heer Ludwig Caluwé aan de minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu over «tbc-gevallen in Noord-Brabant» (nr. 2-738)**

**De voorzitter.** – De heer Johan Vande Lanotte, vice-eerste

*Les personnes ayant été en contact avec le contenu suspect doivent soigneusement se laver les mains et les avant-bras avec de l'eau et du savon. Les surfaces touchées peuvent éventuellement être désinfectées.*

*L'analyse de tout colis ou lettre suspects est centralisée dans un seul laboratoire en Belgique, le CODA-CERVA.*

*Actuellement, le laboratoire examine chaque lettre ou colis qui lui parvient.*

*À l'apogée des incidents, vu l'afflux excessif, seuls les échantillons contenant réellement de la poudre ont été examinés.*

*La lettre circulaire rappelle les dispositions légales selon lesquelles le pharmacien est responsable de tous les médicaments qu'il délivre, y compris les spécialités emballées. À titre de mesure de prévention du bioterrorisme en général, et pas seulement pour le cas du charbon, on conseille aux pharmaciens de vérifier tous les emballages.*

*Jusqu'à présent, rien n'indique qu'on aurait trouvé de la poudre suspecte dans un emballage de médicament. La fabrication et la distribution des médicaments sont soumises à des exigences strictes. Le conseil de contrôler l'emballage d'un médicament avant de le délivrer au patient n'est pas une mesure très lourde mais relève de la responsabilité générale du pharmacien d'officine. En principe, chaque pharmacien doit vérifier si les médicaments qu'il délivre ne présentent pas de défaut de qualité.*

*Un calcul rapide a montré que le contrôle des emballages lors de la délivrance des médicaments représenterait au maximum dix minutes de travail par jour pour le pharmacien.*

**Mme Martine Taelman (VLD).** – *Il s'avère que lors du point culminant de la psychose, certains envois n'ont pas été testés. Ce n'était pas prudent mais heureusement, il n'y a eu aucun problème. Il est bien sûr possible que la poudre ait disparu d'enveloppes ouvertes avant qu'elles n'arrivent au laboratoire. Les intéressés ont vu de la poudre tomber de l'enveloppe.*

*Il est inacceptable qu'on doive attendre plus d'une semaine avant de recevoir la réponse laconique selon laquelle aucun test n'a été effectué parce qu'aucune poudre n'a été trouvée. J'interrogerai le ministre par écrit à ce sujet.*

**Question orale de M. Ludwig Caluwé à la ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement sur «les cas de tbc dans la province de Noord-Brabant (Pays-Bas)» (n° 2-738)**

**M. le président.** – M. Johan Vande Lanotte, vice-premier

minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie, antwoordt namens mevrouw Magda Aelvoet, minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu.

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – De voorbije dagen werd de Belgische grensstreek met Nederland opgeschrikt door een aantal gevallen van open tbc – dit is tbc met besmettingsgevaar – net over de grens. De Nederlandse Gewestelijke Gezondheidsdienst West-Brabant heeft vijf gevallen van open tuberculose vastgesteld. Het gaat om drie mensen uit de grensgemeente Baarle-Nassau en twee uit Breda. De burgemeester van het Belgische Baarle-Hertog krijgt hierover vragen van tal van verontruste burgers uit zijn gemeente. Hij heeft echter moeten vaststellen dat geen enkele instantie hem informatie kon bezorgen.

De ziektegevallen doen zich in Nederland voor bij jonge mensen. In Nederland werden daarom een aantal klanten van een discotheek getest. Daaruit bleek dat er een tiental besmettingsgevallen moesten worden genoteerd. Ongetwijfeld hebben ook verschillende jonge Vlamingen de voorbije maanden deze discotheek bezocht, zodat ook zij kunnen besmet zijn.

Sinds 1 juli 1999 bestaat er een uitwisselingsprogramma tussen de EU-lidstaten voor het meedelen van informatie betreffende belangrijke problemen die betrekking hebben op de volksgezondheid en in het bijzonder op infectieziekten. Aan welke Belgische of Vlaamse instantie moet de Nederlandse overheid melden dat in de grensstreek tbc-gevallen zijn vastgesteld? Heeft de Nederlandse overheid dat gedaan? In de loop van de dag heb ik vernomen dat de Nederlandse overheid beweert dat ze drie weken geleden zowel de gemeente Baarle-Nassau als de gezondheidsinspectie van de Vlaamse Gemeenschap heeft geïnformeerd. Ofwel klopt dit niet ofwel heeft de gezondheidsinspectie noch de lokale overheden op de hoogte gebracht, noch de personen die mogelijk kunnen besmet zijn, gesensibiliseerd om zich tijdig te laten testen. Mocht de Nederlandse overheden de Belgische niet op de hoogte hebben gebracht, zal België voor dit euvel bij Nederland protesteren?

**De heer Johan Vande Lanotte,** vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie. – Volgens beschikking 219/98/EG moeten de lidstaten elkaar en de Europese Commissie op de hoogte brengen van bevestigde en mogelijke gevaren voor de volksgezondheid en moeten ze meedelen welke maatregelen ze hebben genomen of zullen nemen. In het kader van deze beschikking heeft de Commissie een systeem opgericht voor vroegtijdige waarschuwingen en maatregelen bij overdraagbare aandoeningen wanneer er een verspreidingsgevaar bestaat voor andere lidstaten. Dat netwerksysteem is sinds 1 januari 2000 operationeel.

De informatie wordt gegeven door en aan de in het land bevoegde autoriteiten. In België dus aan de gemeenschapsoverheden, die gezondheid en preventie onder hun bevoegdheid hebben, en aan het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid, dat de technische expertise voor het netwerk vertegenwoordigt.

De gemeenschapsoverheden zijn in België bevoegd om de

ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale, répondra au nom de Mme Magda Aelvoet, ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement.

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – *Ces derniers jours, cinq cas de tbc avec risque de contamination ont été constatés aux Pays-Bas dans la zone frontalière avec notre pays. Le bourgmestre de la commune belge de Baarle-Hertog, interrogé par les habitants inquiets, a dû constater qu'il n'existait aucune instance pouvant lui donner des informations.*

*Dix cas de contamination ont également été constatés après que des tests aient été effectués auprès de certains clients d'une discothèque des Pays-Bas. Des jeunes Flamands ont sans aucun doute fréquenté cette discothèque.*

*Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, il existe un programme d'échanges entre les États membres de l'Union européenne pour la communication d'informations relatives aux problèmes de santé et, plus particulièrement, aux maladies infectieuses. À quelle instance belge ou flamande les autorités néerlandaises doivent-elles communiquer que des cas de tbc ont été constatés dans la zone frontalière ? Les autorités néerlandaises affirment avoir informé la commune de Baarle-Nassau ainsi que l'inspection d'hygiène de la Communauté flamande voici trois semaines. Si c'est le cas, l'inspection d'hygiène n'a informé ni les autorités locales ni les personnes susceptibles d'être contaminées. Si les autorités néerlandaises n'ont pas mis la Belgique au courant de ces cas de tbc, la Belgique compte-t-elle protester ?*

**M. Johan Vande Lanotte,** vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale. – *Les pays membres doivent informer les autres pays membres et la Commission européenne des menaces pour la santé publique ; ils doivent aussi communiquer les mesures qu'ils ont prises ou qu'ils comptent prendre. Ce système de réseau est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000.*

*En Belgique, ces informations sont communiquées aux services des communautés française et flamande qui ont en charge la santé et la prévention, et à l'Institut scientifique de la Santé publique. Or, les autorités néerlandaises n'ont transmis aucune information sur ces cas de tbc, à aucun de ces trois niveaux.*

*Dès que les communautés ont été au courant des faits, les démarches nécessaires ont été effectuées pour aborder le problème avec les autorités néerlandaises. Cette version diverge donc de celle des Pays-Bas.*

waarschuwing te geven. Noch dokter Geert Top van de Vlaamse administratie, noch dokter Jérôme Deroubaix van de Franse administratie, noch dokter Frank Van Loock van de WIV afdeling Epidemiologie kregen een vroegtijdige waarschuwing van de Nederlandse autoriteiten.

De gemeenschapsoverheden werden op de hoogte gebracht van deze feiten. De nodige stappen worden gedaan om dit probleem bij de Nederlandse overheden aan te kaarten.

Deze versie wijkt dus af van de Nederlandse versie.

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – Er moet niet onmiddellijk een onderzoekscommissie worden opgericht om na te gaan wie gelijk heeft. Ik hoop wel dat maatregelen zullen worden genomen om personen die mogelijk zijn besmet, op te roepen om zich te laten testen.

## **Wetsontwerp ter vergemakkelijking van de uitoefening van het beroep van advocaat en van de vestiging in België van advocaten die onderdaan zijn van een andere lidstaat van de Europese Unie (Stuk 2-836)**

### **Algemene bespreking**

**Mevrouw Clotilde Nyssens (PSC), rapporteur.** – *De Commissie voor de Justitie heeft dit wetsontwerp zeer snel besproken. De minister heeft een korte toelichting gegeven bij de Europese richtlijn die in Belgisch recht moet worden omgezet opdat de uitoefening van het beroep van advocaat zowel in België als in de andere lidstaten wordt vergemakkelijkt.*

*Dankzij de richtlijn kan een gevestigd advocaat die in zijn land van herkomst minstens drie jaar op het tableau van de orde is ingeschreven, zich vrij vestigen in een andere lidstaat met behoud van zijn beroepstitel. Hij moet wel beroepservaring op het gebied van het gemeenschapsrecht en het Belgisch recht kunnen aantonen. Hij zal evenwel geen bekwaamheidsproef meer moeten afleggen.*

*De commissieleden hebben aan de minister gevraagd of de orden van advocaten werden geraadpleegd. De minister antwoordde bevestigend.*

*Een tweede vraag had betrekking op de eventuele bekwaamheidsproeven die de advocaten moeten afleggen. De minister heeft geantwoord dat de advocaten die drie jaar praktijkervaring hebben in België in het gemeenschapsrecht of het Belgisch recht, geen proef moeten afleggen. De advocaten en stagiaires die hun titel nog niet hebben behaald in hun land van herkomst, moeten wel een bekwaamheidsproef afleggen.*

*De richtlijn maakt het mogelijk dat advocaten zich in multidisciplinaire vennootschappen verenigen. De Belgische omzettingstekst staat dit echter niet toe omdat onze wetgeving en vooral de beroepsdeontologie dit verbiedt. Op dat punt is de richtlijn dus niet van toepassing.*

*Tot slot werden enkele opmerkingen gemaakt over de deontologie. Soms rijzen problemen bij de omzetting van Europees recht in ons nationaal recht, omdat de terminologie*

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – *Un commission d'enquête ne doit pas immédiatement mise sur pied pour examiner qui a raison, mais j'espère que des mesures seront prises pour convoquer les personnes éventuellement contaminées afin de les soumettre à un test.*

## **Projet de loi visant à faciliter l'exercice de la profession d'avocat ainsi que l'établissement en Belgique d'avocats ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne (Doc. 2-836)**

### **Discussion générale**

**Mme Clotilde Nyssens (PSC), rapporteuse.** – L'examen de ce projet de loi en commission de la Justice fut extrêmement rapide. Le ministre nous a brièvement exposé la directive européenne que nous devons transposer en droit belge pour faciliter l'exercice de la profession d'avocat dans un État membre, tant dans le nôtre que dans les autres.

La directive vise à permettre à un avocat établi et inscrit au tableau dans son pays d'origine depuis au moins trois ans, de circuler librement et de s'installer dans un autre État membre, tout en gardant sa dénomination. La condition est de faire preuve d'une expérience professionnelle tant en droit communautaire qu'en droit belge. Désormais, il ne sera plus nécessaire de présenter d'examens prouvant ses capacités ou ses qualités professionnelles.

Ce projet de loi qui a uniquement pour but de transposer une directive n'a pas donné lieu à moult discussions en commission de la Justice.

Les quelques remarques émises ont été les suivantes :

Nous avons demandé au ministre si les milieux concernés avaient été consultés, essentiellement les avocats et les nouvelles structures des avocats, c'est-à-dire l'ordre des barreaux francophone et germanophone et l'ordre néerlandophone. La réponse a été affirmative.

La deuxième question a porté sur les examens éventuels que ces avocats devraient présenter. Le ministre nous a répondu que ces avocats, après une pratique de trois ans en Belgique dans le secteur du droit communautaire et en matière de droit belge ne devraient plus présenter d'examen, à l'inverse d'avocats ou de stagiaires originaires d'autres pays qui n'auraient pas encore obtenu le titre d'avocat dans leur pays d'origine.

Troisième question débattue : la directive permet dans les États membres, à certains avocats, de s'associer avec d'autres

*niet altijd overeenstemt.*

*Niettemin heeft de Senaatscommissie voor de Justitie met eenparigheid van stemmen de omzetting van de richtlijn aangenomen, niet alleen omdat ze het mogelijk maakt dat advocaten vrij diensten kunnen verrichten in een andere lidstaat, maar ook omdat ze er zich kunnen vestigen met behoud van hun oorspronkelijke titel en zonder enige bekwaamheidsproef.*

**Mevrouw Mia De Schamphelaere (CD&V).** – Het spreekt voor zich dat de CD&V-fractie het voorliggend wetsontwerp met betrekking tot de noodzakelijke omzetting van de Europese richtlijn in principe goedkeurt. Uiteindelijk vormt dit de laatste fase in het realiseren van het vrij verkeer van advocaten in de Europese Unie.

Niettemin hebben we in de commissie tegen artikel 18 gestemd, omdat we niet akkoord gaan met de regeling over de multidisciplinaire vennootschap. Kunnen er zogenaamde multidisciplinaire vennootschappen, met bijvoorbeeld advocaten, accountants en revisoren, worden opgericht? Het wetsontwerp laat dit over aan de respectieve orde van advocaten.

Nochtans besliste de raad van afgevaardigden van de Vereniging van Vlaamse Balies op 13 december 2000 met grote meerderheid dat elke structurele samenwerking tussen advocaten, accountants en bedrijfsrevisoren verboden moet zijn, waarbij structurele samenwerking staat voor duurzame en geïnstitutionaliseerde samenwerking in de zin van het Nationaal Reglement “Recht het beroep uit te oefenen in samenwerking met andere advocaten” van 8 maart 1990.

De Vereniging is van oordeel dat een wettelijk initiatief noodzakelijk is om de principes van onafhankelijkheid en partijgebondenheid met respect voor het beroepsgeheim, algemeen erkend als grondbeginselen van de advocatuur, te bevestigen en te sanctioneren.

Een dergelijk wettelijk verbod op de multidisciplinaire vennootschappen werd niet opgenomen in het ontwerp. Dit kan aanleiding geven tot belangenconflicten en een andere invulling van de normering, afhankelijk van de reglementen van de Franstalige of Nederlandstalige orden.

De CD&V-fractie is het eens met de visie van de Vlaamse advocatuur en is dan ook tegen artikel 18 van dit ontwerp.

Tot slot heb ik nog een specifieke vraag aan de minister die niet in de commissie werd gesteld, maar toch enige verduidelijking behoeft.

Artikel 430 van het Gerechtelijk Wetboek zal luiden: “In de hoofdplaats van ieder gerechtelijk arrondissement wordt uiterlijk op 1 december van elk jaar een tableau opgemaakt van de Orde van Advocaten, een lijst van de advocaten die

professions et d'autres disciplines. Le texte de transposition belge ne le permet pas. En effet, en droit belge, selon le Code judiciaire, notre législation et surtout les déontologies professionnelles, il n'est pas permis actuellement aux avocats de s'associer avec d'autres disciplines. Nous ne tirerons donc pas profit de la directive sur ce point.

Enfin, quelques remarques ont été faites quant au texte, à propos de la déontologie. Vous savez tous que transposer un texte de droit européen dans notre droit national pose parfois problème en ce qui concerne la terminologie, puisque les mots employés par la directive ne correspondent pas toujours aux mots employés par le droit national. Cependant, c'est avec satisfaction et à l'unanimité que la commission de la Justice du Sénat a approuvé la transposition de cette directive puisqu'elle permet dorénavant aux avocats, non seulement de prester librement des services d'un État à un autre, mais de s'établir tout en gardant leur titre d'origine et de ne plus présenter des examens.

**Mme Mia De Schamphelaere (CD&V).** – *En principe, le groupe CD&V approuve le présent projet. En commission, nous avons néanmoins voté contre l'article 18, car nous n'approuvons pas le règlement sur les sociétés multidisciplinaires. De telles associations peuvent-elles être créées avec, par exemple, des avocats, des experts-comptables et des réviseurs ? Le projet laisse cette question à l'appréciation de l'ordre des avocats.*

*Le conseil des représentants de l'association des barreaux flamands a néanmoins décidé que toute collaboration structurelle entre avocats, experts-comptables et réviseurs d'entreprise doit être interdite, lorsqu'il s'agit d'une collaboration durable et institutionnalisée dans le sens du règlement national du 8 mars 1990.*

*L'association estime qu'une initiative légale est nécessaire pour confirmer et sanctionner les principes d'indépendance et d'appartenance dans le respect du secret professionnel.*

*Une telle interdiction légale de sociétés multidisciplinaires n'a pas été reprise dans le projet. Cela peut mener à des conflits d'intérêts et à une interprétation différente de la norme, en fonction des règlements des ordres francophone ou néerlandophone.*

*Une autre point mérite quelques éclaircissements.*

*L'article 430 du Code judiciaire risque de poser des problèmes aux avocats belges qui veulent s'établir dans un autre pays de l'Union européenne. En vertu de la directive européenne, ils sont obligés de maintenir leur inscription dans le pays d'origine. Si l'on combine cette obligation avec l'article 430 du Code judiciaire, cela signifie pour eux qu'ils doivent aussi maintenir un bureau en Belgique.*

*Cette exigence peut être considérée comme une atteinte au droit de libre établissement. Il est difficile de voir son utilité, étant donné que l'avocat s'est établi à l'étranger pour y exercer sa profession.*

*Comment résoudre ce problème ? Ne conviendrait-il pas d'ajouter à l'article 430 du Code judiciaire une disposition selon laquelle les avocats inscrits sur une liste de leur ordre mais qui s'établissent à l'étranger restent inscrits mais ne doivent plus maintenir leur bureau en Belgique ?*

hun beroep uitoefenen onder de beroepstitel van een andere lidstaat van de Europese Unie en een lijst van stagiairs, die hun kantoor in het arrondissement hebben.”

Deze definitie kan een probleem opleveren voor Belgische advocaten die zich in een andere EU-lidstaat willen vestigen. Ingevolge de Europese richtlijn is een advocaat die zich in het buitenland wil vestigen, immers verplicht zijn inschrijving te behouden in het land van herkomst. Als men deze verplichting combineert met het voorgestelde artikel 430 van het Gerechtelijk Wetboek, betekent dit dat een Belgisch advocaat verplicht is naast zijn vestiging in het buitenland kantoor te blijven houden in België.

Deze vereiste van het kantoor werd overgenomen uit de vorige versie van artikel 430, maar kan nu worden beschouwd als een inbreuk op het recht van vrije vestiging. Het is moeilijk in te zien wat het nut is van deze kantoorvereiste, aangezien de advocaat zich in het buitenland heeft gevestigd om daar zijn beroep uit te oefenen.

Hoe kan dit probleem worden opgelost? Is het niet wenselijk een bepaling toe te voegen aan artikel 430 van het Gerechtelijk Wetboek, dat stelt dat advocaten, ingeschreven op een lijst van hun orde maar die zich vestigen in het buitenland, ingeschreven blijven maar niet langer hun kantoor in België dienen te behouden?

Gelet op het principieel belang van dit ontwerp, zal de CD&V-fractie niet tegenstemmen, maar zich onthouden, vooral omdat het verbod op multidisciplinaire vennootschappen ontbreekt.

**De heer Marc Verwilghen**, minister van Justitie. – Het is goed dat mevrouw De Schamphelaere even heeft verwezen naar artikel 4, want we moeten toch de exacte draagwijdte van dit artikel voor ogen houden. Ik wil meteen elk misverstand uit de weg ruimen. Artikel 4 bepaalt dat in de gerechtelijke arrondissementen in België lijsten moeten worden opgemaakt van alle personen die binnen dat gerechtelijk arrondissement het beroep van advocaat uitoefenen. Dat betekent dat deze lijst behalve de advocaten en stagiairs-advocaten die ook vandaag al op de lijst staan, ook de advocaten bevat die hun diploma in het buitenland hebben behaald, maar hun beroep in België uitoefenen. Dat is de echte draagwijdte van de wijziging van artikel 430.1. Volledigheidshalve voeg ik eraantoe dat in andere landen de richtlijn op een gelijkaardige wijze zal worden geïmplementeerd, zodat een Belgisch advocaat die zijn beroep uitoefent in het buitenland zijn kantoor zal moeten houden in het gerechtelijk arrondissement waar hij werkt, wat niet betekent dat hij zijn oorspronkelijk kantoor in België moet behouden. Zoals de tekst nu is en met deze uitleg, zie ik geen problemen.

**Mevrouw Mia De Schamphelaere (CD&V).** – Ik dank de minister voor deze toelichting, die wel noodzakelijk is voor de juiste interpretatie van artikel 430 van het Gerechtelijk Wetboek.

– **De algemene bespreking is gesloten.**

#### **Artikelsgewijze bespreking**

*(De tekst aangenomen door de commissie voor de Justitie is dezelfde als de tekst van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp. Zie stuk*

*Le groupe CD&V s'abstiendra sur ce projet, surtout parce qu'il ne reprend pas l'interdiction de sociétés multidisciplinaires.*

**M. Marc Verwilghen**, ministre de la Justice. – *L'article 4 dispose qu'il faut, dans chaque arrondissement judiciaire de Belgique, dresser une liste de toutes les personnes qui exercent la profession d'avocat. Cette liste comprend donc aussi les avocats qui ont obtenu leur diplôme à l'étranger, mais qui exercent leur profession en Belgique. Telle est la portée exacte de la modification de l'article 430.*

*Dans les autres pays, la directive sera transposée de la même façon, de telle sorte qu'un avocat belge qui exerce sa profession à l'étranger devra maintenir son bureau dans l'arrondissement judiciaire où il travaille, ce qui ne signifie pas qu'il doit maintenir son bureau d'origine en Belgique.*

**Mme Mia De Schamphelaere (CD&V).** – *Je remercie le ministre de cette explication, nécessaire pour pouvoir interpréter correctement l'article 430 du Code judiciaire.*

– **La discussion générale est close.**

#### **Discussion des articles**

*(Le texte adopté par la commission de la Justice est identique au texte du projet transmis par la Chambre des représentants. Voir le document Chambre 50-1120/5.)*

Kamer 50-1120/5.)

**Mevrouw Clotilde Nyssens (PSC).** – *Ter aanvulling van het verslag, licht ik nog even het amendement toe dat ik in de commissie op artikel 18 had ingediend. In bepaalde gevallen kan de raad van de Orde de inschrijving van een advocaat weigeren, indien hij van oordeel is dat de betrokkene na drie jaar niet de nodige ervaring en kennis van het interne en communautaire recht heeft opgedaan. Aangezien de nationale Orde niet meer bestaat, wensen sommige advocaten dat deze bevoegdheid wordt toevertrouwd aan de pas opgerichte nieuwe ordes, de Orde van Vlaamse balies en de Orde des barreaux francophones et germanophone. Daartoe had ik een amendement ingediend, maar het werd verworpen.*

- De artikelen 1 tot 18 worden zonder verdere opmerkingen aangenomen.
- Over het wetsontwerp in zijn geheel wordt later gestemd.

### **Wetsontwerp tot wijziging van artikel 211 van het Gerechtelijk Wetboek en van de wet van 3 april 1953 betreffende de rechterlijke inrichting, voor wat de plaatsvervangende raadsheren betreft (Stuk 2-878)**

#### **Algemene bespreking**

**De voorzitter.** – Mevrouw de T' Serclaes verwijst naar haar schriftelijk verslag.

- De algemene bespreking is gesloten.

#### **Artikelsgewijze bespreking**

*(De tekst aangenomen door de commissie voor de Justitie is dezelfde als de tekst van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp. Zie stuk Kamer 50-1147/1.)*

- De artikelen 1 tot 3 worden zonder opmerking aangenomen.
- Over het wetsontwerp in zijn geheel wordt later gestemd.

### **Wetsontwerp tot vaststelling van een tijdelijke personeelsformatie van raadsheren ten einde de gerechtelijke achterstand bij de hoven van beroep weg te werken (Stuk 2-879)**

#### **Algemene bespreking**

**De voorzitter.** – Mevrouw de T' Serclaes verwijst naar haar schriftelijk verslag.

- De algemene bespreking is gesloten.

**Mme Clotilde Nyssens (PSC).** – À l'article 18, j'avais déposé en commission un amendement qui a été rejeté. Pour compléter le rapport, je me permettrai de préciser le contenu de cet amendement. En fait, dans certaines circonstances, le Conseil de l'Ordre peut refuser l'inscription d'un avocat s'il juge qu'il n'a pas l'expérience nécessaire et n'a pas acquis une expérience du droit interne et communautaire pendant trois ans. Cette compétence est confiée au Conseil de l'Ordre des barreaux et certains avocats auraient voulu qu'elle soit confiée aux nouveaux ordres qui viennent d'être créés.

Vous savez que l'Ordre national n'existe plus et qu'il existe, d'un côté, l'Ordre francophone et germanophone des barreaux et, de l'autre, l'Ordre néerlandophone. Certains avocats auraient voulu que cette compétence de juger de l'admissibilité de l'inscription au tableau soit confiée à ces nouveaux ordres. J'avais déposé un amendement en ce sens mais il a été rejeté.

- Les articles 1<sup>er</sup> à 18 sont adoptés sans autres observations.
- Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

### **Projet de loi modifiant l'article 211 du Code judiciaire et la loi du 3 avril 1953 d'organisation judiciaire en ce qui concerne le cadre des conseillers suppléants (Doc. 2-878)**

#### **Discussion générale**

**M. le président.** – Madame de T' Serclaes se réfère à son rapport écrit.

- La discussion générale est close.

#### **Discussion des articles**

*(Le texte adopté par la commission de la Justice est identique au texte du projet transmis par la Chambre des représentants. Voir le document Chambre 50-1147/1.)*

- Les articles 1<sup>er</sup> à 3 sont adoptés sans observation.
- Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

### **Projet de loi fixant un cadre temporaire de conseillers en vue de résorber l'arriéré judiciaire dans les cours d'appel (Doc. 2-879)**

#### **Discussion générale**

**M. le président.** – Madame de T' Serclaes se réfère à son rapport écrit.

- La discussion générale est close.

### Artikelsgewijze bespreking

(De tekst aangenomen door de commissie voor de Justitie is dezelfde als de tekst van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp. Zie stuk Kamer 50-1248/8.)

- De artikelen 1 tot 7 worden zonder opmerking aangenomen.
- Over het wetsontwerp in zijn geheel wordt later gestemd.

### Het veiligheidsbeleid na de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten van Amerika (Stuk 2-924)

#### Kennisgeving van het verslag

*Mevrouw Magdeleine Willame-Boonen (PSC), rapporteur. – Het verslag dat ik hier namens de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden zal uitbrengen over het veiligheidsbeleid na de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten van Amerika omvat drie delen: een eerste over de uitzetting van de minister van Binnenlandse Zaken, een tweede over de hoorzitting met deskundigen inzake terrorisme en een derde over de bespreking in de commissie na de hoorzitting.*

*De minister van Binnenlandse Zaken heeft aangegeven hoe na de terroristische aanslagen de objectieve en de subjectieve veiligheid van de bevolking en de verschillende gemeenschappen in België werd gewaarborgd en hoe de militaire en diplomatieke vertegenwoordigingen en de strategische plaatsen werden beschermd. Hij gaf ons een overzicht van de vergaderingen die op verschillende niveaus werden gehouden en van de maatregelen die tijdens het Europese voorzitterschap zijn genomen met betrekking tot het veiligheidsbeleid, waaronder de oprichting van de federale gemengde cel voor informatie van openbare orde (FGCI).*

*In het verslag worden de maatregelen opgesomd die door de minister van Binnenlandse Zaken werden genomen voor de bescherming van het luchtruim, de algemene bescherming van de bevolking, de diplomatieke vertegenwoordigingen en bevolkingscategorieën uit een bepaald land of van een bepaalde gemeenschap.*

*De minister van Binnenlandse Zaken lichtte ook de betrekkingen toe tussen de departementen van Justitie, van Binnenlandse Zaken en van Buitenlandse Zaken. Hij had het onder meer over de problematiek van gestolen paspoorten en de zelfmoordaanslag op commandant Massoed, over de rol van de EU in de strijd tegen het terrorisme en de initiatieven van het Belgisch voorzitterschap met betrekking tot binnenlandse zaken.*

*Het verslag geeft ook de opvattingen weer van de minister met betrekking tot de herziening van de samenstelling en de werking van de Antiterroristische Gemengde Groep die tot op heden belast was met het maken van een synthese van de informatie over terrorismebestrijding.*

*Het tweede deel van het verslag gaat over de hoorzitting met deskundigen inzake terrorisme van het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken, de Staatsveiligheid, de*

### Discussion des articles

*(Le texte adopté par la commission de la Justice est identique au texte du projet transmis par la Chambre des représentants. Voir le document Chambre 50-1248/8.)*

- Les articles 1<sup>er</sup> à 7 sont adoptés sans observation.
- Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

### La politique de sécurité après les attentats terroristes aux États-Unis d'Amérique (Doc. 2-924)

#### Communication du rapport

*Mme Magdeleine Willame-Boonen (PSC), rapporteuse. – Le rapport que je vous présente aujourd'hui, au nom de la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives, sur la politique de sécurité après les attentats terroristes aux États-Unis d'Amérique, se présente en trois parties. La première est consacrée à l'exposé de M. Duquesne, ministre de l'Intérieur, la deuxième rapporte les auditions des experts en matière de terrorisme et la troisième est consacrée aux débats qui ont suivi les auditions.*

*Après les événements terroristes qui ont secoué les États-Unis, le ministre de l'Intérieur est venu exposer la manière dont il veille à la sécurité objective et subjective des citoyens, à la sécurité des communautés présentes sur le territoire belge, à la protection des postes diplomatiques, des installations militaires et des points vitaux.*

*Il nous a donné un aperçu des nombreuses réunions qui se sont tenues à différents niveaux ainsi que du dispositif mis en place afin d'assurer la gestion de la politique en matière de sécurité, au cours de la présidence européenne et, en particulier, de la cellule mixte d'information d'ordre public, la CMFI.*

*Le rapport présente aussi les mesures qui ont été prises par le ministre de l'Intérieur afin de faire face aux différentes situations ou obligations en matière de protection de l'espace aérien et de protection générale de la population, des représentations diplomatiques et des groupes d'habitants provenant d'un pays déterminé ou appartenant à une communauté déterminée.*

*Le ministre a également évoqué les relations entre les départements de la Justice et de l'Intérieur et les relations avec les Affaires étrangères, en abordant, notamment, la problématique des passeports volés et l'attentat suicide commis contre le commandant Massoud, ainsi que le rôle de l'UE dans la lutte contre le terrorisme et les initiatives de la présidence belge concernant le volet intérieur.*

*Enfin, le rapport relate les paroles du ministre de l'Intérieur qui veut revoir de manière fondamentale la composition et le fonctionnement du groupe interforces antiterroriste qui était jusqu'à présent chargé de faire la synthèse des informations en matière de lutte antiterroriste.*

*La deuxième partie de mon rapport est consacrée à l'audition d'experts en matière de lutte contre le terrorisme. Ces experts*

*inlichtingendienst van het ministerie van Defensie, de federale politie en de antiterrorismecel. Zij hebben de knelpunten beschreven, vooral het gebrek aan middelen en ondersteuning van het veldwerk dat zij verrichten. Bij de Staatsveiligheid zijn er slechts enkele arabisten en zijn de financiële middelen uiterst beperkt.*

*De structuren voor de afhandeling en de centralisatie van informatie worden ontoereikend geacht, er zijn onvoldoende middelen voor telefoontap en er zijn problemen in verband met de identificatie van telefoonnummers en van bezitters van geheime telefoonnummers. Voorgesteld wordt om de af luisterpraktijken beter te reglementeren, want de huidige regeling voldoet helemaal niet.*

*Wat de repressie aangaat, betreuren de deskundigen dat terrorisme geen verzwarende omstandigheid is voor een misdaad.*

*Het derde deel van het verslag geeft de bespreking weer die op de hoorzitting volgde. De commissieleden bespraken de schaarste van personeel en het gebrek aan middelen, de controle van de telefoontap, de reglementering van de bijzondere opsporingstechnieken, de illegale handel in visums en de doorstroming van de informatie.*

*Ik wil nu het standpunt vertolken van mijn fractie over het verslag en het geleverde werk. Wij zullen later zeker nog op dit verslag terugkomen, hierover aanbevelingen of zelfs een resolutie formuleren.*

*Uit het verslag blijkt duidelijk dat er nog vele open vragen blijven bestaan, ondanks de recente aandacht van de politiek voor de zeer actuele problematiek van het terrorisme.*

*Terrorismebestrijding veronderstelt de inzet van veel mensen voor een pro-actief inlichtingenbeleid, een goed informatiebeheer en bijzondere opsporingstechnieken. Uit de getuigenissen van de deskundigen blijkt dat een en ander nog veel beter kan.*

*Een eerste vastelling is dat er een nijpend tekort is aan personeel bij de federale politie en de inlichtingendienst van het ministerie van Defensie, dat zeer nefaste gevolgen heeft op de bestrijding van het terrorisme.*

*Alleen in de zone Brussel zijn er gespecialiseerde agenten. Dat lijkt mij onaanvaardbaar. Volgens de deskundigen is de rekrutering en de opleiding van personeel niet aangepast aan de dreiging. Zo beschikt men bij de Staatsveiligheid slechts over 'enkele arabisten'. In de huidige context is dat beschamend. De dreiging vanuit islamitische netwerken is nochtans niet nieuw. Bovendien zijn vele schoolverlaters van Arabische origine werkloos.*

*Ook het huidige informatiebeheer, dat de spil moet zijn van een doeltreffende bestrijding van het terrorisme, schiet tekort. Enerzijds laat de doorstroming van informatie van de gerechtelijke instanties naar de administratieve diensten te wensen over. De regering moet daar dringend iets aan doen. Anderzijds is de doorstroming van informatie binnen de federale politie gebrekkig omdat de verticale keten te lang en de structuur te log en onpersoonlijk is.*

*Volgens de deskundigen werkt de Antiterroristische Gemengde Groep (AGG) niet goed. De minister van Binnenlandse Zaken heeft ons gezegd dat de samenstelling*

venaient du cabinet du ministre de l'Intérieur, de la Sûreté de l'État, du SGR, de la police fédérale et de la cellule antiterroriste. Ils ont expliqué les difficultés auxquelles ils étaient confrontés, soulignant notamment le manque de moyens et le manque de soutien au travail de fond qui est mené. Les experts ont précisé aussi que la situation n'est pas meilleure à la Sûreté de l'État, où l'on ne dispose que de quelques arabisants et où les moyens financiers sont extrêmement limités.

Les experts ont critiqué aussi les structures d'acheminement et de centralisation des informations qu'ils jugent insuffisantes. Ils ont également déploré l'insuffisance des moyens d'écoute et les problèmes liés à l'identification des numéros de téléphone et des détenteurs de numéros secrets. La demande est faite de disposer d'une meilleure réglementation concernant la pratique d'écoutes, la réglementation actuelle étant tout à fait insuffisante.

Enfin, les experts ont regretté le fait que, dans la répression, il ne soit pas tenu compte du terrorisme comme circonstance particulière aggravant l'acte criminel.

La troisième partie de mon rapport fait état des discussions qui ont suivi les exposés. Les intervenants ont abordé les problèmes liés à la pénurie de personnel et au manque de moyens, au contrôle des écoutes, à la réglementation portant sur les techniques spéciales d'enquête, au trafic des visas et à la transmission de l'information.

Je voudrais maintenant m'exprimer en tant que représentante de mon groupe et vous faire part de mon avis sur ce rapport et sur le travail qui a été réalisé. Il est évident que nous reviendrons ultérieurement sur ce rapport, et que nous formulerons éventuellement des recommandations, voire une résolution.

Ce rapport que je viens de vous communiquer montre que, si la question du terrorisme, qui est vraiment une question d'actualité, a bien été prise en considération, il subsiste une série de problèmes à résoudre, et non des moindres.

La lutte contre le terrorisme suppose une politique de renseignements proactive avec des moyens humains importants, une bonne gestion de l'information et des techniques spéciales d'enquête. Après l'audition des experts, il semble que nous soyons très loin du compte.

Premier constat : un manque flagrant d'effectifs au sein de la police fédérale et dans le service de renseignements du ministère de la Défense, qui semble entraîner des lacunes graves dans la lutte contre le terrorisme.

Nous avons notamment appris que les agents spécialisés étaient limités dans la zone de Bruxelles. Cette situation me semble inacceptable. Les experts nous ont également dit qu'il n'y avait pas eu de recrutement ni de formation de cadres en fonction de la prévision des menaces. De même, au sein de la Sûreté de l'État, « il n'y a que quelques arabisants ». Cela me semble quelque peu gênant dans le contexte actuel. Pourtant, le danger des filières islamistes n'est pas nouveau. Comment comprendre cet état de fait alors qu'il y a une pléiade de jeunes diplômés d'origine arabe qui sont au chômage ?

A côté de ce manque d'effectifs, il faut réaliser que la gestion de l'information, qui est le pivot d'une lutte efficace contre le terrorisme, fait actuellement défaut. D'une part, le transfert



*van deze groep moet worden herbekeken. Hij wil in zijn departement een federale directie voor openbare veiligheid (FDOV) oprichten, een vast technisch orgaan dat ermee belast zal zijn informatie over de openbare veiligheid te verzamelen en te analyseren.*

*Zorgt de toename van het aantal structuren en actoren niet voor een nog complexere situatie? Wordt de bureaucratie niet bestendig door de invoering van een nieuwe bestuurslaag?*

*Een ander belangrijk pijnpunt is het proactieve aspect van de telefoontap. Het onderwerp is delicaat. Voor de strijd tegen het terrorisme moeten bijzondere middelen worden ingezet, maar die mogen geen afbreuk doen aan de bescherming van de privacy. Administratieve af luisterpraktijken moeten beperkt blijven tot de welomlijnde acties bedoeld door de wetgever. Ik wil zeker niet dat onze maatschappij afglijdt naar een Big Brother-model, maar ik denk dat wij gehoor moeten geven aan de bekommernis van de betrokken diensten. Een aangepaste wetgeving moet niet onder druk van de omstandigheden, maar als een permanente maatregel van de rechtsstaat worden voorbereid.*

*Ik besluit: de hoorzitting heeft bij mij ernstige vragen doen rijzen over de gebrekkige mogelijkheden van ons land voor de bestrijding van het terrorisme.*

**Mevrouw Anne-Marie Lizin (PS).** – *Onze commissie heeft niet de gewoonte een verslag in te dienen waarin geen aanbevelingen aan de regering zijn opgenomen. Gelet op de bijzondere omstandigheden hebben wij ervoor geopteerd de aanbevelingen die in het oorspronkelijke verslag van de heer Wille stonden, niet in dit nieuwe, geactualiseerde verslag op te nemen. Dit verslag gaat over een essentieel onderwerp en we hebben de drie voornaamste betrokken diensten gehoord: de inlichtingendienst van het ministerie van Defensie, de Staatsveiligheid en de federale politie. In die diensten overheerst het gevoel dat hun minister geen oren heeft naar hun bekommernissen. Daarom zou ik het op prijs stellen indien de heer Verwilghen nog even in de zaal zou blijven.*

*De federale politie vraagt een betere administratieve ondersteuning en meer personeel. De verticale hiërarchische structuur bij de politie is te zwaar voor een efficiënte bestrijding van het terrorisme. De politie wil dus de mogelijkheid krijgen om sneller en vooral efficiënter te kunnen optreden.*

*De heer Duquesne is hier aanwezig en ik vraag hem rekening*

des informations des organes judiciaires aux organes administratifs ne fonctionne pas bien. Le gouvernement devrait analyser d'urgence les moyens à mettre en œuvre afin de huiler les rouages d'une bonne transmission d'information. D'autre part, l'information semble ne pas bien passer au sein de la police fédérale car la chaîne verticale est beaucoup trop longue. Les structures sont également trop lourdes et trop peu humaines.

Enfin, selon les experts, il faut reconnaître que le Groupe interforces antiterroriste, le GIA, dysfonctionne. Le ministre de l'Intérieur est d'ailleurs obligé, nous a-t-il dit, de revoir fondamentalement sa composition. Il souhaite créer au sein de son département une nouvelle structure, à savoir une direction fédérale de la sécurité publique, ou DFSP, qui sera un organe technique permanent chargé de recueillir et d'analyser les informations relatives à la sécurité publique.

La multiplication des structures et des acteurs n'est-elle pas source de complications ? Une nouvelle strate administrative ne va-t-elle pas confirmer le caractère bureaucratique peu adéquat eu égard à la matière à traiter ?

Un autre point, et non des moindres, semble poser problème : l'aspect proactif des écoutes téléphoniques. Ce sujet délicat mérite, en ces temps troublés, que l'on s'y arrête un instant. Il est clair que la lutte contre le terrorisme mérite des moyens appropriés visant à prévenir les attentats, mais le respect de la vie privée ne doit pas être bafoué. De toute façon, les écoutes administratives dès lors qu'elles se situent en dehors d'une enquête judiciaire se doivent d'être limitées à des cas ciblés tels que déterminés précisément par le législateur. Je ne pourrais tolérer que notre société puisse évoquer l'image de *Big Brother*, mais je pense qu'il faut entendre la demande des services concernés par la lutte contre le terrorisme. La réglementation ne peut se concevoir dans la précipitation ou dans un moment de psychose généralisée. Elle doit au contraire être envisagée dans la permanence, c'est-à-dire dans le contexte normal d'un État de droit.

En conclusion, l'audition des différents experts m'a vraiment inquiétée quant à l'impréparation de la Belgique dans la prévention des actes terroristes.

**Mme Anne-Marie Lizin (PS).** – Notre commission n'a pas l'habitude d'introduire un rapport qui ne comprend pas de recommandations au gouvernement. Dans ces circonstances particulières, nous avons choisi avec la commission d'opter pour cette solution. En effet, dans le rapport de M. Wille, qui avait été introduit au mois de juillet, figuraient des recommandations déjà très précises et suffisantes à destination du gouvernement. Ici, nous avons refait un rapport d'actualité, sur une question primordiale, pour lequel nous avons entendu les trois services principaux : le service de renseignement militaire, la Sûreté de l'État et la police fédérale. Les trois services partagent le même type de sentiment. Leurs besoins ne sont pas encore suffisamment entendus, notamment par leur ministre. C'est pourquoi j'aurais aimé que M. Verwilghen reste parmi nous.

La police fédérale réclame un certain nombre de mesures de renforcement administratif et en hommes. Elle n'a à ce jour pas encore obtenu satisfaction. Les membres de la police ont en outre au-dessus d'eux une hiérarchie verticale qui reste beaucoup trop paralysante pour atteindre des objectifs tels la

*te houden met de verzuchtingen die door zijn diensten sedert 11 september zijn geformuleerd. De terroristische dreiging geldt niet alleen voor onze buurlanden maar ook voor ons. Klaarblijkelijk is er een verband tussen degenen die de moord op commandant Massoed hebben beraamd en ons land. Misschien zijn daarbij wel mensen betrokken die in ons land verbleven. Als men aanneemt dat dit de aanleiding is geweest tot de aanslagen op het World Trade Center, hoe kan men dan nog sussende taal blijven spreken? Ik roep de minister op om dringend de nodige mensen te rekruteren en hen de vereiste middelen te verlenen.*

*In verband met de Staatsveiligheid heeft een boeiend debat ons geleerd dat de leden ervan geen antidemocraten zijn, maar dat ze bij de bestrijding van het terrorisme de voorgeschreven procedures naleven. Zij wensen een uitbreiding van de mogelijkheden tot administratieve telefoontap. Mevrouw Timmermans van de Staatsveiligheid wenst ook dat de minister zou ingaan op de vraag naar gespecialiseerde medewerkers. De interne verschuivingen van bepaalde personeelsleden naar de afdelingen 'islam' en 'islamitisch terrorisme' zijn onvoldoende.*

*De inlichtingendienst van het ministerie van Defensie klaagt niet over een gebrek aan middelen en is de enige dienst die na de legerhervorming over een hoger budget kan beschikken. Hier werd dus al een inspanning geleverd en die moet ook in de beide andere diensten worden voortgezet. Mits de democratische principes in acht worden genomen, kunnen die inspanningen ook door wetgevende initiatieven worden ondersteund en versneld.*

*Dit verslag neemt akte van de stand van zaken inzake terrorismebestrijding. De commissie zal haar werkzaamheden voortzetten en er zullen verdere analyses volgen van de heer Wille en mevrouw Willame.*

**Mevrouw Erika Thijs (CD&V).** – Iedereen is ervan overtuigd dat de strijd tegen het terrorisme absolute voorrang moet krijgen. Over de partijgrenzen heerst ruime consensus om het bestaande arsenaal te optimaliseren en zonodig te versterken. Blijft de vraag of men bereid is in alle eerlijkheid de pijnpunten onder ogen te zien.

De deskundigen die in de commissie werden gehoord schetsten een leerrijk beeld van onze veiligheidsdiensten. De hoorzittingen waren bijzonder interessant maar de behandeling door de commissie ontluisterend. Op vraag van de minister werden immers een aantal verklaringen uit het

lutte antiterroriste. Ils demandent donc beaucoup plus de rapidité et d'efficacité.

Je salue la présence de M. Duquesne. Nous sommes certains qu'il faut, monsieur le ministre, écouter les demandes que vos services formulent depuis le 11 septembre. Il faut surtout comprendre que cette menace terroriste ne vise pas uniquement les pays voisins, malgré ce qu'ont affirmé des représentants du ministère, mais aussi notre propre pays. Il est vraisemblable que la conception de l'assassinat du commandant Massoud ait un lien très important avec la Belgique. Elle impliquait peut-être même des personnes qui vivaient sur notre territoire. Si on admet qu'il s'agit du déclenchement de l'opération du World Trade Center, comment peut-on continuer à tenir des discours calmes et lénifiants ? Monsieur Duquesne, renforcez vos services de police et faites-le vite ! Donnez-leur des moyens, des traducteurs, des informateurs, des budgets pour les payer. Recrutez ! N'arrêtez pas le recrutement. On a besoin de ces gens !

En ce qui concerne la Sûreté de l'État, nous avons eu un débat passionnant qui montre que, contrairement à ce que l'on entend parfois, ses membres ne sont pas des antidémocrates. Ceux qui s'occupent du terrorisme sont respectueux des procédures, qui sont parfois trop longues. Ils voudraient qu'on entende leurs demandes en matière d'écoutes administratives et que le ministre accepte de renforcer les possibilités de ce type de service. Mme Timmermans, responsable de la Sûreté, souhaiterait également que le ministre l'écoute davantage en ce qui concerne ses capacités. Bien que la Sûreté de l'État ait été renforcée en hommes par un mouvement interne d'experts d'autres secteurs vers les secteurs « islamisme » et « terrorisme islamique », ce n'est pas suffisant. Nous devons continuer à faire pression sur le ministre de la Justice pour qu'il accorde une priorité à ces demandes.

Par contre, le SGR estime que le budget qu'il a reçu est suffisant. Il nous a d'ailleurs confié être le seul service issu de la réforme de l'armée à disposer d'un budget en augmentation. En ce qui concerne le service de renseignement militaire, l'effort est fait. Par contre, pour ce qui est des deux autres services, les efforts doivent être poursuivis. Sous certaines conditions de respect de la démocratie et de la vie privée, ils peuvent être renforcés par des actes législatifs qui permettront d'aller plus loin et plus vite en la matière.

Je souhaite que dans ce volet antiterroriste dont le rapport sera seulement un moment, c'est-à-dire une prise d'acte, nous puissions poursuivre le travail entamé maintenant depuis plusieurs mois par notre commission et qui sera l'objet d'analyses ultérieures par Mme Willame et M. Wille.

**Mme Erika Thijs (CD&V).** – *Tout le monde est convaincu de la nécessité de faire de la lutte contre le terrorisme une priorité. Reste la question de savoir si l'on est prêt à examiner tous les points névralgiques en toute honnêteté.*

*Les auditions des experts étaient très intéressantes mais elles ont été traitées d'une manière indigne par la commission. À la demande du ministre, certaines déclarations ont été supprimées dans le rapport, tandis que d'autres phrases ont été ajoutées.*

*Ainsi, le chef de cabinet du ministre de l'Intérieur avait dit que la Belgique, en raison de son rôle de pays de transit,*

verslag geweerd, terwijl andere zinnen werden toegevoegd.

Enkele verbeteringen hadden betrekking op details, andere sloegen op essentiële elementen van het Belgische terrorismebeleid. Zo zei de kabinetschef van de minister van Binnenlandse Zaken dat België, dankzij de rol als doorgangsland, naar alle waarschijnlijkheid geen doelwit was voor terroristische organisaties. België is een land van overleg waar zelfs aartsvijanden met elkaar kunnen praten. De deskundigen gingen een stap verder en beweerden dat België een land van consensus is geworden. De regering vond deze passage blijkbaar onaanvaardbaar. Het is niet mijn bedoeling te beweren dat de ene passage beter is dan de andere, maar ik vraag me af waarom de regering niet geschreven wil zien dat België inzake terrorisme een land van consensus is. Nochtans kan men zich in de huidige context afvragen of het wel ethisch verantwoord is te aanvaarden dat België als basis dient voor operaties in onze buurlanden, met dien verstande dat dit de prijs is voor de vrede en de veiligheid.

Ook de Spaanse deskundige die enige maanden geleden door de commissie werd gehoord kaartte dit punt op een diplomatische wijze aan. Onze Europese partners verwachten een perfecte loyaliteit. Door zonder meer aan te nemen dat België een transitland kan zijn en dat het een consensus land is, wordt de indruk gewekt dat we het terrorisme op de buurlanden afwentelen. Bovendien is het alsof onze diensten geen opdracht krijgen tegen terreurorganisaties zolang ze in België geen aanslagen plegen.

Ik hoop dat dit niet strookt met de werkelijkheid, want niet alleen het imago van ons land maar ook de interne veiligheid zou hierdoor zwaar onder schut komen te staan. Indien de regering de wil heeft krachtdadig en solidair tegen het terrorisme op te treden, dan is de houding van de minister om deze gevoelige passage te laten schrappen onbegrijpelijk. Het getuigt in elk geval niet van politieke moed.

Ik betreur dit en ik hoop dat in de toekomst een diepgaand debat kan worden gevoerd over de wijze waarop ons land met terreurorganisaties omgaat.

**De heer Antoine Duquesne**, minister van Binnenlandse Zaken. – *Op een spoedvergadering van de commissies van de Kamer en de Senaat naar aanleiding van de tragische gebeurtenissen in New York en Washington heb ik de maatregelen die we onmiddellijk hebben genomen, uitvoerig toegelicht. Dit was geen allesomvattende analyse van de middelen waarover we beschikken om het terrorisme te bestrijden. Vandaag neemt de Senaat kennis van dit verslag. Ik was niet verbaasd over de opmerkingen en suggesties van de ambtenaren en politiemensen.*

*Professor Halkin stelde dat iemand die de oorlog van '14-'18 in de loopgraven heeft meegemaakt, waarschijnlijk een onjuist beeld van de oorlog zou geven, als hem werd gevraagd erover te vertellen. Men moet dus kritisch zijn. De verantwoordelijkheden liggen op verschillende niveaus. Ik besef dat er problemen kunnen zijn met het aantal manschappen en ik wijs mijn collega Verwilghen er herhaaldelijk op dat we over agenten moeten beschikken die deze vreemde talen machtig zijn. Wij ontvangen informatie uit radio en televisie.*

*Ik denk niet dat we moeten beschikken over een systeem van administratieve telefoontaps. Natuurlijk moeten we opletten*

*n'était pas une cible pour les organisations terroristes. La Belgique est un pays de concertation.*

*Les experts allaient plus loin en affirmant que la Belgique est devenu un pays de consensus. Le gouvernement a estimé que ce passage était inacceptable, et je me demande pourquoi.*

*Dans le contexte actuel, on peut se demander s'il est responsable d'un point de vue éthique d'accepter que la Belgique serve de base pour des opérations dans les pays voisins, étant entendu que c'est le prix à payer pour la paix et la sécurité.*

*Selon l'expert espagnol entendu par la commission, en acceptant sans plus que la Belgique puisse être un pays de transit et que c'est un pays de consensus, on donne l'impression de se débarrasser du terrorisme aux dépens de nos voisins. En outre, c'est comme si nos services ne recevaient aucune mission contre les organisations terroristes aussi longtemps que la Belgique ne fait pas l'objet d'un attentat.*

*J'espère que telle n'est pas la réalité car l'image de notre pays mais aussi la sécurité interne seraient compromises. Si le gouvernement veut lutter énergiquement contre le terrorisme, l'attitude du ministre est alors incompréhensible. Elle témoigne en tout cas d'un manque de courage politique.*

*Je le déplore et j'espère que nous pourrons mener un débat approfondi sur la manière dont notre pays approche les organisations terroristes.*

**M. Antoine Duquesne**, ministre de l'Intérieur. – Je ne paraphraserai pas l'excellent rapport de Mme Willame. À l'occasion de la réunion dans l'urgence des commissions de la Chambre et du Sénat à la suite des événements dramatiques qui s'étaient produits à New York et à Washington, j'ai détaillé les mesures que nous avons prises immédiatement. Je n'ai pas eu la prétention de faire une analyse complète, précise et détaillée de l'efficacité ou des moyens dont nous disposons pour lutter contre le terrorisme. Cela doit faire l'objet d'autres débats. Aujourd'hui, le Sénat doit prendre acte du rapport dressé à la suite des événements. J'ai lu avec intérêt les déclarations de plusieurs fonctionnaires, notamment les fonctionnaires de police. Je n'ai pas été surpris par leurs observations et suggestions. Je suis bien entendu très attentif à ces préoccupations.

Mon professeur de critique historique à l'Université de Liège, M. Halkin, expliquait que, si celui qui avait vécu la guerre de 14-18 dans les tranchées avait dû la raconter, il en aurait probablement donné une image inexacte. Dans tous les exercices de ce genre, il y a donc à prendre et à laisser. Des responsabilités sont exercées à des niveaux différents. Je suis conscient qu'il peut y avoir des problèmes d'effectifs et je

*dat we terroristen niet met hun eigen wapens bestrijden. We mogen hen niet de kans geven om te bevestigen dat we niet volgens de democratische regels werken. Ik was voorzitter van de commissie voor de Justitie toen de wetgeving op de Veiligheid van de Staat werd aangenomen. Toen reeds hebben we beloofd dat we ernstig zouden nadenken over een wettelijke regeling inzake de telefoontaps. Die moet er komen want we zijn een van de enige Europese landen zonder een wetgeving terzake. Op de Europese Raad Justitie en Binnenlandse Zaken van 20 en 21 september jongstleden werd beslist een inventaris op te stellen van de middelen die in elk land beschikbaar zijn, ervaringen uit te wisselen en indien nodig aanbevelingen te doen aan staten die niet genoeg inspanningen doen. Dit moet worden voortgezet.*

*Een ander punt is de veiligheid. Vanochtend nog hebben we een interessant debat gehad over de veiligheid van kerncentrales. Ik blijf erbij dat jammer genoeg geen absolute garanties kunnen worden geboden inzake veiligheid, zelfs al wordt aan het ondenkbare gedacht. Er moet constant een evaluatie worden gemaakt, die altijd een stuk onzekerheid in zich draagt. We moeten oppassen dat we geen psychosegevoel veroorzaken bij de bevolking, die natuurlijk zeer onzeker is door wat ze op televisie heeft gezien. We moeten dus maatregelen nemen zonder in de valstrik van de terroristen te trappen die enerzijds buitensporige maatregelen en anderzijds een psychosegevoel bij de bevolking willen. De meest spectaculaire maatregelen, zelfs telefoontaps, zijn trouwens niet noodzakelijk de meest efficiënte.*

*De beste investering is die in informatie en informatie-uitwisseling. Daarom stel ik voor dat een federale directie voor de Openbare Veiligheid wordt opgericht. Dat is geen orgaan dat komt boven al wat nu reeds bestaat, maar een plaats voor informatiecoördinatie die zoveel mogelijk stukken van de puzzel moet verzamelen en vooral ernstige analyses moet maken. Deze analyses moeten ons in staat stellen de meest gepaste acties te ondernemen. Dit heeft natuurlijk allemaal geen zin als het tot België beperkt blijft. Het moet in eerste instantie binnen Europees Unie worden georganiseerd. Op de bovenvermelde Raad JBZ hebben we dan ook beslist politieofficieren en officieren de van inlichtingendiensten naar Europol te zenden met de opdracht een nauwkeurig beeld te maken van dit fenomeen.*

*Ook hebben we de transatlantische dialoog uitgebouwd zodat er een betere uitwisseling van informatie is en eventuele juridische problemen kunnen wegwerken. Aan beide zijden van de Atlantische oceaan liggen grote democratieën; de regels verschillen misschien, maar ze zijn ingegeven door dezelfde bekommernissen. Dat aan de ene kant de personen worden beschermd en aan de andere de informatie, vloeit voort uit dezelfde bezorgdheid. De bescherming van de informatie in de Verenigde Staten heeft de bescherming van de persoon tot doel zodat wordt vermeden dat bepaalde informatie wordt onthuld.*

*Als we er niet in slagen deze juridische problemen op te lossen met respect voor het recht en met efficiënte procedures, dan geven we de terroristen en hun handlangers vrij spel.*

*We mogen ook niet de indruk wekken dat het grondgebied van de Europese Unie en België de schuilplaats is voor alle terroristen ter wereld. Ik geef grif toe dat er zich terroristen*

rappelle régulièrement à mon collègue, M. Verwilghen, qui est le principal ministre compétent en la matière, que nous devons disposer d'un certain nombre d'agents qui pratiquent ces langues étrangères. Nous obtenons des informations simplement grâce à l'écoute des radios ou des télévisions.

Devons-nous disposer d'un système d'écoutes administratives ? Je réponds par l'affirmative. Bien entendu, nous devons prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas lutter contre le terrorisme avec les mêmes armes que les terroristes. Et nous ne devons pas leur donner l'occasion d'affirmer que nous ne fonctionnons pas selon les règles de la démocratie. J'étais président de la commission de la Justice lorsqu'a été adoptée la législation sur la sûreté de l'État. À cette époque, on avait déjà promis d'examiner avec sérieux l'opportunité d'une législation relative aux écoutes. Je crois qu'elle doit voir le jour. Nous sommes l'un des rares pays en Europe qui ne dispose pas d'une telle législation. Sous ma présidence, le conseil européen JAI des 20 et 21 septembre derniers a décidé de procéder à un inventaire des moyens mis en œuvre dans chacun des pays, d'échanger les expériences et, le cas échéant, d'adresser des recommandations à des États qui feraient des efforts insuffisants en la matière. Je suis donc tout à fait favorable à poursuivre dans cette voie.

Outres les aspects réglementaires, il y a les aspects de sécurité. Nous avons encore eu ce matin un débat intéressant relatif à la sécurité des centrales nucléaires. Je continue à le penser que, malheureusement, en matière de sécurité, vous ne pouvez jamais, même lorsque vous pensez à l'impensable, donner de garanties totales de sécurité. Nous devons donc constamment procéder à une évaluation qui comporte sa part d'incertitude. Nous devons également veiller, dans notre comportement, à éviter de développer un sentiment de psychose au sein de la population qui, à cause de ce qu'elle a vu à la télévision, éprouve naturellement une très grande inquiétude. Nous devons donc prendre des mesures tout en évitant de tomber dans le piège des terroristes, d'une part par des mesures excessives et, d'autre part, par un sentiment de psychose. J'ajoute que d'ailleurs les mesures les plus spectaculaires, et spécialement les mesures de police, ne sont pas nécessairement les plus efficaces, même pas les écoutes téléphoniques.

Je crois personnellement que le meilleur investissement à faire est dans l'intelligence, dans l'échange d'information. Bien entendu les choses doivent exister comme cela chez nous. C'est la raison pour laquelle je propose la création d'une direction fédérale de la Sécurité publique qui, dans mon esprit, je le dis parce que cela fut mal interprété, n'est pas un organe supplémentaire qui se superposerait à ce qui existe mais au contraire un lieu de coordination de l'information chargé de rassembler un maximum des pièces du puzzle disponible et surtout de procéder à des analyses sérieuses. En effet, ce sont les analyses qui permettent de déterminer les opérations les plus opportunes. Vous comprenez bien que cet exercice réduit uniquement à la Belgique n'a pas de sens et qu'il doit être développé, tout d'abord au niveau des 15 États membres ; c'est ce que nous avons décidé au Conseil JAI des 20 et 21 septembre, avec l'envoi d'officiers de police mais aussi, et c'est nouveau, d'officiers des services de renseignement à EUROPOL avec la mission de photographier le phénomène car tant que nous n'aurons pas de photographies du phénomène, nous réagirons dans le

*in België bevinden.*

*Het verheugt me dat in de nasleep van 11 september gerechtelijke aanhoudingen werden gedaan, ook in België. Deze inspanning moet worden voortgezet en we moeten over doeltreffende middelen beschikken, maar dat moet in alle sereniteit gebeuren. Sinds ik minister ben, heb ik twee situaties meegemaakt. Ofwel gebeurt er niets en krijgen de verantwoordelijken het verwijt dat ze buitensporige maatregelen nemen zodra ze de beschikbare middelen willen optimaliseren. Ofwel wil men dat onmiddellijk uitzonderlijke maatregelen worden genomen, zodra zich spectaculaire en tragische gebeurtenissen voordoen. De dreiging zal waarschijnlijk van elders komen want deze mensen zijn georganiseerd, intelligent en ze beschikken over aanzienlijke middelen. Als we dit doen, dreigen we in de val te lopen en leggen we niet de nodige sereniteit en bezorgdheid aan de dag voor de naleving van de rechten en de individuele vrijheden.*

*Deze discussie en de kritische oordelen verheugen mij. Ze waren alleszins nuttig. Ik zal trachten gevolg te geven aan sommige suggesties. Ik ben er zeker van dat we de discussie in de komende dagen en maanden zullen voortzetten. (Applaus)*

**De voorzitter.** – De Senaat neemt akte van dit verslag.

désordre.

De la même manière, nous avons développé le dialogue transatlantique pour avoir un meilleur échange d'information et surmonter les difficultés juridiques qui peuvent exister. De part et d'autre de l'Atlantique se trouvent de grandes démocraties ; les règles y sont peut-être différentes mais elles sont inspirées par les mêmes préoccupations. Si l'on protège les personnes d'un côté et l'information de l'autre, c'est le même souci qui s'exprime. La protection de l'information aux États-Unis vise à protéger la personne en évitant que ne soient divulguées abusivement certaines informations.

Si nous n'arrivons pas dans le respect du droit et avec des procédures efficaces, parce que bien entendu dans ce domaine les choses vont vite, à surmonter ces problèmes juridiques, nous allons laisser un terrible champ libre aux terroristes et à leurs complices.

Il ne faut pas non plus donner l'impression que le territoire de l'Union européenne et celui de la Belgique en particulier sont devenus les repaires de ce que le monde peut comporter de terroristes. Je reconnais volontiers que nous en avons un certain nombre.

Je me réjouis cependant qu'au lendemain du 11 septembre, des actions aient débouché sur des arrestations judiciaires, notamment en Belgique. Qu'on doive poursuivre cet effort et se doter de moyens performants, j'en conviens, mais cela doit se faire dans la sérénité. Depuis que je suis ministre de l'Intérieur, j'ai relevé deux types de situations : soit il ne se passe rien et l'on accuse les responsables de dérive sécuritaire dès lors qu'ils veulent améliorer les performances des outils disponibles ; soit, dès que surviennent des événements aussi spectaculaires et dramatiques que ceux auxquels nous avons assisté, on voudrait dans l'urgence se doter de moyens exceptionnels. Or, la menace viendra probablement d'ailleurs car ces gens sont organisés, intelligents et disposent de moyens importants. Si l'on procédait de cette manière, on risquerait de tomber dans le piège qui nous est tendu et de ne pas réfléchir avec la sérénité voulue et avec la préoccupation permanente du respect des droits et des libertés individuelles.

Je me réjouis de cette discussion et des jugements critiques qui ont pu être formulés. J'espère en avoir retiré des informations utiles pour le Sénat. En tout cas, j'en ai fait mon profit. Je serai attentif à un certain nombre de suggestions auxquelles j'essaierai de donner suite. Je suis convaincu que nous poursuivrons cette discussion dans le jours et les mois qui viennent. *(Applaudissements)*

**M. le président.** – Le Sénat prend acte de ce rapport.

**Voorstel tot wijziging van de artikelen 23 en 27 van het Reglement van de Senaat (van de heer Hugo Vandenberghe c.s., Stuk 2-829)**

**Voorstel tot wijziging van artikel 26 van het Reglement van de Senaat (van de heer Philippe Monfils, Stuk 2-872)**

**Algemene bespreking**

**De voorzitter.** – Ik stel voor deze voorstellen samen te bespreken. (*Instemming*)

Het woord is aan de heer Vandenberghe voor een mondeling verslag.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V), rapporteur.** – Hiermee zijn we dan eindelijk aan het belangrijkste punt van de agenda van vandaag, namelijk de openbaarheid van de commissievergaderingen. (*Applaus*)

Het verslag geeft een indrukwekkende lijst van al de zeer degelijke argumenten die ons hebben doen besluiten om de commissievergaderingen voortaan openbaar te houden. Uitzondering op die regel wordt gemaakt wanneer het gaat om persoonsgegevens of geloofsbriefjes, voor bijzondere commissies of wanneer het Bureau of een meerderheid van de gewone commissies daarom vraagt. We kennen allemaal de argumenten die daarover zijn uitgewisseld. Het Bureau heeft op drie van zijn bijeenkomsten een debat aan deze zaak gewijd en uiteindelijk eenparig kunnen instemmen met het voorstel dat vandaag aan de plenaire vergadering wordt voorgelegd. (*Applaus*)

**De heer Vincent Van Quickenborne (VU-ID).** – Ik dank de heer Vandenberghe voor zijn schitterende uiteenzetting. (*Gelach*)

Ik kan alleen maar hopen dat de Senaat gedurende het anderhalve jaar dat hem in deze legislatuur nog rest – als het de meerderheid mee zit – eventuele voorstellen tot verandering sneller in overweging zal nemen, sneller behandelen en sneller tot besluiten zal komen. Het voorstel tot openbaarheid van de commissievergaderingen heb ik twee jaar geleden al ingediend. Het heeft blijkbaar veel tijd en moeite gekost om uzelf en het Bureau daarvan te overtuigen maar het is dan toch gelukt. Ik zal dan ook met overtuiging dit voorstel tot wijziging van het reglement goedkeuren. Ik hoop dat de goedkeuring van dit voorstel een aansporing zal zijn om voortaan wat minder terughoudendheid aan de dag te leggen en wat meer naar de toekomst te kijken.

– De algemene bespreking is gesloten.

**Artikelsgewijze bespreking van het voorstel tot wijziging van de artikelen 23 en 27 van het Reglement van de Senaat (van de heer Hugo Vandenberghe c.s., Stuk 2-829)**

(Voor de tekst aangenomen door het Bureau, zie stuk 2-829/4.)

– De artikelen worden zonder opmerking aangenomen.

**Proposition modifiant les articles 23 et 27 du Règlement du Sénat (de M. Hugo Vandenberghe et consorts, Doc. 2-829)**

**Proposition de modification de l'article 26 du Règlement du Sénat (de M. Philippe Monfils, Doc. 2-872)**

**Discussion générale**

**M. le président.** – Je vous propose de joindre la discussion de ces propositions. (*Assentiment*)

La parole est à M. Vandenberghe pour un rapport oral.

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V), rapporteur.** – *Le rapport comporte une liste impressionnante d'arguments qui nous ont incités à décider que les réunions de commission seront désormais publiques. Il pourra être dérogé à cette règle pour les données à caractère personnel ou la vérification des pouvoirs, pour les commissions spéciales ou encore à la demande du Bureau ou de la majorité des commissions ordinaires. Au terme d'un débat qui s'est déroulé au cours de trois réunions du Bureau, celui-ci s'est rallié, à l'unanimité, à la proposition qui vous est soumise aujourd'hui.* (*Applaudissements*)

**M. Vincent Van Quickenborne (VU-ID).** – *J'espère que pendant le reste de la législature, d'éventuelles propositions de modification du règlement seront traitées plus rapidement par le Sénat. Il y a deux ans, j'avais déjà déposé une proposition visant à rendre publiques les réunions de commission. Je voterai donc avec conviction la présente proposition de modification du règlement qui, je l'espère, incitera à surmonter certaines réticences et à faire davantage preuve d'ouverture.*

– La discussion générale est close.

**Discussion des articles de la proposition modifiant les articles 23 et 27 du Règlement du Sénat (de M. Hugo Vandenberghe et consorts, Doc. 2-829)**

(Pour le texte adopté par le Bureau, voir document 2-829/4.)

– Les articles sont adoptés sans observation.

– Over het voorstel in zijn geheel wordt later gestemd.

**Artikelsgewijze bespreking van het voorstel tot wijziging van artikel 26 van het Reglement van de Senaat (van de heer Philippe Monfils, Stuk 2-872)**

(Voor de tekst aangenomen door het Bureau, zie stuk 2-872/4.)

– Het enig artikel wordt opmerking aangenomen.

– Over het voorstel in zijn geheel wordt later gestemd.

## Gelukwensen

**Mevrouw Jeannine Leduc (VLD).** – Mijnheer de voorzitter, ik vernam vandaag dat vier van onze collega's vandaag precies twintig jaar dienst hebben in het Parlement.

Dat zijn, om te beginnen, u zelf, mijnheer de voorzitter, de heer Kelchtermans, de heer Moureaux en de heer Monfils. Ik vermoed dat alle collega's hen graag met een hartelijk applaus willen feliciteren. (*Levendig applaus*)

**De voorzitter.** – Ik dank u voor dit sympathieke initiatief, mevrouw Leduc.

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Ik merkte het pas op het feestje dat mijn medewerkers hadden georganiseerd. Had ik het eerder geweten, dan had ik al mijn collega's senatoren uitgenodigd.

## Stemmingen

(De naamlijsten worden in de bijlage opgenomen.)

**Wetsontwerp ter vergemakkelijking van de uitoefening van het beroep van advocaat en van de vestiging in België van advocaten die onderdaan zijn van een andere lidstaat van de Europese Unie (Stuk 2-836)**

### Stemming 1

Aanwezig: 45

Voor: 38

Tegen: 0

Onthoudingen: 7

– Het wetsontwerp is aangenomen.

– Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Ik heb mij onthouden om te kunnen vaststellen dat de meerderheid niet kan garanderen dat het quorum wordt bereikt. Om die reden zullen wij de zaal verlaten. (*De CD&V-fractie verlaat de zaal.*)

**De voorzitter.** – Ik stel vast dat het quorum niet kan worden bereikt. De overige stemmingen zullen derhalve op een latere datum plaatsvinden.

(Voorzitter: de heer Jean-Marie Happart, ondervoorzitter.)

– Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble de la proposition.

**Discussion des articles de la Proposition de modification de l'article 26 du Règlement du Sénat (de M. Philippe Monfils, Doc. 2-872)**

(Pour le texte adopté par le Bureau, voir document 2-872/4.)

– L'article unique est adopté sans observation.

– Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble de la proposition.

## Félicitations

**Mme Jeannine Leduc (VLD).** – J'ai appris que quatre de nos collègues fêtent aujourd'hui vingt ans de carrière au Parlement. Il s'agit de vous, monsieur le Président, ainsi que de M. Kelchtermans, de M. Moureaux et de M. Monfils. Je suis certaine que tous nos collègues se joindront à moi pour les féliciter. (*Vifs applaudissements*)

**M. le président.** – Je vous remercie de cette sympathique initiative, madame Leduc.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Je l'ignorais. Je l'ai appris par une petite fête préparée par mes collaboratrices qui, elles, le savaient. Si je l'avais appris avant, j'aurais volontiers invité au champagne tous les collègues du Sénat !

## Votes

(Les listes nominatives figurent en annexe.)

**Projet de loi visant à faciliter l'exercice de la profession d'avocat ainsi que l'établissement en Belgique d'avocats ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne (Doc. 2-836)**

### Vote n° 1

Présents : 45

Pour : 38

Contre : 0

Abstentions : 7

– Le projet de loi est adopté.

– Il sera soumis à la sanction royale.

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Je me suis abstenu pour pouvoir constater que la majorité n'est pas en nombre. C'est la raison pour laquelle nous allons quitter l'hémicycle. (*Le groupe CD&V quitte l'hémicycle*)

**M. le président.** – Je constate que le Sénat n'est pas en nombre. Les autres votes auront dès lors lieu à une date ultérieure.

(M. Jean-Marie Happart, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)

## Vraag om uitleg van de heer Philippe Monfils aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over «het door de regering aangekondigde mobiliteitsbeleid» (nr. 2-567)

*De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC). – Ik ben enigszins ontgoocheld door de beslissingen die de Ministerraad onlangs heeft genomen: na twee en een half jaar werk komt hij niet verder dan vier bladzijden over verkeersveiligheid, waarvan één dan nog aan algemene overwegingen is gewijd. Dat is nogal weinig, te meer daar op pagina 1, met de titel “Een gezamenlijke aanpak, doelstelling per doelstelling”, de regering heeft beslist een federale commissie voor de verkeersveiligheid op te richten die tegelijkertijd een soort interministerieel overlegcomité is. Als het twee en een half jaar vergt om een interministerieel overlegcomité tussen de federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten op te richten, dan vraag ik mij echt af wat sindsdien is gedaan op het vlak van verkeersveiligheid. Het gaat nochtans om een belangrijk probleem.*

*De begindoelstelling is prijzenswaardig en ik kan ze bijtreden: het aantal verkeersdoden tegen 2006 met 30% terugdringen, of zoals de Europese Unie voorstelt, met 50% tegen 2010.*

*Het is duidelijk dat 1.470 doden te veel is. Toch mag niet met de cijfers worden gesjoemeld. Ik heb de indruk dat sommige ministers met statistieken hun gelijk willen bewijzen. Er werd beweerd dat 2000 een rampjaar was op het vlak van de verkeersdoden. Laten we niet overdrijven. In de dertig jaar tussen 1970 en 2000 is het aantal doden en zwaargewonden met 50% verminderd, van het indexcijfer 100 naar 42,4. Tussen 1995 en 2000 is het indexcijfer verder gedaald van 53,4 naar 42,4.*

*Het indexcijfer is in 2000 lichtjes gestegen tegenover 1999, maar het ligt nog altijd lager dan in 1998. De statistieken kunnen over een periode van twee jaar sterk afwijken. Enkele kettingsbotsingen of een busongeluk met veel doden en zwaargewonden kunnen een grote invloed hebben op de statistieken. Ik zou trouwens hetzelfde hebben gezegd mocht de minister hebben beweerd dat in 2000 twee doden minder zijn gevallen dan in 1999. De cijfers moeten over een langere periode worden geanalyseerd.*

*Over een termijn van dertig jaar, en zelfs over een termijn van vijf jaar, is de situatie aanzienlijk geëvolueerd. Tussen 1980 en 2000 is het aantal doden en zwaargewonden in alle categorieën van weggebruikers gedaald: met 73% voor de voetgangers, 54% voor de fietsers en 35% voor de automobilisten. Alleen bij de vrachtwagens werd een stijging genoteerd. Zelfs tussen 1999 en 2000, toen de minister de bevolking een sterk signaal wou geven, werd een vermindering van het aantal slachtoffers vastgesteld, behalve in de categorie bussen en minibussen. Ik wil geen misbruik maken van de statistieken. Discussie blijft immers altijd mogelijk.*

*Hoe gaat de minister dit aantal terugschroeven? De cijfers tonen aan dat er inspanningen werden gedaan; vooral de autoproducenten hebben hun producten constant verbeterd. Ik*

## Demande d'explications de M. Philippe Monfils à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur «la politique de mobilité annoncée par le gouvernement» (n° 2-567)

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Je suis heureux que quelques minutes après avoir célébré mes vingt ans de vie parlementaire, je poursuis mon existence par un acte parlementaire, à savoir une demande d'explications à un ministre !

Madame la ministre, je vous avoue que je suis quelque peu déçu par les décisions prises tout récemment par le Conseil des ministres : quatre pages sur la sécurité routière dont la première ne reprend que des considérations générales, après deux ans et demi de travail ! Cela me paraît peu, d'autant que dans la première page intitulée « Approche concertée par objectifs », vous décidez de créer une commission fédérale pour la circulation routière, qui serait, en quelque sorte, en même temps un comité interministériel de concertation. S'il a fallu deux ans et demi pour créer un comité interministériel de concertation entre l'État fédéral, les communautés et les régions, je me demande vraiment ce qui a été fait dans le cadre de la sécurité routière depuis tout ce temps. Il s'agit pourtant, en l'occurrence, d'un problème important.

Votre objectif d'entrée de jeu est louable et je le partage : réduire le nombre de 1.470 morts de 30% en 2006, ou comme proposé par l'Union européenne, de 50% en 2010. Nous ne pouvons tous qu'y souscrire.

Il est clair que 1.470 morts, c'est trop. Toutefois, madame la ministre, je voudrais que l'on ne trafique pas les statistiques. Quand je lis dans les journaux, non seulement vos déclarations mais aussi celles d'autres ministres, j'ai le sentiment que l'on fait dire aux statistiques ce que l'on veut. On a dit que l'an 2000 avait été une catastrophe du point de vue du nombre de morts. N'exagérons rien ! Il faut se rendre compte qu'en trente ans, de 1970 à 2000, le nombre de morts et de blessés graves a diminué de 50%, passant de l'indice 100 à l'indice 42,4 et que de 1995 à 2000, il est encore descendu pour passer de l'indice 53,4 à l'indice 42,4.

Certes, en 2000, l'indice a légèrement augmenté, dépassant ainsi l'indice de 1999, mais il est resté inférieur à celui de 1998. Cependant, les statistiques peuvent varier considérablement sur deux ans. Il suffit, et cela a d'ailleurs été le cas, de quelques collisions en chaîne ou d'un accident de bus entraînant, malheureusement, de nombreux morts et blessés graves pour qu'une statistique varie dans un sens ou dans l'autre. Mon raisonnement aurait d'ailleurs été le même si vous aviez dit qu'il y avait deux morts de moins en l'an 2000 qu'en 1999 et que ce résultat vous paraissait intéressant : il convient d'examiner les chiffres sur une longue période.

J'estime que sur trente ans, et même sur cinq ans, la situation a considérablement évolué. En tout cas, de 1980 à 2000 – et 1980, ce n'est pas si loin, c'est l'année où je devenais parlementaire et je ne suis pas encore tout à fait gâteux, me semble-t-il ! –, toutes les catégories d'utilisateurs ont vu diminuer le nombre de morts ou de blessés graves, et nous ne pouvons



*ben aan mijn zesentwintigste auto toe en heb nog nooit een ongeluk gehad. Tien of vijftien jaar geleden hadden de auto's een minder goede wegligging, klaptten de banden enzovoort.*

*De minister is geobsedeerd door de snelheid die ze lineair wil verminderen. Bij haar aantreden had ze beloofd haar plannen in een Senaatscommissie toe te lichten. Ze is die belofte niet nagekomen want ik heb mijn informatie hoofdzakelijk uit de pers moeten halen. Ik voel me dan ook verplicht een vraag om uitleg te stellen*

*Ik heb de plannen van de minister vernomen via de nota van de Ministerraad, een vroegere nota en via artikelen in de pers waarin de minister het nieuwe systeem uit de doeken doet: het nieuwe rijbewijs, de invoering van een proeftijd, verhoogde verkeersveiligheid, hard terugslaan, enzovoort.*

*Dit is allemaal nogal ongenueanceerd. In de pers verschijnen constant artikelen die over niets anders gaan: een proef met een snelheidsbegrenzer in Gent of een voertuig dat door een vliegtuig werd geflitst. De regering zal dus betalen voor een Cessna die af en toe snelheidscontroles zal doen. Federale politieagenten moeten zich daarbij verstoppen.*

*Waarom gebruiken we geen Harriers, die verticaal kunnen opstijgen en landen en die momenteel tegen de Taliban worden ingezet? Als de Taliban worden verslagen, kunnen deze vliegtuigen misschien voor een prik worden gekocht en ingezet voor de verkeersveiligheid, zodat de federale politie en de minister kunnen vervolgen en flitsen. Een Harrier is veel beter dan een Cessna; hij kan voor de overtreder landen zodat een federaal politieagent kan uitstappen en een boete kan uitschrijven. Dan moet de overtreder niet door een motoragent worden achtervolgd. Er zijn grenzen, lijkt het mij.*

*De voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft het ook over meer politiecontroles. Hij zou echter wat mediatraining kunnen gebruiken. Zo verklaart hij dat hij zijn rijgedrag sinds zijn aantreden op 15 september 2000 heeft moeten aanpassen. Zelf zou ik mijn rijgedrag nooit aanpassen naargelang mijn functie. Men moet op de weg altijd hoffelijk en ernstig zijn en ongelukken trachten te vermijden. Mocht ik voorzitter van de verkeersveiligheid worden, zou ik dergelijke absurditeiten nooit verkondigen.*

*Naast een pagina met algemene opmerkingen is in de nota een volledige pagina gewijd aan strengere straffen, hogere boetes, bewakingscamera's enzovoort. Is minister Durant bevoegd voor Mobiliteit of voor Justitie? Een minister van Mobiliteit moet zich met de verkeersveiligheid bezig houden en een oplossing trachten te vinden voor files en dergelijke.*

*Heeft ze trouwens de statistieken gezien? In de nota staat geen woord over de weekendongevallen. Nochtans valt 30% van de auto-ongevallen met doden of zwaargewonden tijdens de drie weekendnachten. Jongeren zijn de belangrijkste slachtoffers. Natuurlijk mogen we de jongeren niet stigmatiseren, maar het is nu eenmaal zo dat tijdens het weekend aanzienlijk meer jongeren bij ongevallen betrokken zijn. Dit percentage ligt hoger dan het percentage ongevallen tijdens de week in alle leeftijdscategorieën en dan het percentage weekendongevallen in andere leeftijdscategorieën. Je moet er de kranten op maandagochtend maar eens op nalezen: verlies van de controle over het stuur, slippen vanwege de mist of ijzel. Dat is absurd: niet de mist*

que nous en réjouir : -73% pour les piétons, -54% pour les cyclistes, et -35% pour les voitures. Le seul poste en augmentation est celui des poids lourds – camions légers, camions plus importants, semi-remorques. Même de 1999 à 2000, alors que vous essayez de donner à la population un signal dramatique, on a constaté une diminution du nombre de victimes, sauf en ce qui concerne les cars et les minibus, secteur en augmentation de 10,9%. Je n'abuserai pas des statistiques car on pourrait s'opposer infiniment à cet égard.

Je m'interroge sur votre politique, madame la ministre. Comment faire pour diminuer ce nombre ? Les chiffres démontrent qu'un effort a été fait ; il est dû essentiellement aux fabricants de voiture qui n'ont cessé d'améliorer leurs produits. J'en suis à ma vingt-sixième voiture, sans accident. Il y a dix ou quinze ans, les voitures avaient une tenue de route savonneuse, les pneus éclataient, etc.

Alors, que faire ? Vous semblez avoir une hantise, celle de diminuer la vitesse de manière linéaire et sans nuance. Au début de votre entrée en fonction, vous aviez promis devant une commission du Sénat de venir expliquer vos propositions avant de les faire avaliser par le gouvernement. Vous n'avez pas tenu cette promesse puisque notre information sur les décisions prises provient essentiellement de la presse et de quelques documents distribués ici ou là. Je suis obligé d'adresser cette demande d'explications à la ministre de la Mobilité parce qu'elle n'est pas venue en commission, ce qu'elle aurait pourtant dû faire, notamment après le rapport sur la mobilité qui a été établi par des collègues du Sénat.

Je connais tout de même vos propositions grâce à la note du conseil des ministres, par une note antérieure qui nous est parvenue on ne sait comment, ainsi que par une série d'articles de presse où vous vous êtes répandue sur le nouveau système : nouveau permis, probation de deux ans pour l'octroi du permis de conduire, sécurité routière renforcée, frapper fort, etc.

Je peux prouver que votre propos est sans nuances. Nous ne cessons de voir dans la presse des articles inspirés de vous ou signés de vous qui ne parlent que de cela : limiteur de vitesse testé à Gand ou, dernière nouveauté assez surprenante, véhicule *flashé* par un avion. Ainsi donc, on va payer un Cessna qui, dans certaines circonstances, épisodiquement – il ne manquerait plus que cela – pourra vérifier les excès de vitesse en se basant sur deux balises au kilomètre, ce qui impliquera l'intervention de policiers fédéraux embusqués.

Pourquoi ne pas utiliser les avions britanniques Harrier, à décollage et atterrissage verticaux, comme ceux qui sont actuellement en train de toucher les Taliban ? On pourrait peut-être récupérer ces avions à bon prix pour permettre à la sécurité routière, à la police fédérale et par conséquent à vous aussi, madame Durant, de poursuivre et de *flasher*. C'est bien mieux que le Cessna ! Le Harrier pourrait s'arrêter devant le contrevenant, permettant au policier fédéral qui en sortirait de mettre une contravention. Cela éviterait au motard de la police de devoir poursuivre le contrevenant ! Il y a, me semble-t-il, des limites à ne pas dépasser.

Le président de l'Institut belge de sécurité routière parle aussi de renforcement des contrôles de police, etc. Ce monsieur devrait prendre des leçons de médiatisation. Quand on lui demande comment il conduit, il répond : « administrateur

*veroorzaakt het ongeval, maar wel de wijze waarop in mist wordt gereden.*

*Daarover staat niets in de nota. Wat doet de minister tegen deze slachting in de weekends? Na een zwaar weekend wordt op maandag- of dinsdagochtend telkens een radar opgesteld op een zonovergoten autosnelweg. Dat is het beleid inzake verkeersveiligheid. Geen woord over een oplossing voor dit probleem.*

*Ook het alcohol- en drugsprobleem kan grondig worden geanalyseerd. De minister zal opwerpen dat er jaarlijks 165.000 alcoholcontroles worden gehouden. Weet de minister wel dat ook drugs desastreuze gevolgen hebben? Ook in dit verband heeft ze beloften gedaan, maar hoe staat het met de anti-drugscontroles?*

*Ik heb deze vraag ook aan de minister van Justitie gesteld. In 2000 waren er 50 anti-drugscontroles op 1.000 bestuurders. In 1999 werden 163.373 alcoholcontroles gehouden. Wil men niet dat de drugsverslaafden worden gecontroleerd? Is men bang hen te stigmatiseren? Bij die 50 acties was trouwens de helft van de gecontroleerde bestuurders positief.*

*Iedereen weet dat er een drugsprobleem is, dat er drugs worden gebruikt in de discotheken, dat drugs en alcohol een explosieve cocktail zijn, dat de vermoeidheid om vijf uur 's morgens gevaarlijk is. En wat doet men? Jaarlijks zijn er 50 anti-drugscontroles. Telkens zegt men dat dit niet genoeg is en dat er meer moeten komen. Dat is niet ernstig.*

*Men moet de problemen aanpakken. Men maakt zich ervan af door te zeggen dat iemand die twee martini's drinkt een crimineel is, maar dat een jongere die grote hoeveelheden crack of ecstasy gebruikt niet kan worden vervolgd omdat hij te jong is. Het is geen kwestie van leeftijd, alle generaties zijn erbij betrokken.*

*De regering zou strenger kunnen zijn voor drugs; ze zou de preventie kunnen opvoeren, zoals de Responsible Young Drivers die jongeren naar huis brengen. Misschien kan ze soortgelijke organisaties subsidiëren, om zo een alternatief te bieden voor de peperdure taxi's.*

*De minister zou ook kunnen denken aan een openbare dienst die mensen terug thuis brengt. Volgens sommigen vinden jongeren dit een aanslag op hun mannelijkheid. Als het echter om veiligheid gaat, mag niets onverlet gelaten worden. Het is niet met enkele vrijwilligers dat men een preventiebeleid kan uitbouwen. Als men in elk moeilijk arrondissement en in de omgeving van elk risicopunt een beroep kon doen op zulke bestuurders, zou dit bijzonder positieve effecten hebben. Er is ook de Bobcampagne. Het is evenwel niet altijd gemakkelijk iemand te vinden die geen alcohol heeft gedronken.*

*Een uitbreiding van de actie van de Responsible Young Drivers zou een begin van oplossing betekenen of alleszins leiden tot een daling van het aantal verkeersongevallen.*

*Talrijke ongevallen worden ook veroorzaakt door jongeren die tijdens het weekend auto's besturen waarmee ze niet zo goed vertrouwd zijn. Moet aan de ouders niet gevraagd worden hun kinderen niet met te krachtige auto's te laten rijden? Zelf heb ik al tientallen verschillende auto's bestuurd, ook in de autosport. Maar als ik in een auto stap die ik niet ken, ben ik uitermate voorzichtig.*

délégué depuis le 15 septembre 2000, j'ai forcément changé mon comportement sur la route ». Personnellement, que je sois parlementaire, ministre ou promeneur du dimanche, je ne change pas mon comportement en fonction de ma profession ou de mes attitudes. Je considère qu'il faut avoir un comportement civique sur la route, qu'il faut être sérieux et éviter les accidents. Si je devais devenir président de la sécurité routière, vous ne m'entendriez pas dire que j'ai changé complètement mon comportement, frappé par la grâce de mes fonctions... C'est évidemment absurde.

Indépendamment d'une page de garde générale, votre note, madame la ministre, comporte une page complète sur le renforcement des peines, l'augmentation des amendes, les caméras de surveillance, etc. Êtes-vous ministre de la Justice ou de la Mobilité ? Une ministre de la Mobilité doit incontestablement se préoccuper de la sécurité routière mais aussi veiller à éviter les encombrements et autres.

Outre cette obsession de lutter contre la vitesse, avez-vous lu les statistiques ? Dans votre note, je ne trouve pas un mot concernant les accidents du week-end. Or, 30% des conducteurs de voiture tués ou blessés grièvement le sont pendant les trois nuits du week-end. Les jeunes sont les plus touchés. Inutile de me dire qu'on ne doit pas stigmatiser les jeunes. Car c'est un fait qu'il y a le week-end un pourcentage bien plus important de jeunes impliqués dans un accident, et ce pour ces raisons évidentes. Ce pourcentage est plus élevé tant par rapport aux accidents touchant toutes les catégories d'âge pendant la semaine, que par rapport aux autres accidents pendant les trois nuits du week-end. Il suffit de lire les journaux le lundi matin : perte de contrôle, dérapage dû au brouillard ou au verglas. C'est absurde ! Ce n'est pas le brouillard qui cause l'accident mais la manière de conduire dans le brouillard.

Tout cela passe inaperçu dans votre note. Que fait-on face à ce véritable massacre du week-end ? Chaque fois qu'il y a un problème grave le week-end, on réagit le lundi ou le mardi matin, en plaçant un radar sur une autoroute ensoleillée et on coince les gens. Voilà la politique de sécurité routière ! Il n'y a pas un mot dans votre note sur la possibilité de corriger quelque peu ce phénomène.

On pourrait aussi analyser en profondeur le problème de l'alcool et de la drogue. Vous me direz que pour l'alcool, des contrôles sont effectués. C'est exact : ils sont au nombre de 165.000 par an. Cependant, savez-vous, madame la ministre, que l'usage de la drogue est également désastreux ? La aussi, vous nous avez promis un certain nombre de choses. Mais où en est-on actuellement en ce qui concerne les contrôles anti-drogue ?

J'ai posé la question au ministre de la Justice. En l'an 2000, au moment où le gouvernement avait dit qu'il allait lutter contre la drogue, 50 contrôles ont été organisés pour 1.000 conducteurs. En 1999, il y a eu 163.373 contrôles contre l'alcoolisme. Vous ne voulez pas contrôler les drogués ? Vous avez peur de les stigmatiser ? J'ajoute que l'on a constaté que pour les 50 opérations, la moitié des résultats étaient positifs.

Tout le monde sait qu'il y a actuellement un problème de drogue, qu'on en consomme en discothèque, que le cocktail alcool-drogue est détonant, que la fatigue à 5 h du matin est dangereuse. Et que fait-on ? On effectue 50 contrôles

*Iemand die zijn zoon of dochter een Mercedes of Porsche toevertrouwt van 9 uur 's avonds tot 4 uur 's morgens, moet niet verbaasd zijn 's anderendaags een autowrak terug te vinden.*

*Zo zou men personen die sinds minder dan twee jaar een rijbewijs hebben behaald kunnen verbieden tijdens het weekend een auto te besturen waarvan ze niet de eigenaar zijn. Er zijn nog andere formules mogelijk. Ik vraag dat men daarover nadenkt. Als al eens wordt gezegd dat de politie niets doet, dan moet die zich niet wreken door maandagmorgen of dinsdagavond radarcontroles uit te voeren op de autoweg naar de kust, waar het toch al moeilijk is meer dan 130 km per uur te rijden. Ik vind dus dat er verschillende mogelijkheden zijn en dat de minister die niet heeft bestudeerd.*

*Ik vind het een beetje gemakkelijk alle ongevallen te wijten aan overdreven snelheid. Als iedereen 10 km per uur zou rijden, zouden er misschien geen ongevallen meer zijn, tenzij sommigen in slaap vallen achter het stuur. Bij dodelijke ongevallen of ongevallen met zwaargewonden, is het niet respecteren van de voorrangsregels de tweede oorzaak, na het verlies van controle over het stuur wat overigens niet altijd aan overdreven snelheid te wijten is.*

*Snelheidsbeperkingen heb ik altijd al absurd gevonden, want men moet de snelheid aanpassen aan de omstandigheden. Zo is rijden tegen 115 km per uur op een glad wegdek misdadig, ook al eerbiedigt men de snelheidsbeperking. Daaraan doet men echter niets.*

*In 1999 werden 346.501 bekeuringen voor overdreven snelheid opgesteld en 3.366 voor het niet respecteren van de voorrangsregels. Het is natuurlijk gemakkelijker stripverhalen in zijn radarvoertuig te lezen, dan bestuurders op te sporen die de voorrangsregels op gevaarlijke kruispunten overtreden.*

*Ik weet dat de minister niet bevoegd is voor ruimtelijke ordening, maar er zijn toch heel wat zwarte punten waar de wegen heraangelegd moeten worden, zoals bijvoorbeeld het kruispunt van de weg Sart Tilmant-Dinant met de weg die van Hoei komt en waar zich vaak zware verkeersongevallen voordoen.*

*Ik kom nu tot de voertuigen. De minister heeft het systeem van de cruise control voor vrachtwagens afgeschaft en ik feliciteer haar daarvoor. Waarop wacht de minister om hetzelfde te doen voor de auto's? Niets is gevaarlijker dan een wagen die zijn bestuurder bestuurt. De reactietijd die nodig is om het systeem uit te schakelen als een onverwachte hindernis opdoemt, belet de bestuurder tijdig te remmen of te versnellen.*

*Mijn ideeën zijn misschien niet volmaakt, mevrouw de minister, maar ze leveren toch stof tot nadenken. Bij één zwaar ongeval op de zes is een vrachtrijder betrokken en dat terwijl de vrachtwagens, bestelwagens en busjes slechts 5 procent van het wagenpark uitmaken. Vrachtwagenchauffeurs mogen in het algemeen niet sneller rijden dan 90 km per uur. Er zijn nu meer ongevallen dan vroeger: men rijdt tegen 90 km per uur, doet er zeven kilometer over om voor te steken en maakt zich verder geen zorgen. Als het verkeer vertraagt, houdt men zich aan de snelheidsbeperking van 90 km per uur... met dramatische gevolgen. Hetzelfde geldt voor de*

*antidrogue en une année en disant qu'ils se multiplieront à l'avenir. Ce n'est pas sérieux.*

*Il faut appréhender les problèmes où ils se posent. On se contente de considérer que celui qui boit deux Martini est un criminel mais que celui qui consomme de grandes quantités de crack ou d'extasy au cours d'une soirée ne peut être poursuivi parce qu'il est jeune. Ce n'est pas une question d'âge, toutes les générations sont concernées.*

*On pourrait être plus sévère pour les drogues ; on pourrait renforcer la prévention, comme le font, notamment, les *Responsible Young Drivers* qui ramènent chez eux les jeunes qui ne se sentent pas en état de conduire. Peut-être pourrait-on développer une politique active de subventionnement d'organismes de ce type, de manière à permettre une alternative aux taxis, qui sont horriblement chers.*

*On pourrait imaginer d'instaurer une sorte de service public de retour au domicile. On me dit que les jeunes considéreraient qu'il s'agit d'une atteinte à leur virilité que d'être ramenés de la sorte. S'agissant d'une question de sécurité, il n'y a aucune raison de ne pas le faire. Quelques volontaires interviennent mais ce n'est pas ainsi que l'on réussit à développer une politique de prévention. Si, dans chaque arrondissement difficile et près de chaque endroit à risque, il y avait des possibilités de faire appel à ce genre de conducteurs, ce serait extrêmement positif. Il y a aussi la campagne « Bob », mais il n'est pas toujours aisé de trouver la personne qui n'a consommé aucun alcool.*

*Si on arrivait à développer considérablement l'action des *Responsible Young Drivers*, on pourrait trouver un début de solution ou en tout cas enregistrer une diminution du nombre d'accidents.*

*Un autre problème se pose : de nombreux accidents sont provoqués par des jeunes qui conduisent durant le week-end des voitures qu'ils n'ont pas l'habitude d'utiliser. Ne peut-on trouver des formules pour conscientiser les parents et éviter qu'ils mettent à la disposition de leurs enfants des voitures trop puissantes ? Personnellement, j'ai conduit des dizaines de voitures différentes au cours de ma vie mais, croyez-moi, quand j'utilise une voiture que je ne connais pas, je fais extrêmement attention, alors que j'ai une certaine habitude des voitures, non seulement sur la route, mais aussi en compétition automobile. Je sais qu'une voiture n'est pas l'autre et que les managements diffèrent d'un modèle à l'autre.*

*Quand on confie à son fils ou sa fille une Mercedes ou une Porsche à 9 heures du soir en lui souhaitant une bonne soirée jusqu'à 4 heures du matin, il ne faut pas s'étonner de retrouver ce véhicule à l'état de ferraille le lendemain.*

*On peut trouver des formules, comme ne pas conduire durant le week-end une voiture dont on n'est pas propriétaire quand on est titulaire d'un permis de conduire depuis moins de deux ans. D'autres formules sont possibles et j'aimerais que l'on réfléchisse à ce type d'opération. Il faut éviter de dire qu'on ne fait rien et se venger en plaçant, le lundi matin ou le mardi soir, des radars sur l'autoroute de la mer à un moment où, de toute manière, il est difficile de dépasser les 130 km/h. J'estime donc que plusieurs possibilités nous sont offertes et que vous ne les avez pas examinées.*

*Quant aux facteurs d'accidents, il me semble un peu facile de*

bussen.

*Ik kom nu tot de controle van de technische voorschriften. Weet de minister dat banden nagenoeg niet op sleet worden gecontroleerd?*

*Ik verkoop geen banden, maar ik weet wel dat iemand die 45.000 km met dezelfde banden rijdt een gevaar betekent. Na 20.000 of 25.000 km hebben banden niet meer de gewenste wegvastheid. Vooral op een nat wegdek zijn halfversleten banden gevaarlijk.*

*Als men geparkeerde auto's van dichtbij bekijkt, merkt men bij hoeveel wagens de banden in goede staat zijn. Dat banden te duur zijn, is een argument dat ik niet aanvaard. De mensen moeten maar minder dure wagens kopen en hun auto uitrusten zoals het hoort.*

*Toch gebeurt er niets. De autokeuring volstaat niet. De controles van de veiligheidsorganismen en de bekeuringen zijn statistisch verwaarloosbaar. De minister stelt nu maatregelen in het vooruitzicht. Ik feliciteer haar en moedig haar aan.*

*Ook bij auto's die op onverklaarbare wijze van de weg afgeraken, speelt de veiligheidsuitrusting een rol. Niet ver van bij me thuis, in de bocht nabij het kerkhof van Robermont, raakte een auto van de weg af. Het ongeval werd toegeschreven aan overdreven snelheid, maar ik weet zeker dat niemand op die plaats 180 km per uur kan rijden, zelfs geen 130 km per uur. Het ongeval is wellicht te wijten aan vermoeidheid, of aan een slechte uitrusting. Op een nat wegdek is de remafstand bovendien groter.*

*Men draait de mensen een rad voor de ogen door hen te laten geloven dat een auto die uitgerust is met ABS- of soortgelijke systemen, nooit van de weg afraakt. Ook Schumacher raakt op een circuit van de weg af. Een auto is immers niet meer dan vier wielen die contact hebben met de weg. Geen enkel systeem slaagt erin een auto op de weg te houden als de grenzen van het voertuig worden overschreden.*

*De veiligheidsuitrusting moet dus beter worden gecontroleerd en rijden met versleten banden moet als een ernstige overtreding worden beschouwd.*

*Uit bepaalde enquêtes blijkt dat vele bestuurders slaperig worden of zelfs inslapen achter het stuur zonder daaronder onder invloed te zijn van alcohol of drugs. Sommige systemen die dit kunnen voorkomen, worden nu bestudeerd. Ik vraag dat de auto's ermee uitgerust worden.*

*De minister vraagt Europa de verkeerssnelheid te beperken, maar zij zou aan Europa ook kunnen vragen na te denken over systemen die de bestuurder beletten in te slapen. Sommige wagens laten al een geluidssignaal horen bij het achteruitrijden of parkeren. Een dergelijk systeem om te beletten dat de bestuurder indut, was wellicht nuttiger. In slaap vallen kan immers catastrofale gevolgen hebben, vooral op gewestelijke, provinciale of lokale wegen.*

*Wat het rijbewijs betreft, ben ik het ermee eens dat de opleiding verbeterd moet worden. De jongeren moeten niet defensief leren rijden, ze moeten leren anticiperen. Als ze achter een wagen rijden, moeten ze niet de achterklep van dat voertuig in het oog houden, maar wel de twee of drie auto's daarvoor. Op die manier vermijden ze betrokken te worden in*

tout attribuer aux excès de vitesse. Il est évident qu'il n'y en aurait plus si tout le monde roulait à 10 km/h... sauf si certains s'endormaient au volant ! Vous n'ignorez pas que pour les accidents entraînant la mort d'une personne ou provoquant des blessures graves, le refus de priorité se place en deuxième position des causes, derrière la perte de contrôle du véhicule, et celle-ci n'est pas toujours due à un excès de vitesse. Personnellement, les limitations de vitesse me sont toujours apparues comme absurdes car la vitesse doit être adaptée aux circonstances ; rouler à 115 km/h si la route est glissante, qu'il pleut ou qu'il y a du verglas est criminel même si l'on respecte la limitation. Or, on ne fait rien à cet égard.

En 1999, on a dressé 346.501 procès-verbaux pour excès de vitesse et 3.366 pour les non-respects de priorité. Il est évidemment plus facile de lire un comics dans sa voiture radar que d'essayer de détecter des conducteurs qui franchissent des priorités de droite à des carrefours dangereux. Or, l'on sait que le non-respect de ce type de priorité entraîne des accidents extrêmement graves ! On n'examine pas cet aspect, on se contente des limitations de vitesse !

Je sais que l'aménagement du territoire ne relève pas de votre compétence mais il y a aussi bien des points noirs à réaménager. Je pense au carrefour – que M. Istasse connaît certainement aussi – où se coupent à angle droit la route reliant le Sart Tilman à Dinant et celle qui vient de Huy. Le stop n'y est souvent pas respecté et c'est l'accident grave ! Sans m'étendre sur ce thème, je veux simplement souligner qu'il faut trouver des solutions adaptées aux divers types de problème.

J'en arrive aux véhicules. Vous avez supprimé le système de *cruise-control* qui permettait pour ainsi dire aux conducteurs de camions de rouler « les pieds sur le tableau de bord et les mains dans les poches », je vous en félicite. Qu'attendez-vous pour en faire autant au niveau des voitures ? Certaines voitures disposent de ce système ; or, il n'y a rien de pire qu'une voiture qui conduit son pilote ! Même si vous respectez la limitation de vitesse, le temps de réaction nécessaire pour déconnecter le système est tel qu'au moindre incident inattendu – un chien qui traverse, sans parler d'un enfant ou d'une personne âgée, ou l'éclatement du pneu du camion qui vous précède –, c'est l'accident grave. En effet, le conducteur n'a pas le temps de remettre le pied sur l'accélérateur ou le frein !

Je sais, madame Durant, que mes idées ne sont peut-être pas parfaites mais il y a tout de même matière à réflexion. On constate qu'il y a un routier impliqué dans un accident grave sur six. Vous connaissez comme moi le pourcentage de camions, camionnettes et minibus, il est de 5% du charroi automobile. Il y a donc bien là un problème ! Il est intéressant de souligner que les routiers sont en général tenus de respecter une vitesse de 90 km/h maintenant. Or, il y a plus d'accidents qu'auparavant : on roule à 90 km/h, on met sept kilomètres pour dépasser quelqu'un et on ne se soucie plus de rien ! Au moindre ralentissement, on continue à foncer à 90 km/h, on respecte la limitation mais ... c'est l'accident dramatique ! Il en va de même pour les bus !

J'irai même plus loin, madame la ministre, en ce qui concerne le contrôle des normes techniques. Renseignez-vous,

*een kettingbotsing.*

*De minister wil dat de jongeren leren hoe ze hun auto moeten beheersen, bijvoorbeeld bij aquaplaning. Op welke manier wil de minister dit bereiken? In Scandinavië is een dergelijke opleiding verplicht.*

*Ze moeten natuurlijk het verkeersreglement kennen. Maar het is niet belangrijk dat ze kunnen inparkeren. Dat leren ze later wel. Wel belangrijk is dat ze in het verkeer kalm en beheerst reageren. Het is niet nodig dat elke autorijschool een oefenterrein heeft, zoals het koninklijk besluit oplegt. Het is wel nodig dat de jonge bestuurders kunnen oefenen in normale omstandigheden. Wellicht zal dat meer geld kosten. Iedereen moet zijn rijbewijs kunnen halen tegen een redelijke prijs. Het is echter beter de kostprijs van een zeer goede opleiding te verminderen dan de sociale en financiële gevolgen te moeten dragen van de dood van 1.470 personen.*

*We moeten een vooruitstrevend beleid voeren en in een goede rijopleiding voorzien die jongeren echt leert hoe een auto te besturen. Inhalen op een overweg is volgens het verkeersreglement niet verboden. Zelf zal ik dat nooit doen, want ik vind dat buitengewoon gevaarlijk. Jongeren moeten dus goed leren rijden. Nu is dat niet het geval. Ze moeten leren hun voertuig onder controle te houden in omstandigheden die bijna dagelijks kunnen voorkomen, aquaplaning of hard remmen in een file bijvoorbeeld. De jonge bestuurders moeten leren niet bruisen te reageren. Men heeft het soms over ongevallen die te wijten zijn aan een muur van mist. Zo'n muur bestaat niet. De bestuurders moeten leren met lage snelheid de mist in te rijden.*

*Voor een gedragswijziging moet men niet rekenen op de veertigers of de vijftigers, maar wel op de jongeren tussen 15 en 18 jaar. Het is de jonge generatie die behoorlijk moet worden opgevoed. Het repressieve aspect mag zeker niet verwaarloosd worden. We moeten aan de jongeren echter vooral uitleggen hoe ze moeten rijden.*

*Opleidingen die de nadruk leggen op het gedrag van de bestuurder zijn nuttig voor jongeren. De minister had gelijk het gebruik van de GSM achter het stuur te verbieden. Maar er is niet alleen de gsm. Ik merk dat talrijke bestuurders met één vinger sturen terwijl ze de krant lezen of dat ze met hun passagier praten. Dat is allemaal bijzonder gevaarlijk. Als men rijdt, houdt men het stuur vast en niets anders. Ook dat kan men jongeren leren. Zonder hun vrijheid af te remmen, kan men hen uitleggen dat een auto een ernstige zaak is. Als ze een helling afdalen op ski's doen ze dat met goed onderhouden ski's en gebruiken ze de juiste techniek. Wie een auto bestuurt, stelt ook een aantal technische handelingen die aangeleerd moeten worden. Ik vind dat autorijden op veel jongere leeftijd aangeleerd kan worden dan nu het geval is. Met jongeren van 13 of 14 jaar kan al een bevredigend resultaat worden bereikt. Men moet ermee ophouden te zeggen dat ze criminelen zijn als ze meer dan 120 km per uur rijden, maar uitstekende bestuurders bij 118 km per uur. Ik geloof nooit dat men op de gewestelijke wegen, waar zeer veel ongevallen voorkomen, tegen 180 km per uur rijdt. In de Ardennen is het moeilijk om meer dan 110 km per uur te rijden. Nochtans zijn er veel ongevallen. Met 90 of 95 km per uur is er geen probleem, denkt men. Maar er vallen de bladeren en is er de bocht. En dan vallen niet alleen de*

*consultez les statistiques, je n'invente rien, c'est indiqué dans le document de sécurité routière. Savez-vous quel est le nombre de contrôles pour pneus lisses ? Il est quasiment nul !*

*Or, il n'est rien de plus dangereux, pour les voitures comme pour les camions, que le problème des pneus. Je ne suis pas marchand de pneus, mais je sais que quelqu'un qui roule 45.000 km avec les mêmes pneus est un dangereux personnage. Après 20.000 ou 25.000 km, il est clair que les pneus n'ont plus l'adhérence voulue et que, notre pays étant ce qu'il est et la chaussée étant mouillée la moitié du temps, un pneu fatigué et usé à 50% est un facteur d'accident.*

*Promenez-vous, j'en ai moi-même un jour fait l'expérience, observez les voitures en stationnement et voyez combien ont des pneus en bon état. Ne me dites pas que cela coûte trop cher. Que les gens achètent des véhicules moins gros mais qu'ils équipent leur voiture convenablement ! C'est très bien d'acheter une voiture de 1.200.000 francs mais si, par la suite, on ne peut plus payer l'assurance, ni de nouveaux pneus, ni la vérification des amortisseurs, c'est extrêmement dangereux.*

*Rien n'est fait. Les contrôles techniques des véhicules automobiles ne suffisent pas. Statistiquement, les contrôles des organes de sécurité et les procès-verbaux dressés en cas de négligence dans ce domaine ne représentent rien. Il semblerait que vous allez peut-être prendre des mesures dans ce domaine. Je vous en félicite et vous y encourage vivement.*

*Le jour où je verrai qu'en effet, certains conducteurs sont sanctionnés par un procès-verbal parce que leur voiture n'est pas en ordre au niveau des équipements de sécurité, je m'en réjouirai. Quand on achète un véhicule, on doit s'assurer que l'on est capable de payer son assurance et les équipements de sécurité.*

*En ce qui concerne les sorties de route inexplicables, cet élément intervient également. La vitesse n'est pas seule en cause. Non loin de mon domicile, j'ai constaté dernièrement une sortie de route près du virage de Robermont, au cimetière. Celle-ci a été imputée à une vitesse excessive mais je vous assure que personne ne peut rouler à 180 km/h à cet endroit, ni même à 130 km/h. Cette sortie de route est sans doute due ou bien à la fatigue, ou bien à un mauvais équipement de la voiture qui, sur une route mouillée, voit sa distance de freinage allongée.*

*À cet égard, tous les systèmes ABS et autres ne sont que de la poudre aux yeux. Il est clair que l'on endort les gens en leur faisant croire que la voiture ne sort jamais de la route. Même à Schumacher, avec sa voiture construite à coups de milliards, il arrive encore de sortir de la route sur un circuit, parce qu'une voiture, ce n'est jamais que quatre roues en contact avec le sol et aucun système au monde, si positif soit-il, comme le freinage ABS, n'est capable de tenir une voiture sur la route si, d'aventure, vous dépassez les limites du véhicule.*

*Il faudrait davantage de contrôles des équipements de sécurité et j'irai même plus loin – quelqu'un l'a proposé et je suis d'accord –, j'érigerai en infraction grave le fait de conduire notamment avec des pneus qui ne sont pas en état convenable.*

*Certaines enquêtes indiquent que beaucoup de personnes s'assoupissent au volant et même s'endorment carrément sans être nécessairement sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue. Vous savez, madame la ministre, que des systèmes*

bladeren.

*Binnen verschillende regeringen en ook binnen de EU is de vraag gerezen of oudere personen geen onderzoek moeten ondergaan. Nochtans zijn ze maar voor 13% van de ongevallen aansprakelijk, een percentage dat beduidend lager is dan hun aandeel in de bevolking. In het weekend bedraagt dit percentage 2 tot 3%. Er zijn misschien wel losbandige ouderen die drinken en om 5 uur 's morgens drugs slikken. Maar dat zijn er alleszins minder dan in andere leeftijdscategorieën. Ik wil dat men ermee ophoudt deze mensen te stigmatiseren. Als men hen wil aanpakken, dan ook de zondagsrijders die alleen in het weekend hun auto buitenhalen en compleet verloren zijn als na een voetbalwedstrijd van Standard, Anderlecht of Brugge het verkeer in het stadscentrum vastloopt.*

*Men zou ook bepaalde beroeps categorieën die niet gewoon zijn te rijden, kunnen stigmatiseren. Als men oudere personen aan een medisch onderzoek onderwerpt, moet dat ook gebeuren met de veertigers en de vijftigers want die kunnen ook stress, gezichts- of gehoorproblemen hebben. Dat is een al te gemakkelijke redenering die het altijd goed doet bij de publieke opinie. Ik vraag de minister dat ze me terzake geruststelt.*

*De rechters moeten de voorwaarden waaronder het rijbewijs kan worden ingetrokken individueel kunnen aanpassen. Enkele maanden geleden bijvoorbeeld werd het rijbewijs van een 90-jarige ingetrokken ingevolge een klein ongeluk. Als de rechter oordeelt dat de persoon niet goed meer ziet, zou hij hem kunnen verbieden 's nachts te rijden.*

*De personen waarvan het rijbewijs werd ingetrokken en die toch rijden, worden niet gecontroleerd. Volgens de huidige wetgeving kan de rechter niet overgaan tot een gedeeltelijke intrekking. We hebben de vraag in commissie opgeworpen. De administratie heeft ons geantwoord dat ze het dossier zal bestuderen en zal bepalen vanaf welk ogenblik men al dan niet een voertuig kan besturen.*

*Dat is zeer gevaarlijk. Het is duidelijk dat noch de verzekeringsmaatschappij, noch de administratie moet oordelen wie al dan niet recht heeft op een rijbewijs. Alleen de rechter kan daarover beslissen en niemand kan in zijn plaats treden.*

*Ik ken de problematiek van de verzekeringen vrij goed. Wij hebben trouwens een wetsvoorstel ingediend dat eenparig door de Senaat is goedgekeurd. De regering liet toen ook via de heer Santkin zeer constructieve amendementen indienden.*

*De verzekeringsmaatschappijen mogen niet beslissen over wie zijn rijbewijs mag behouden. De segmentering van de klanten door de verzekeringsmaatschappijen is van die aard dat ze er niet voor zouden terugschrikken om iemand met het profiel van Philippe Monfils bij de gevaarlijke bestuurders onder te brengen. Bijgevolg zou mijn rijbewijs ingetrokken moeten worden, ofschoon ik nog nooit een ernstig ongeval heb gehad. Het rijbewijs mag geen administratief instrument worden.*

*Ik vind het normaal dat een rechter een rijbewijs kan intrekken en bij een dergelijke uitspraak zou ik mij neerleggen. Ik zou mij evenwel verzetten tegen een willekeurige beslissing van de administratie of de*

permettend d'éviter ce problème sont actuellement à l'analyse. Quand le conducteur se relâche, une petite sonnerie l'en avertit. Qu'on adopte de tels systèmes ! Ils existent d'ailleurs déjà dans les trains.

Vous demandez à l'Europe de diminuer la vitesse des voitures, mais vous pourriez aussi demander à l'Europe de réfléchir à des systèmes permettant de réveiller le conducteur quand il s'assoupit. Certaines voitures émettent déjà un signal sonore quand elles reculent ou quand elles stationnent. Cela est fort intéressant mais il serait peut-être plus utile que la voiture soit équipée d'un système qui réveille le conducteur qui s'endort au volant. Pensons en effet à la catastrophe qu'un endormissement du conducteur peut provoquer, surtout sur une route régionale, provinciale ou locale.

En ce qui concerne le permis de conduire, je pense comme vous qu'il est nécessaire d'approfondir la formation. On doit former les jeunes à une conduite non pas défensive, qui est un qualificatif absurde dans ce cas, mais prévisionnelle. On n'explique jamais aux jeunes que lorsqu'on suit une voiture, il ne faut pas regarder la malle arrière de la voiture mais essayer de regarder les deux ou trois voitures qui précèdent pour savoir comment elles vont réagir. C'est ainsi que l'on évite les accidents en chaîne. Quand on a le nez sur l'arrière d'une voiture et que celle-ci freine, il est trop tard. Quand on sait ce que font les véhicules qui précèdent, on peut prendre des mesures.

Vous êtes partisan de l'apprentissage de la maîtrise du véhicule. Il faudra voir comment vous allez l'organiser. Dans les pays nordiques, cette formation est obligatoire. Elle concerne, par exemple, la manière de réagir lorsqu'on est victime de l'aquaplanage.

Il faut apprendre sérieusement aux jeunes à conduire. Il faut bien sûr leur apprendre le code de la route. Ce qui importe, ce n'est pas de savoir faire un créneau pour obtenir le permis. Ils l'apprendront plus tard. Si, au départ, ils ne savent pas faire un créneau, ils prendront un créneau plus important. Ce n'est pas un problème. Ce qui importe, c'est que, « jetés » dans la circulation routière, ils soient capables de réagir, non pas avec affolement mais froidement. À cet égard, votre arrêté royal est insuffisant quand il demande des terrains d'entraînement pour chaque siège d'auto-école. Le problème n'est pas là. Le problème est de voir les réactions dans des circonstances normales sur le terrain. C'est probablement plus cher. Il faudra trouver une formule et réfléchir aux moyens de permettre à chacun d'obtenir son permis dans des conditions financières raisonnables. C'est cela qu'il faut faire. Il vaudrait bien mieux trouver des formules permettant de diminuer le coût d'un très bon apprentissage plutôt que de payer les conséquences de la mort de 1470 personnes, ce qui entraîne des drames familiaux mais aussi des dépenses pour l'ensemble de la société, sécurité sociale comprise.

On peut très bien imaginer une politique d'avant-garde et envisager un permis de conduire bien fait où l'on apprend réellement à conduire et pas seulement à répéter par cœur quelques signaux qui, parfois, sont sans importance par rapport au système de sécurité routière. Le code de la route permet ainsi de dépasser sur un passage à niveau. Franchement, madame la ministre, je ne dépasserai jamais sur un passage à niveau parce que je trouve cela extrêmement dangereux. Il faut également que l'on apprenne aux jeunes à

verzekeringsmaatschappij.

*Kortom, men moet ophouden met redeneren volgens lineaire patronen. In Duitsland, bijvoorbeeld is er op de snelwegen geen snelheidsbeperking en toch gebeuren er minder ongevallen en vallen er minder doden op de wegen dan bij ons. Dat staat ook te lezen in het jaarverslag van de minister.*

*Ik begrijp dat er snelheidsbeperkingen moeten zijn, maar ik zie niet in waarom dat algemene beperkingen moeten zijn. Aldus houdt men geen rekening met andere risicofactoren als weekendongevallen, vermoeidheid, drugs achter het stuur. Er wordt alleen rekening gehouden met de snelheid.*

*Ik heb daarnet aan een journalist laten zien hoe absurd een bepaalde snelheidsbeperking kan zijn. Ik reed 50 km per uur en werd door iedereen ingehaald. Dat waren toch niet allemaal snelheidsduivels! Het was wel het bewijs dat de opgelegde snelheid veel te laag was. In die omstandigheden is elk ongeval te wijten aan overdreven snelheid. Persoonlijk vind ik zelden meer risico's heb genomen dan vandaag.*

*Ik wil dat men ermee ophoudt zijn geweten te sussen door met steeds meer repressie te dreigen. Ik begrijp ook niet dat een vliegtuig wordt ingezet om overdreven snelheid te beteugelen, terwijl dat veel nuttiger gebruikt kan worden in een stad als Charleroi om de misdaad te bestrijden.*

*Kortom, hoe ziet een redelijk beleid eruit? Een beetje repressie, maar vooral veel preventie en zeer veel opleiding, hoofdzakelijk van de jonge toekomstige bestuurders, en natuurlijk ook een ernstige autokeuring.*

conduire sérieusement. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. Il y a des propositions qui vous ont été présentées sur la maîtrise du véhicule, qui n'est pas destinée qu'aux as du volant. Il s'agit d'apprendre aux conducteurs à maîtriser leur voiture dans des circonstances que l'on rencontre presque quotidiennement quand on roule quelques dizaines de milliers de kilomètres par an. L'aquaplanage, on le rencontre partout. Le problème d'un freinage violent dans une file est très fréquent. Il faut apprendre aux jeunes conducteurs à ne pas réagir violemment. J'entends parfois parler d'accidents dus à un mur de brouillard. Il n'existe pas de mur de brouillard. Il faut apprendre aux gens à entrer gentiment dans le brouillard.

La modification de comportement ne commencera pas avec les personnes qui ont quarante ou cinquante ans aujourd'hui, mais bien avec les jeunes entre 15 et 18 ans. C'est la jeune génération qu'il faut éduquer convenablement et sérieusement. Il ne faut certes pas nier l'aspect répressif. Il faut cependant expliquer aux jeunes comment on conduit. C'est essentiel. Ce n'est pas en apprenant la signification des signaux et en faisant des créneaux serrés qu'on apprend à conduire. Si on n'arrive pas aujourd'hui à prendre les mesures pour que les conducteurs de 16 ou 17 ans aujourd'hui soient demain de bons conducteurs sérieux sachant ce que conduire signifie, nous n'arriverons à rien.

Les jeunes peuvent bénéficier de formations portant sur l'attitude du conducteur. Vous avez eu raison d'interdire l'utilisation du GSM au volant. Mais il n'y a pas que le GSM ! Je remarque quand même que de nombreux conducteurs tiennent le volant d'un doigt pendant qu'ils lisent le journal et parlent avec le passager. Tout cela est extrêmement dangereux. Quand on conduit, on se tient au volant et à rien d'autre. Là aussi, on peut apprendre. Pas aux gens de 50 ans mais aux jeunes de 16 ou 17 ans. Sans atteindre à leur liberté, il faut leur expliquer que la voiture est une chose sérieuse. Lorsqu'ils dévalent une pente en skis, c'est avec des skis bien préparés, en accomplissant correctement toute une série de gestes techniques. La conduite d'une voiture est aussi composée de gestes techniques qu'il faut apprendre aux futurs conducteurs. Je crois qu'on peut apprendre la conduite automobile beaucoup plus tôt qu'on ne le fait actuellement, en acquérant un certain nombre de gestes simples et en désacralisant la vitesse.

Si l'on intéresse à tout cela les jeunes de 13 ou 14 ans, il est tout à fait possible d'arriver à un résultat satisfaisant. Il faut arrêter de leur dire que, s'ils roulent plus vite qu'à 120 km/h, ils sont criminels mais qu'à 118 km/h, ils sont des conducteurs merveilleux. Vous ne me ferez jamais croire que, sur les routes régionales où les accidents sont très nombreux, les gens roulent à 180 km/h. Je viens d'une région ardennaise et il est difficile d'y dépasser les 110 km/h. Et pourtant, on dénombre de nombreux accidents. Déjà à 90 ou 95 km/h, on croit que tout va très bien. Puis viennent des feuilles mortes et un virage. Alors, il n'y a pas que les feuilles qui soient mortes...

Je voudrais enfin lancer un avertissement concernant les personnes âgées. Dans divers gouvernements et au sein de l'UE, on commence à se demander si les personnes âgées ne devraient pas subir des examens. Elles ne sont pourtant responsables que de 13% des accidents. Ce pourcentage est nettement inférieur à celui que représentent ces personnes

dans la population. Et je ne parle pas du week-end où le pourcentage passe à 2 ou 3%. Il existe peut-être des personnes âgées dévoyées qui boivent et qui se droguent à 5 h du matin. Mais enfin, elles sont moins nombreuses qu'au sein d'autres tranches d'âge ! Je voudrais que l'on cesse de stigmatiser les personnes âgées. Si l'on veut à tout prix s'en prendre à elles, on doit alors aussi s'occuper des « conducteurs du dimanche » qui sortent leur voiture pour faire 200 km durant le week-end et qui sont complètement perdus dès qu'un match du Standard, d'Anderlecht ou de Bruges bloque la moitié du centre-ville.

On peut aussi stigmatiser certaines catégories professionnelles qui n'ont pas l'habitude de conduire et qui sont perdues dans la circulation routière. Ce n'est pas bon. Si l'on fait passer des examens médicaux aux personnes âgées, on devrait aussi en faire passer aux quadragénaires et aux quinquagénaires qui peuvent également avoir des problèmes de stress, de vision – notamment d'astigmatisme – ou d'audition qui les rendraient, du point de vue légal, aussi inaptes à la conduite que le seraient éventuellement les personnes âgées. Pourtant, ce genre de raisonnement est facile ; il passe bien dans l'opinion publique. Il suffit de dire : « Les vieux, ils ont conduit mais maintenant, on les élimine de la route ! » Il y a pourtant autant d'adultes que de vieux qui roulent mal. Je voudrais donc que vous me rassuriez à ce sujet.

Il devrait être également permis aux juges de moduler les conditions de déchéance de manière individualisée. Par exemple, le permis de conduire d'une personne âgée de 85 ou 90 ans a été suspendu voici quelques mois à la suite d'un petit accident. Le juge lui a signifié qu'il ne pouvait que lui imposer une déchéance totale du permis. Si l'on considère que la vision de cette personne devient difficile, on peut lui interdire de conduire uniquement la nuit.

Les personnes qui ont fait l'objet d'une déchéance et qui conduisent quand même ne subissent aucun contrôle. Dans l'état actuel de la législation, le juge ne peut déchoir partiellement. En commission, nous avons posé la question. L'administration nous a répondu qu'elle allait étudier le dossier et déterminer à quel moment on peut conduire ou non.

C'est extrêmement dangereux. Il est évident que ce n'est ni la compagnie d'assurances, ni l'administration, qui doivent décider qui a droit ou non à un permis. Celui qui décide est le juge. Il ne peut être question que la compagnie d'assurances, pour des raisons de confort, se substitue au juge.

Je connais bien le problème des assurances. Nous avons d'ailleurs déposé une proposition de loi à ce sujet qui a été votée à l'unanimité au Sénat. Le gouvernement était alors intervenu en faisant déposer des amendements très constructifs par notre regretté collègue Santkin.

C'est bien mais il ne faut pas que les compagnies d'assurances se chargent de décider le nombre de personnes qui pourront conserver leur permis. Le système de segmentation des clients des compagnies d'assurances est tel que, si vous les laissez faire, elles décréteront qu'un homme comme Philippe Monfils, vingt ans de carrière parlementaire, cheveux gris, ayant eu beaucoup de voitures et les aimant, doit se trouver dans le segment des conducteurs dangereux et donc on lui supprimera le permis alors que je n'ai pas eu d'accident grave depuis que je conduis. Il faut être attentif à



ce genre de choses et faire attention à ce que le permis de conduire ne devienne un outil administratif alors qu'il s'agit, en fait, d'un élément du système judiciaire.

Je trouve normal qu'un juge puisse supprimer un permis et je m'inclinerais devant pareille décision mais je m'insurgerais contre l'administration ou la compagnie d'assurances qui supprimerait un permis parce que, finalement, le conducteur aurait une « sale gueule d'automobiliste », appartiendrait à une catégorie qu'on ne veut plus voir sur les routes.

En conclusion, je voudrais dire qu'il faut arrêter de réfléchir de manière linéaire. En Allemagne par exemple où la vitesse est libre sur autoroute, il y a moins d'accidents et moins de morts que chez nous et ce, quel que soit le critère que vous choisissiez. Je vous renvoie à votre propre rapport annuel.

Je comprends qu'il y ait des limitations de vitesse, que l'on ne puisse pas rouler à deux cents kilomètres à l'heure mais je ne comprends pas qu'on se limite à réglementer la vitesse en général : 120 sur autoroute, 90 sur une route locale... etc.

Des problèmes, des drames, des difficultés ne sont pas pris en compte par cette méthode : l'accident du week-end, l'assoupissement, la drogue. On se contente de dire : il roulait trop vite. Si une voiture sort de la route, même à 40 km/h, on peut toujours dire qu'elle allait trop vite. Il est vrai qu'un alcoolique piéton risque surtout de se cogner à un poteau et s'en tirerait au pis avec un bras ou une jambe cassée.

Tout à l'heure j'ai fait une démonstration à un journaliste dans ma voiture pour montrer combien la limitation imposée à l'entrée de Bruxelles, en venant de Liège, était absurde. Je roulais à 50 km/h à 800 m du virage. J'ai été doublé par tout le monde. Étaient-ils tous des chauffards, des gangsters ? Pas le moins du monde. La limitation à ce niveau est absurde à notre époque. Évidemment, on fixe ces limites tellement bas que, si un accident se produit, cela ne pourra être qu'un accident dû à un excès de vitesse.

J'ai rarement pris autant de risques qu'aujourd'hui sur la route en respectant cette absconse limitation.

Je voudrais qu'on arrête tout cela, que l'on cesse de se donner bonne conscience parce que nous avons doublé ou triplé les peines, parce qu'on va faire marcher la machine à supprimer les permis de conduire, parce qu'on va donner aux communes la possibilité de prélever des recettes complémentaires en fonction des mesures de répression qu'elles mettront en œuvre. Très bien.

Mais je ne comprends pas qu'on puisse en arriver à mobiliser un avion pour le contrôle des excès de vitesse alors qu'il pourrait être plus utile en survolant Charleroi afin de prévenir les drames qui, toutes les nuits, endeuillent cette pauvre région.

De grâce, un peu de répression, beaucoup de prévention, énormément de formation, des efforts auprès des jeunes de 12 à 14 ans qui sont les conducteurs de demain et bien entendu un contrôle technique sérieux des véhicules : voilà des pistes raisonnables.

**M. Marc Hordies (ECOLO).** – Je suis d'accord avec M. Monfils sur certains points de son intervention.

Le chiffre de 1500 tués en Belgique est effectivement préoccupant, nous sommes d'accord à ce sujet. Dans le Livre

*De heer Marc Hordies (ECOLO).* – *Op bepaalde punten ben ik het met de heer Monfils eens.*

*Het is duidelijk dat 1.500 verkeersdoden in België een verontrustend gegeven is. In het Europees Witboek is sprake*

*van 42.000 verkeersdoden per jaar, hetzij de gehele bevolking van een stad als Eigenbrakel.*

*De heer Monfils lichtte uit de statistieken een bijzonder verontrustend element, met name het vrachtwagen- en autobusvervoer. In het jaar 2000 was bij 33% van de dodelijke ongevallen een vrachtwagen betrokken.*

*Ik heb de indruk dat verkeersongevallen gebanaliseerd worden. Er zijn opnieuw maatregelen nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren.*

*Van de 118 dodelijke arbeidsongevallen die zich in 1999 voordeden, gebeurden er 94 op de weg van of naar het werk.*

*Bestuurders van vrachtwagens en van autobussen staan onder verhoogde economische druk om sneller te rijden. Zoals gezegd is bij een derde van de dodelijke ongevallen een vrachtwagen betrokken. Ik beweer niet dat zij telkens de oorzaak van het ongeval zijn en ik wil de steen niet werpen naar de vrachtrijders die onder economische druk staan, maar de feiten zijn wat ze zijn. In het bijzonder op de grote Waalse verkeersas stel ik voortdurend zeer gevaarlijk verkeersgedrag vast bij vrachtwagens.*

*Op basis van bekeuringen van de rijkswacht, stel ik vast dat aantal inbreuken in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen 1995 en 1999 met 32% is toegenomen.*

*In 1999 moest 23% van de vrachtwagens, trekkers en opleggers zich na technische keuring een tweede maal aanbieden wegens problemen met de remmen, tegenover 8% van de personenauto's.*

*Op 15 november 2000 werden aan de Luxemburgse grens 124 vrachtwagens gecontroleerd, waarvan 30% niet in orde was. Eén op zes vrachtwagens bleek de rij- en rusttijden niet te hebben nageleefd en één op tien was te zwaar geladen.*

*Het is ook bekend dat één op drie vrachtwagens leeg rijdt. Economisch is dat een enorme verspilling.*

*Persoonlijk vind ik dat de maatregelen voor een veiliger verkeer volstrekt gerechtvaardigd zijn, want ook al scoren we volgens de statistieken niet echt slecht, toch is het aantal verkeersslachtoffers onaanvaardbaar hoog.*

*Graag had ik van de minister vernomen wat de stand van zaken is van het overleg met de sector van het weg- en busvervoer dat erop gericht is de veiligheid te vergroten en de bestuurders tegen de toenemende druk te beschermen.*

blanc qui vient de sortir, on parle de 42000 morts par an au niveau européen. Cela revient à dire qu'une ville plus grande que Braine-l'Alleud disparaît chaque année du territoire européen.

M. Monfils a relevé dans les statistiques un élément particulièrement préoccupant – lié, me semble-t-il à la vitesse – à savoir les transports par camion et par autocar. En consultant les statistiques de l'année 2000, j'ai constaté que 33% des accidents mortels impliquaient un camion. Je reviendrai sur ce point.

Il me semble que l'on banalise totalement ces accidents de la route. Il convient donc de prendre à nouveau des mesures en matière de sécurité routière.

J'ai aussi voulu connaître la situation au niveau des accidents du travail et j'ai repris les statistiques d'années antérieures. Ainsi, en 1999, on relève 118 accidents mortels du travail parmi lesquels 94 se sont produits sur le chemin du travail.

En ce qui concerne le transport de marchandises par camion et de personnes par autocar, nous sommes bien dans une logique de mise sous pression par des exigences de vitesse, dans un but de production et de résultat accrus, de gain de temps, de stock zéro.

J'ai cité le chiffre de 33% d'accidents dans lesquels les camions étaient impliqués. Je ne dis pas que ce sont eux qui les provoquent nécessairement mais, dans un tiers des cas, ils sont bien impliqués. Vous avez évoqué le problème de la maîtrise de la route qui est un des facteurs les plus importants en termes d'accident. Un cas s'est encore produit hier et, quand on circule beaucoup sur la route, particulièrement la dorsale wallonne, on constate les attitudes particulièrement dangereuses du transport routier. Je ne porterai pas ombrage aux transporteurs car je sais que la pression au temps est importante.

Je relève également dans les procès-verbaux de gendarmerie des années 1995 à 1999 que les infractions pour transport de matières dangereuses ont augmenté de 32%.

En 1999, les contrôles techniques ont exigé une deuxième visite pour 23% des camions, tracteurs et semi-remorques pour des problèmes de freins, contre 8% des voitures.

Le 15 novembre 2000, et si je ne m'abuse, Mme la ministre était présente, 124 poids lourds ont été contrôlés à la frontière luxembourgeoise, dont 30% étaient en infraction. Plus de la moitié d'entre eux – soit un véhicule sur six – n'avaient pas respecté le temps de repos et 30% – soit un véhicule sur dix – étaient en surcharge.

On sait également, du point de vue économique, qu'un camion sur trois roule à vide. Quel gaspillage !

Nous sommes vraiment dans un système de forte pression sur le plan des délais. Personnellement, je considère que les mesures sont tout à fait justifiées en ce qui concerne la sécurité routière, même si les statistiques ne sont pas trop mauvaises – quoi qu'il en soit, le nombre de victimes est toujours intolérable.

Je voudrais savoir ce qu'il en est – car on ne l'a pas rappelé dans la déclaration gouvernementale – des accords, discussions, projets mis sur la table à la suite de concertations tant avec le monde du transport de marchandises qu'avec le

**De heer Johan Malcorps (AGALEV).** – Met enige schroom, gelet op zijn twintigjarige parlementaire loopbaan waarmee ik hem uiteraard gelukwens, moet ik toch zeggen dat ik het niet helemaal met eens ben met de heer Monfils. Niet dat hij verklaringen heeft afgelegd waarmee ik het fundamenteel oneens ben, maar bepaalde klemtonen verontrusten mij.

Gemiddeld 1300 verkeersdoden en enkele duizenden gewonden per jaar wijzen toch op een reëel probleem. Het is juist zoals de minister zegt, dat de cijfers gedaald zijn tegenover twintig jaar geleden. Maar de laatste jaren stijgen de cijfers weer. Een andere belangrijke vaststelling is dat we bijzonder slecht scoren ten opzichte van de ons omringende landen. Wij hebben bijvoorbeeld twee maal zo veel doden dan in Nederland.

De minister doet allerlei voorstellen waaronder een betere controle van de voertuigen. Op zich is een handhavingsbeleid interessant, maar de minister hecht te weinig belang aan de overdreven snelheid. Nochtans wordt overdreven snelheid algemeen als het grote probleem gezien. Sommige chauffeurs denken vlugger te gaan als ze veel van rijstrook veranderen, terwijl ze juist daardoor congestie veroorzaken.

In het Vlaams gewest – ik veronderstel ook op het federale niveau – groeit er een consensus om het verkeer te vertragen met het oog op een betere doorstroming en een grotere veiligheid.

De rapporten van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid kunnen we toch niet zomaar naast ons neerleggen. Uit onderzoek van dat instituut blijkt dat overdreven snelheid de belangrijkste oorzaak is van dodelijke verkeersongelukken. Dat probleem moet dus eerst worden aangepakt. De tweede oorzaak is het rijden onder invloed van alcohol, geneesmiddelen en drugs. Het spreekt vanzelf dat ook dat moet worden aangepakt.

Uit een recente enquête van het BIVV blijkt dat veel Belgische chauffeurs zich onvoldoende bewust zijn van hun overdreven snelheid en roekeloos gedrag en van de nefaste gevolgen daarvan voor de zwakke weggebruikers. Zelfs chauffeurs met ervaring bezondigen zich daaraan, ook al maakt de minister een onderscheid tussen ervaren en beginnende chauffeurs. Die laatste categorie maakt volgens haar veel fouten en neemt veel risico's.

Het is verheugend vast te stellen dat de meeste chauffeurs wel bereid zijn om een aantal strikte handhavingsmaatregelen te aanvaarden, bijvoorbeeld meer controles, meer camera's, snelheidsbegrenzers. Ze erkennen dat overdreven snelheid gevaarlijk is, hoewel ze wel eens vergeten dat ze zelf snelheidsduivels zijn.

Er is al voldoende gezegd dat de pakkans in België veel te laag ligt. Die moet groter worden. Dat is geen populaire maatregel, maar het moet nu eenmaal. Als we de zwakke weggebruikers meer willen beschermen, vooral de ouderen en de kinderen, kunnen we niet anders dan de vrijheid van de chauffeur beknotten. Zolang er geen handhavingsbeleid is, die

monde des autocaristes, de manière à assurer une plus grande sécurité et à protéger les chauffeurs des pressions qui pèsent sur eux. Je souhaiterais obtenir des précisions de Mme la ministre quant à l'évolution de ses relations avec ces transporteurs.

**M. Johan Malcorps (AGALEV).** – *Je ne puis me montrer entièrement d'accord avec M. Monfils car certains de ses propos m'inquiètent.*

*Le nombre de victimes des accidents de la circulation – en moyenne 1300 tués et quelques milliers de blessés par an – montre que le problème est réel. Il est exact que les chiffres sont inférieurs à ceux relevés il y a vingt ans mais depuis quelques années, ils sont à nouveau en augmentation. De plus, ils sont nettement supérieurs à ceux des pays voisins.*

*La ministre propose notamment de renforcer le contrôle des véhicules mais elle sous-estime l'importance du problème de la vitesse excessive. En changeant fréquemment de bande de circulation, certains conducteurs croient aller plus vite mais en réalité, ils provoquent ainsi des encombrements.*

*En Région flamande – mais sans doute également au niveau fédéral – on observe un consensus de plus en plus large au sujet de la nécessité de ralentir le trafic afin d'améliorer sa fluidité et de renforcer la sécurité.*

*Les rapports de l'Institut belge pour la sécurité routière montrent que la vitesse excessive est la principale cause d'accidents mortels. En deuxième lieu on relève la conduite sous influence d'alcool, de médicaments ou de drogues. Il va de soi qu'il faut s'attaquer à ces deux problèmes.*

*Il ressort d'une récente enquête de l'IBSS que les conducteurs belges ne sont pas suffisamment conscients des conséquences néfastes de leurs excès et imprudences pour les usagers dits faibles. Cette constatation vaut tant pour les conducteurs expérimentés que pour les débutants, même si la ministre estime que ces derniers font plus de fautes et prennent davantage de risques.*

*On peut se réjouir du fait que la plupart des conducteurs se disent disposés à accepter davantage de contrôles, de radars et de limiteurs de vitesse.*

*On a déjà souvent souligné qu'en Belgique, la probabilité de se faire prendre est beaucoup trop faible. Cela doit changer. Si l'on veut protéger les usagers faibles de la route, il faut accepter de restreindre la liberté des conducteurs, faute de quoi ils continueront à prendre des risques.*

*Il semble qu'il y ait enfin unanimité au sein du gouvernement en ce qui concerne l'augmentation du nombre de contrôles et de radars. Il faudra veiller à sélectionner des endroits réellement dangereux pour y placer les radars, tout en assurant une surveillance continue ou répétée.*

*Pour que l'opération soit efficace, un automobiliste doit être observé pendant un certain temps et sur une série de carrefours.*

*Alors qu'on l'interrogeait au sujet d'un accident dramatique survenu à Gand et ayant coûté la vie à deux jeunes filles, le ministre Verwilghen a déclaré qu'en cas de récidive ou en cas d'accident causant des blessures graves ou le décès d'usagers faibles, le retrait du permis de conduire devrait intervenir plus rapidement et pour une période plus longue.*

naam waardig, zullen de chauffeurs risico's blijven nemen.

Uit het regeringsstandpunt dat de eerste minister en de minister van Mobiliteit en Vervoer verdedigd hebben, blijkt dat er eindelijk eensgezindheid bestaat over meer controles en meer bewaakte en onbewaakte camera's. Die camera's moeten eerst en vooral geplaatst worden op de echt gevaarlijke plaatsen die goed moet worden geselecteerd. Maar bovendien moet de bewaking continu zijn of herhaald worden.

Men kan pas efficiënt optreden als men een automobilist gedurende enige tijd over een reeks kruispunten volgt.

Op de vraag over het dramatische verkeersongeval in Gent dat aan twee jonge meisjes het leven kostte, antwoordde minister Verwilghen dat het rijbewijs sneller en voor een langere periode moet worden ingetrokken in geval van recidive of wanneer het ongeval zware letsels of de dood van zwakke weggebruikers tot gevolg heeft. Thans kan het rijbewijs gedurende vijftien dagen worden ingetrokken, met mogelijkheid om deze periode tweemaal te verlengen. Bij zware overtredingen moeten zwaardere sancties worden overwogen.

Naast de snelheid en het rijgedrag van de automobilist moet ook aandacht worden besteed aan de staat van de weg. De gewestelijke overheden mogen hun verantwoordelijk op dat vlak niet uit de weg gaan.

Voorts is de staat van het voertuig zeer belangrijk met het oog op de verkeersveiligheid en op het leefmilieu. De werkgroep Mobiliteit van de Senaat pleit zelfs voor mobiele keuringen. De federale politie heeft dan het recht de staat van het voertuig voortdurend te controleren en voor het rijden met versleten banden of remmen kan dan een PV worden opgesteld.

Aangezien het rijgedrag van de automobilist de belangrijkste factor blijft in de verkeersveiligheid, moet er worden nagedacht over manieren om de snelheid te begrenzen. Ik geef toe dat *cruise control* in sommige gevallen gevaarlijk kan zijn omdat men een bepaalde snelheid blijft aanhouden en niet voldoende alert is om te reageren op onverwachte hindernissen. Een snelheidsbegrenzing met de mogelijkheid om op elk ogenblik te vertragen, kan evenwel weinig problemen opleveren.

Ten slotte wil ik nog even ingaan op de discussie over de leeftijdsgroepen. Welke leeftijdsgroep is verantwoordelijk voor de meeste ongevallen? Ik ben het eens met de heer Monfils dat de groep van de ouderen niet mag worden gestigmatiseerd. De statistieken wijzen uit dat deze groep veeleer het slachtoffer van verkeersongevallen is. Een eventueel rijverbod voor ouderen mag uitsluitend worden uitgesproken op advies van de arts of na een gerechtelijk vonnis.

Niemand kan ontkennen dat er maatregelen moeten worden genomen om het aantal weekendongevallen waarbij jongeren betrokken zijn, te beperken. Voor jongeren die 's nachts uitgaan, moeten alternatieve vervoersmogelijkheden worden uitgewerkt, zoals nachtbusen en nachttreinen. Ik wijs terzake ook op het initiatief van de *Responsible Young Drivers*.

Anderzijds mogen we de jonge chauffeurs evenmin stigmatiseren. Voor de groep van jonge onervaren chauffeurs

*Actuellement, le permis peut être retiré pour une période de quinze jours, avec la possibilité de prolonger cette durée à deux reprises. Pour des infractions graves, il faut envisager des sanctions plus sévères.*

*Outre la vitesse et le comportement de l'automobiliste, il faut se préoccuper aussi de l'état des routes. A cet égard, les autorités régionales doivent assumer leurs responsabilités.*

*L'état du véhicule est également un élément important pour la sécurité routière et l'environnement. Le groupe de travail Mobilité du Sénat plaide pour des contrôles mobiles. La police fédérale aurait alors le droit de contrôler à tout moment le véhicule et pourrait dresser un procès-verbal pour des problèmes de pneus ou de freins.*

*Sachant que le comportement de l'automobiliste demeure le facteur le plus important en matière de sécurité routière, il convient de réfléchir à la manière de limiter la vitesse. Le système de cruise control peut se révéler dangereux étant donné qu'en circulant à vitesse constante, on ne demeure pas suffisamment attentif pour réagir aux obstacles imprévus. Une vitesse limitée, avec la possibilité de ralentir à tout moment, ne devrait toutefois pas poser de problème.*

*Un mot encore concernant les groupe d'âge. Quel est le groupe responsable de la plupart des accidents ? Je suis d'accord avec M. Monfils quand il dit qu'on ne peut stigmatiser les plus âgés. Les statistiques montrent que ceux-ci sont davantage des victimes des accidents de la route. Ils ne peuvent être frappés d'une interdiction de conduire que sur avis médical ou à la suite d'un jugement.*

*Il est indéniable que des mesures doivent être prises pour limiter le nombre d'accidents qui surviennent le week-end et dans lesquels des jeunes sont impliqués. Il faut prévoir des moyens de transports alternatifs comme des bus et des trains de nuit pour les jeunes qui sortent la nuit. Je tiens à mentionner aussi l'initiative des Responsible Young Drivers.*

*Cependant, ne stigmatisons pas non plus les jeunes conducteurs. On pourrait instaurer à l'intention des jeunes conducteurs inexpérimentés un permis provisoire. Ne perdons toutefois pas de vue qu'un grand nombre de jeunes conduisent prudemment et ne fréquentent pas régulièrement les dancings.*

*La plupart des accidents sont causés par des conducteurs appartenant à la catégorie d'âge intermédiaire. En cas de récidive, les infractions graves doivent être sévèrement punies et le permis de conduire doit éventuellement être retiré pour une période prolongée. Bien que le permis à points soit un sujet tabou pour beaucoup, nous continuons à plaider en sa faveur.*

zouden we een voorlopig rijbewijs kunnen invoeren. Een groot aantal jongeren rijdt echter wel voorzichtig en is geen regelmatige dancingbezoeker.

De meeste ongevallen worden veroorzaakt door chauffeurs die tot de middelste leeftijdsgroep behoren. Het ongeval in Gent werd door een dronken 41-jarige man veroorzaakt. Als iemand uit deze leeftijdscategorie herhaaldelijk zware overtredingen begaat, moeten er zware straffen worden uitgesproken en moet het rijbewijs eventueel voor een langere periode worden ingetrokken. Hoewel het rijbewijs met punten voor velen blijkbaar taboe is, blijven wij ervoor pleiten.

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Onze collega beweert dat de automobilisten het eens zijn met de snelheidsbeperkingen.*

*De laatste tijd worden herhaaldelijk petitie's ondertekend om op bepaalde plaatsen de snelheid te beperken tot 30 of 40 km per uur. Bij discrete controles van de politie bleek echter dat de ondertekenaars van de petitie zelf de maximumsnelheid overschreden. Mensen zijn vaak voorstander van snelheidscontroles tot hun rijbewijs wordt ingetrokken of ze een boete van 30.000 frank moeten betalen omdat ze op de snelweg naar de kust eens 145 km per uur reden. Als minister zou ik mij zeker niet baseren op uitspraken van automobilisten.*

*Ik ben het ook niet eens met de stelling van mijn collega dat snelheid een oorzaak is van filevorming. Als alles dichtzit tussen Brussel en Leuven heeft dat niets met snelheid te maken.*

*De heer Hordies heeft gelijk wat de vrachtwagens betreft. Mevrouw Durant, die ook op het Europese niveau verantwoordelijkheid draagt, zou kunnen aandringen op een degelijke Europese reglementering, onder meer om dumpingpraktijken met vrachtwagens uit Oost-Europa te voorkomen zodat de Europese transporteurs meer kunnen investeren in nazicht, banden enz. Ik vind het verbijsterend dat banden van vrachtwagens vandaag de dag nog klappen als gevolg van slecht onderhoud of overgewicht. Dit kan alleen worden opgelost door het tegengaan van dumpingpraktijken op de Europese transportmarkt.*

*Ik las onlangs dat De Post voortaan de poststukken per vrachtwagen zou vervoeren. Als de minister het vervoer over het water en per spoor echt een kans wil geven, waarom kan zij dan De Post niet overtuigen om dat ook te doen? Als zij daar niet zou in slagen, moet zij niet verwonderd zijn dat velen, waaronder ikzelf, beginnen te denken dat in dit land twee maten en twee gewichten worden gehanteerd.*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Notre collègue prétend que les conducteurs sont d'accord avec les limitations de vitesse.*

*Dernièrement et à plusieurs reprises, des pétitions ont été signées afin de demander que la vitesse, dans certaines rues, soit limitée à 30 ou 40 kilomètres à l'heure. Après quoi, la police a fait de discrets contrôles. Qui ne respectait pas les vitesses demandées ? Les pétitionnaires de la rue ! Les gens sont favorables au contrôle des excès de vitesse jusqu'à ce qu'ils subissent un retrait de permis ou trente mille francs d'amende parce qu'ils ont roulé une fois à 145 km/h sur l'autoroute de la mer... Si j'étais ministre, je ne m'appuierais sûrement pas sur les déclarations des automobilistes.*

*Je ne pourrais pas davantage suivre mon collègue lorsqu'il déclare que la vitesse aboutit à la congestion. Il ne faut pas rigoler : venez donc voir si l'on peut faire de la vitesse entre Haasrode et Bruxelles. Je mets entre 45 minutes et 1 heure 45 pour faire les 25 kilomètres de Bruxelles à Louvain. Que vous n'approuviez pas la vitesse est une chose, mais ne prétendez pas qu'elle soit responsable du fait que l'on soit bloqué de Haasrode à Bruxelles.*

*M. Hordies a raison en ce qui concerne les poids lourds. Mais Mme Durant, qui intervient à l'échelon européen pour une série de matières, pourrait rappeler qu'une réglementation européenne sérieuse est nécessaire et qu'il faut éviter le dumping des camions qui viennent de l'Est, ce qui permettrait aux transporteurs européens de dépenser un peu plus d'argent pour les contrôles, les pneus... etc.*

*Je suis effrayé de voir qu'à notre époque, les pneus des camions explosent. Soit il s'agit de pneus rechapés ou anciens, soit de surcharge. La seule manière de lutter contre cela est d'empêcher le dumping au niveau européen, car ce problème oblige les compagnies sérieuses à faire de même.*

*J'ai lu voici une dizaine de jours que La Poste avait désormais décidé de transférer son courrier par camion. Si réellement vous prêchez – et vous avez raison – le bimodal, la voie d'eau, le chemin de fer, comment expliquer que vous ne soyez pas fichue...*

**Mme Isabelle Durant,** vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Vous pourriez rester poli !*

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *... d'empêcher la poste d'agir de la sorte. Certes cela pose la question des statuts, mais si vous arrivez à considérer que vous ne pouvez rien y faire, ne vous étonnez pas qu'un certain nombre de personnes, dont je suis, commencent tout de même à penser qu'il y a deux poids et deux mesures dans ce pays !*

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Het gaat hier over een dramatische situatie. De ironische en moraliserende toon die de heer Monfils aanslaat, is ongepast.*

*België behoort niet tot de koplopers inzake verkeersveiligheid. In ons land vallen 23% meer verkeersdoden dan het Europese gemiddelde en het risico op dodelijke ongevallen ligt 28% hoger. We moeten dus middelen zoeken om dit aantal doden te verminderen.*

*Overdreven of althans onaangepaste snelheid is de belangrijkste doodsoorzaak op onze wegen.*

*De regering staart zich niet blind op het probleem van de snelheid. De resolutie die in de Senaat eenparig is aangenomen, bevat trouwens talrijke elementen uit maatregelen die vroeger genomen zijn, uit maatregelen die hier worden voorgesteld of nog worden voorbereid. De regering wil een einde maken aan de slachting die op onze wegen wordt aangericht.*

*Naast de snelheid is er ook de technische staat van de voertuigen. Uit de analyse van de oorzaken van ongelukken blijkt dat de bestuurder steeds op de eerste plaats komt, gevolgd door externe factoren, waaronder weersomstandigheden. Het voertuig komt op de laatste plaats.*

*De laatste tijd is de technische kwaliteit van de voertuigen verbeterd. Een nieuw voertuig, dat normaal wordt gebruikt, scoort inderdaad beter op het gebied van veiligheid.*

*Zodra een voertuig vier jaar oud is, moet het naar de autokeuring. Ons wagenpark bestaat uit 4.678.376 voertuigen. Het aantal autokeuringen bedraagt 3.343.730; 4% van de afkeuringen hebben betrekking op de banden, 2,15% op de ophanging.*

*Ik ben het ermee eens dat technologische verbeteringen moeten worden aangebracht aan de voertuigen om de veiligheid te verhogen. Dat moet echter op Europees niveau worden beslist, maar daarvoor krijg ik slechts weinig steun.*

*Zo wil ik onder meer de plaatsing van bumpers aan de voorkant van voertuigen verbieden – ik denk aan de 4x4 – omdat die zwakke weggebruikers ernstig kunnen verwonden. Als constructeurs gevraagd wordt wijzigingen aan te brengen die niet louter de veiligheid van de bestuurder verhogen, maar ook van mogelijke slachtoffers, zoals de zwakke weggebruikers, komt er slechts weinig respons. We moeten ons jammer genoeg al te vaak tevreden stellen met vrijwillige overeenkomsten met de sector, in de plaats van richtlijnen te kunnen geven, zoals de Europese raad van ministers van vervoer trouwens vraagt. Het gaat hier nochtans om een belangrijke zaak. Dat geldt ook voor de dobli-spiegels voor vrachtwagens. Ik hoop dat onder het Belgisch voorzitterschap een richtlijn kan worden uitgevaardigd om het gebruik van deze spiegels te verplichten.*

*Wat het rijden onder invloed van alcohol en drugs betreft, heeft de wet van 16 maart 1999 de wet op het wegverkeer aangevuld om de controle op druggebruik mogelijk te maken. Rijden onder invloed van alcohol mag niet worden vergeleken met rijden onder invloed van drugs. De controle gebeurt ook anders. Druggebruik kan niet worden opgespoord met een ademtest; daarvoor is een urinetest nodig, eventueel aangevuld met een bloedtest. Het opsporen van druggebruik*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Si nous ne parlions pas de choses aussi dramatiques, monsieur Monfils, je pourrais peut-être vous répondre avec humour. Vous avez en effet essayé d'utiliser l'humour et la dérision, ce que je n'ai pas du tout envie de faire car le problème soulevé n'est vraiment pas drôle. Par ailleurs, j'apprécie relativement peu le ton moralisateur et le ton de professeur que vous employez. Pourquoi ?*

*Si certains aspects que vous avez relevés vont dans le sens de ce que nous souhaitons faire, la Belgique n'est certainement pas dans le peloton de tête en matière de sécurité routière, n'en déplaise à ceux qui contestent les chiffres, et connaît une situation fort négative en comparaison avec les autres États membres de l'Union européenne. Elle compte 23% de tués en plus que la moyenne européenne et le risque d'accidents mortels y est supérieur de 28%.*

*Face à de tels chiffres, il ne s'agit pas de faire de la dérision ou du simplisme mais d'essayer de rechercher – et c'est complexe – les différents moyens d'aboutir à une réduction de ce nombre de morts.*

*Par ailleurs, n'en déplaise à ceux qui prennent malheureusement parfois la voie publique pour un circuit de courses automobiles, la réalité est que la vitesse excessive ou, à tout le moins inadéquate, reste la première cause de mortalité sur nos routes. Je parle bien d'une vitesse inadéquate car il n'est pas question que tout le monde roule à trente kilomètres/heure. Toutefois, rouler à septante kilomètres/heure aux abords d'une école est criminel.*

*Contrairement à ce que vous dites, l'approche du gouvernement n'est certainement pas une approche linéaire et aveugle qui s'attaquerait uniquement à la vitesse. Vous vous limitez à la note qu'a rédigée le gouvernement. Regardez aussi ce qui a été fait précédemment. Je pense que vous ne vous y êtes pas intéressé.*

*Je constate d'ailleurs que la résolution votée à l'unanimité par le Sénat comporte de nombreux éléments qui figurent soit dans des mesures prises antérieurement, soit dans les mesures qui sont présentées ici ou sont encore en préparation. Il ne s'agit donc pas d'une vision aveugle et linéaire ciblant de manière obsessionnelle la vitesse. Il s'agit aussi de permettre que des mesures soient prises pour mettre fin à cette hécatombe routière du week-end et de la semaine.*

*Je vous invite d'ailleurs à rencontrer les parents d'enfants victimes de la route pour vous rendre compte de l'ampleur du drame qu'ils ont vécu.*

*J'en viens à l'état technique des véhicules. Vous le citez comme un des éléments. J'admets qu'il ne faut pas seulement lutter contre l'excès de vitesse. Il faut aussi s'intéresser aux conditions liées à l'état technique du véhicule et à la technologie et au développement de celle-ci, qui peuvent constituer un excellent outil complémentaire pour limiter les accidents ou agir sur le comportement des automobilistes.*

*Vous donnez une présentation un peu simple et schématique des faits. En effet, votre présentation, monsieur Monfils, ne tient absolument pas compte des statistiques et des faits réels. Dans l'analyse des causes d'un accident – le conducteur, le véhicule et les facteurs externes, dont les conditions*

*bij bestuurders vergt dus een bijzondere infrastructuur en is duurder en ingewikkelder dan een alcoholcontrole.*

*Ik doe mijn best, maar de organisatie van de controle behoort tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.*

*Wat de snelheidscontrole betreft, vraagt de heer Monfils zich af waarom controle wordt uitgevoerd op plaatsen waar blijkbaar geen gevaar dreigt. De laatste jaren stijgt het aantal ongelukken met verwondingen op de snelwegen. Statistisch gezien zijn die ongelukken veel ernstiger: de snelheid ligt hoger en de verwondingen zijn ernstiger. Het beheersen van de snelheid op de snelwegen, zowel op gevaarlijke plaatsen als over het algemeen, zal de veiligheid bevorderen. Ook een mentaliteitsverandering kan daartoe bijdragen. Daarvoor moeten we de kinderen het juiste gedrag aanleren. Maar het zijn de volwassenen die het goede voorbeeld moeten geven.*

*Overdreven snelheid mag ook niet worden geclassificeerd als de enige ernstige overtreding, maar wel als een overtreding die in drie gevallen op vier de oorzaak is van een ongeval.*

*Vandaag heeft op mijn initiatief een Europees seminarie over snelheid plaats gehad waaraan ook specialisten deelnamen. Zij proberen op basis van politieke keuzes en technologische elementen een geïntegreerde aanpak van de verkeersveiligheid te definiëren. Snelheid is daarvan een element.*

*Wij willen een betere classificatie van de overtredingen om zwaardere overtredingen strenger te kunnen beboeten.*

*We willen ook een aantal minder ernstige overtredingen administratief afhandelen, zodat de parketten meer tijd krijgen om de verkeersonveiligheid te bestrijden.*

*Het rijbewijs intrekken moet een hoofdstraf worden in de plaats van een bijkomende straf. De gevangenisstraf wordt maar zelden toegepast. Over het algemeen moet alleen een geldboete worden betaald. Die maakt voor talrijke weggebruikers gewoon deel uit van hun wagenbudget. De intrekking van het rijbewijs moet wel steeds door de rechter worden bevolen en niet door ambtenaren.*

climatiques – le conducteur arrive toujours en premier lieu, suivi par les facteurs externes et, en dernier lieu, par le véhicule.

Il est vrai que l'évolution des véhicules ces dernières années a permis d'améliorer la qualité technique des véhicules, ce qui est très important. On peut d'ailleurs raisonnablement considérer qu'un nouveau véhicule mis en circulation ne pose techniquement pas de problèmes de sécurité les premières années, s'il est utilisé de façon normale.

On peut également évoquer le sentiment de sécurité du conducteur et/ou propriétaire du véhicule, le fait que le véhicule subisse les entretiens prévus par le constructeur et que le garagiste attire l'attention à temps sur le remplacement de certaines pièces. Un véhicule jeune est effectivement une qualité supplémentaire en termes de sécurité.

Vous savez que le véhicule doit être présenté au contrôle technique dès qu'il a atteint sa quatrième année. Je peux d'ailleurs vous citer quelques chiffres relatifs au contrôle technique.

Notre parc automobile est de 4.678.376 voitures, le nombre de contrôles techniques de voitures s'élève à 3.343.730, dont une part pour les voitures neuves et une part pour les véhicules d'occasion. Parmi les problèmes détectés lors du contrôle technique, le problème des pneus constitue une cause de refus dans 4% des cas et une mauvaise suspension dans 2,15% des cas.

En ce qui concerne la technologie, je suis d'accord avec vous que des améliorations technologiques devraient être apportées aux véhicules. Mais quand je parle de technologie à l'échelon européen – c'est bien à ce niveau-là qu'on en parle puisqu'il s'agit de la conception des véhicules –, j'obtiens rarement un large soutien concernant les adaptations techniques des véhicules.

Par exemple, en ce qui concerne les protections avant des véhicules, je veux par exemple interdire le système pare-buffles qui est encore autorisé aujourd'hui. Je pense qu'un pare-buffles installé à l'avant d'un 4x4 peut provoquer, chez un piéton ou un cycliste, des lésions graves. Quand on demande aux constructeurs de revoir un certain nombre de choses dans la conception du véhicule, pas seulement par rapport au conducteur mais aussi par rapport aux victimes potentielles et ceux qu'on appelle les usagers faibles, le soutien est difficile à obtenir. Très souvent, on doit se limiter, hélas, à des accords volontaires avec le secteur plutôt que de prendre nos responsabilités par voie de directives, comme nous le demande instamment le Conseil ministériel des transports au niveau européen. Quand les choses sont aussi graves, il importe d'avoir une règle, une directive plutôt qu'un accord volontaire. Il en va d'ailleurs de même pour les fameux *dobli-spiegels* sur les camions. J'espère que le travail accompli par la présidence belge, par mon collègue Charles Picqué et par moi même, aboutira enfin à une directive rendant obligatoires pour les camions les rétroviseurs luttant contre l'angle mort. Il s'agit là aussi de protéger les usagers faibles.

Vous avez parlé de la conduite sous influence de l'alcool et de la drogue. La loi du 16 mars 1999 a complété la loi sur la circulation afin de permettre un contrôle. Les phénomènes de conduite sous influence de l'alcool et la conduite sous

influence de drogues ne peuvent pas, pour plusieurs raisons, être considérés de manière identique ni être comparés. On ne contrôle pas de la même manière le taux d'alcoolémie et l'influence de la drogue. Pour contrôler la drogue, il ne suffit pas de souffler dans un ballonnet, il faut un test d'urine et, ensuite, une prise de sang. Cela demande une infrastructure et un contrôle policier particulier, qui peut entraîner par la suite un contrôle sanguin pour vérifier des traces relevées dans l'urine. Vous avez d'ailleurs constaté qu'on développait une politique de contrôle concernant la drogue. Cependant, celle-ci est plus difficile, plus coûteuse et plus compliquée que pour l'alcool. J'assume mes responsabilités mais j'ajoute que cette question relève du domaine du ministre de l'Intérieur puisqu'il s'agit de l'organisation du contrôle du respect des règles, plus particulièrement du respect des limites aujourd'hui fixées concernant l'usage de drogues ou la consommation d'alcool.

Pour ce qui concerne les contrôles de vitesse, vous vous demandez pourquoi il faudrait des contrôles dans des endroits où, précisément, le danger n'apparaît pas clairement. C'est justement parce que le danger n'est pas clair qu'il n'y a pas d'indications sur le plan statistique. De plus, les accidents avec lésions sur les autoroutes sont en augmentation, ces dernières années. On sait que de tels accidents sont évidemment beaucoup plus graves statistiquement, parce que la vitesse est plus grande et que les lésions sont plus importantes. Ce n'est pas une question d'interprétation des statistiques mais une réalité : un accident à 120, 130 ou 140 kilomètres à l'heure n'a évidemment pas les mêmes conséquences qu'un accident à vitesse inférieure. Je pense vraiment que la gestion de la vitesse sur les autoroutes, tant dans des zones ou des endroits dangereux que de manière générale, contribuera à davantage de sécurité.

En matière de sécurité routière, quel que soit le type de route, en plus d'un déploiement prioritaire du contrôle de la vitesse dans l'espace et dans le temps, une approche de gestion du comportement s'impose par rapport à la vitesse en général. A cet égard, je reviens sur ce que vous disiez concernant la formation des jeunes. Effectivement, il faut commencer tôt, avec des enfants de 12 à 15 ans, et leur expliquer les bons comportements à adopter. Mais la meilleure manière d'y arriver, c'est que les adultes montrent l'exemple. Comment donner des leçons à un enfant si on ne respecte pas soi-même les règles en vigueur ?

En matière de catégorisation des infractions, il ne s'agit pas de cibler la vitesse comme étant la seule infraction grave, mais comme une infraction qui, dans trois accidents sur quatre, est la cause de l'accident. Je vous donnerai tous les documents dont je dispose ainsi que l'enquête que j'ai fait réaliser par l'IBSR.

Aujourd'hui se tenait à mon initiative un séminaire européen sur la vitesse, en présence de 200 personnes et d'une série de spécialistes, qui ne sont pas tous des moralistes voulant s'employer à discriminer les publics qui aiment la vitesse. Ils essaient d'identifier scientifiquement, sur la base de choix politiques et d'éléments technologiques, une approche intégrée en matière de sécurité routière, dont la vitesse est l'un des éléments.

Nous ne cherchons pas à cibler uniquement ces problèmes, mais nous voulons traiter les infractions autrement. Quand on



**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *De ambtenaren van het ministerie van Economische Zaken hebben beweren het tegendeel.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *Ik verzeker u dat er geen wetsontwerp wordt voorbereid om een administratie toe te laten een rijbewijs in te trekken.*

**De heer Philippe Monfils (PRL – FDF – MCC).** – *Ik hoor het u graag zeggen.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *Dat het rijbewijs gemakkelijker kan worden ingetrokken, is een veel sterker signaal. Uit een enquête van het BIVV blijkt dat de burgers zelf vinden dat meer controle de enige manier is om het gedrag van de bestuurders te doen veranderen. Er moeten strengere, maar evenredige straffen komen. Zware en herhaalde overtredingen moeten streng worden bestraft.*

*Ook de autorijsscholen moeten worden hervormd. Ik werk daaraan en pleeg overleg met de sector. De bedoeling van die hervorming is het invoeren van zeer strikte erkenningvoorwaarden voor de autorijsscholen en voor de instructeurs. De opleiding mag niet beperkt blijven tot het besturen en parkeren van de wagen. De instructeur moet ook worden opgeleid om ook het defensief, of althans preventief rijden aan te leren.*

*De autorijsscholen moeten streng worden gecontroleerd.*

*De heer Monfils had het ook over de oefenterreinen. Ook daarvoor zullen strikte criteria gelden. De oefenterreinen kunnen echter wel door verschillende autorijsscholen worden gebruikt, als die daarvoor een overeenkomst sluiten. Rijden op de openbare weg onder begeleiding van een instructeur stond nooit ter discussie. Ik neem er nota van dat de heer Monfils het belang erkent van een specifieke opleiding voor bepaalde doelgroepen.*

*De rijopleiding kost inderdaad veel geld. Ik ben er voorstander van dat vzw's de opleiding voor die doelgroepen verzorgen. De regering steunt mij daarin. Sommigen zullen*

dépasse la vitesse autorisée de 5 ou de 50 kilomètres à l'heure, la sanction ne doit pas être la même. Il faut une meilleure catégorisation des infractions pour sanctionner plus fort ceux qui prennent des risques plus élevés et commettent des infractions plus importantes. Comme vous l'avez dit, 60 kilomètres à l'heure dans une zone 30, c'est un scandale, c'est criminel. Il faut dans ce cas une sanction plus sévère.

Par ailleurs, nous voulons traiter administrativement une série d'infractions qui sont plus secondaires, qui ne portent pas à conséquence, de manière à libérer le travail des parquets pour les affaires utiles et intéressantes en matière de lutte contre l'insécurité routière. Il faut faire du retrait de permis une peine principale et non une peine accessoire. Une peine de prison n'est qu'exceptionnellement exécutée et, en général, seule une amende doit être payée. Pour beaucoup d'utilisateurs de la route, celle-ci est intégrée dans le budget de leur automobile.

Le retrait de permis doit être effectué par le juge et il n'est pas question que l'administration s'occupe de retirer les permis ; ce retrait sera toujours une compétence judiciaire.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Les fonctionnaires du ministère des Affaires économiques ont dit le contraire.

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – Je puis vous assurer qu'il n'y a aucun projet de loi en préparation pour permettre à une administration de retirer un permis de conduire.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Je suis heureux de vous l'entendre dire.

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – Un retrait plus aisé du permis de conduire, même provisoire, est un signal beaucoup plus efficace. L'enquête IBSR démontre que les citoyens eux-mêmes estiment que la seule manière de faire changer les comportements est d'effectuer davantage de contrôles. Il faut donner des sanctions plus sévères, mais celles-ci doivent être proportionnées. Il ne faut cependant pas agir de façon aveugle, linéaire et stupide. Il faut sanctionner plus fort les infractions graves et répétées.

Vous avez évoqué dans l'intitulé de votre question la réforme des auto-écoles. J'y travaille et, contrairement à ce que vous pensez, ce projet a été soumis à une large consultation dans l'ensemble du secteur. Cela m'a permis d'améliorer le texte proposé au départ à mon administration sans porter atteinte à son objectif essentiel, à savoir des conditions d'agrément qualitatives extrêmement strictes pour les auto-écoles, y compris pour les instructeurs, afin que la formation ne se limite pas à la manipulation et au parcage du véhicule, mais soit aussi une formation à la conduite dite défensive ou en tout cas préventive par rapport à une série de situations pour lesquelles il faut former celui qui apprend à conduire.

Les auto-écoles doivent être soumises à un contrôle rigoureux. Il est normal, dans un secteur libéralisé, qu'il y ait un contrôle de la qualité et une garantie d'amélioration de la formation à la conduite pour une plus grande sécurité et donc aussi de la formation des instructeurs.

Vous avez cité les terrains d'entraînement. C'est un des éléments qui devra répondre à des critères précis mais,

*immers nooit de middelen hebben om die opleiding zelf te betalen. Een beslissing omtrent een belastingvermindering voor de rijopleiding kan echter alleen in Europees verband worden genomen.*

*De heer Hordies verwees naar de problematiek van de vrachtwagens. Ons land ligt centraal in Europa en wordt meer doorkruist dan andere landen, zodat het aantal vrachtwagens inderdaad zeer sterk toeneemt. In mijn werkzaamheden voor het Belgisch voorzitterschap heb ik prioriteit gegeven aan de reglementering van de arbeidsduur en de rij- en rusttijden. Ik ben het er ook mee eens dat het aantal overtredingen bijzonder hoog is. Een bedrijf dat in overtreding is, beperkt zich meestal niet tot één overtreding. Bedrijven die de rijtijden niet respecteren en waar de chauffeurs onder druk staan, nemen het ook niet zo nauw met de veiligheid en de lading en soms plegen ze ook nog sociale fraude. Daarom overwegen de heer Verwilghen, de heer Vandembroucke, de heer Duquesne en ikzelf een protocolakkoord te sluiten om gezamenlijke controles te verrichten op sociaal, fiscaal en veiligheidsgebied. Het geval GUL Transport toont immers aan dat ook bij ons bedrijven werken met onderaannemers die zich niet aan de wettelijke voorwaarden houden. Dat soort fraude is vernietigend voor de bedrijven in die sector die zich wel aan de regels houden. Er is dus meer controle nodig om ze te bestrijden.*

*Ik ben ook geen voorstander van cruise control. Ik ben tegen systemen die de waakzaamheid van de bestuurder verzwakken. De bestuurder moet de mogelijkheid behouden om in te grijpen. De federatie van autobusbestuurders vraagt trouwens dat de mogelijkheid om de snelheid automatisch te blokkeren wordt ingetrokken. Ik steun hun verzoek.*

*Het debat is nog niet gesloten. We zullen nog terugkomen op de analyse van de verschillende maatregelen en we zullen ze vergelijken met de maatregelen die in de resolutie van de Senaat worden aanbevolen en overigens grotendeels in dezelfde lijn liggen.*

*Tot besluit geef ik u nog de documenten van het seminarie over snelheid dat ik in het kader van het Belgisch voorzitterschap heb georganiseerd.*

contrairement à votre information et sous condition de la signature d'une convention d'occupation par les différents utilisateurs, ce terrain d'entraînement pourra être occupé par plusieurs écoles de conduite et plusieurs sièges d'exploitation. Par ailleurs, la conduite sur la voie publique avec instructeur n'a jamais été remise en question. Je prends acte que vous reconnaissez l'importance d'une formation plus spécifique pour certains publics cibles.

Il est vrai que le coût de la formation est élevé et je défends la possibilité pour des ASBL de prendre cette formation en charge pour ces publics cibles. Le gouvernement me soutient sur ce point. En effet, certaines personnes n'auront jamais les moyens de payer les coûts de la formation à la conduite. Vous évoquez une diminution de la fiscalité sur la formation à la conduite. Je vous signale qu'il s'agit d'une décision qui doit être prise au niveau européen et non au niveau belge.

Je m'étonne de votre analyse linéaire et simpliste d'un travail pourtant très complexe. Vous avez dit vous-même que la sécurité routière n'était pas qu'une question de règlement et de contrôle. Mais elle est aussi une question de règlement et de contrôle ! Elle est aussi liée aux Régions, à l'aménagement du territoire, à l'évolution de la technologie, aux responsabilités des constructeurs, mais le facteur numéro 1 reste le comportement de l'automobiliste.

Enfin, pour répondre à mon collègue Hordies qui a évoqué la problématique des camions, je dirai qu'il est vrai que, dans notre pays situé au centre de l'Europe et plus traversé que d'autres, la proportion et l'augmentation du nombre de camions sont en effet très importantes. Cette situation est due aux « stocks roulants ». Lors de mon travail au niveau de la présidence belge, j'ai accordé la priorité à la réglementation du temps de travail, du temps de conduite et du temps de repos. Je suis évidemment d'accord avec les chiffres que vous avez cités sur le nombre d'infractions extrêmement important. Elles sont d'ailleurs souvent groupées : ce sont en général les entreprises qui ne respectent pas le temps de conduite, où le chauffeur est soumis à pression, qui bradent aussi sur la sécurité du véhicule et la qualité du chargement, voire qui pratiquent la fraude sociale. Ce dernier élément nous a d'ailleurs amenés, M. Verwilghen, M. Vandembroucke, M. Duquesne et moi-même à envisager un protocole d'accord pour effectuer des contrôles groupés en matière sociale, fiscale et de sécurité pour pouvoir cibler ces entreprises. Le triste cas de GUL Transport démontre combien chez nous – et pas seulement à l'est – des entreprises utilisent des sous-traitants qui ne remplissent pas les conditions légales. L'enquête devra bien sûr démontrer si elles ont été abusées. Ce type de fraude tue les acteurs du secteur qui travaillent convenablement. Il faut lutter contre cette fraude sociale et technique d'entreprises peu scrupuleuses en développant une fois de plus les contrôles. Il y a aussi le problème du transfert de mode que je n'aborderai pas mais il vise à désengorger nos routes d'une partie du transport de marchandises.

Je ne suis pas non plus favorable au cruise-control, je suis opposée aux systèmes qui affectent la vigilance du conducteur. Celui-ci doit garder la possibilité d'agir sur son véhicule. La fédération des autocaristes demande d'ailleurs la suppression de cette possibilité de blocage de la vitesse qui limite la capacité de vigilance et de réaction des chauffeurs si importante... a fortiori pour les chauffeurs de cars et de poids

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *Er is een groot verschil tussen wat de minister zegt en wat ze schrijft. Als ik haar zo hoor, ben ik het bijna met haar eens. De tekst stemt echter niet overeen met haar verklaringen. Ik heb hier een nota van haar waarin ze over de gedifferentieerde behandeling en de classificatie van de overtredingen...*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *Dat is de nota van de regering.*

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – *U bent toch bevoegd voor mobiliteit en dus voor die nota. Ik lees er niets anders in dan straffen en boeten. Dat geldt ook voor het voluntaristisch beleid inzake controles. Ik zie echter niets over preventie.*

*In de nota is ook sprake van een rijbewijs in stappen.*

*Ik zou tevreden zijn met de nota als ze niet bijna uitsluitend op repressie was gericht. Ik ben niet tegen repressie, maar men moet geen controles doen waar er geen risico is.*

*Iedereen die veel rijdt, weet dat op plaatsen waar het helemaal niet gevaarlijk is, zeker een camera staat.*

*Ik weet dat de aanwezigheid van drugs in het organisme op een andere manier moet worden opgespoord dan de aanwezigheid van alcohol in het bloed. U zegt dat dit veel kost en enkele ogenblikken later zegt u dat het niet tot uw bevoegdheid behoort.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *Ik heb zelf om nachttreinen*

lourds, compte tenu du nombre de personnes ou du volume qu'ils transportent. Je soutiens bien entendu leur demande.

Le débat n'est pas clos. Nous reviendrons à l'analyse des différentes mesures et nous les comparerons à celles préconisées dans la résolution du Sénat qui allaient largement dans le même sens.

Enfin, je me permets de vous remettre les documents du séminaire sur la vitesse, séminaire que j'ai organisé dans le cadre de la présidence belge. Avec la participation de 300 personnes et d'éminents spécialistes – pas seulement des donneurs de leçons –, on a pu mettre en évidence que la vitesse était un des éléments d'une politique de sécurité routière plus intégrée.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Je remercie la ministre de sa réponse. Je constate toutefois, Madame Durant, qu'il y a toujours un écart considérable entre ce que vous dites et ce que vous écrivez. Quand je vous entends, je suis presque amené à penser que je suis d'accord avec vous. Le problème, c'est que le texte ne correspond pas à vos déclarations. J'ai ici devant moi votre note. À la page 2, sous le titre « Catégorisation et traitement différencié des infractions », point 4...

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – Cette note est celle du gouvernement.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Vous êtes quand même en charge de la mobilité comme le ministre Daems est en charge de la Sabena. C'est quand même vous qui signez la note. Je n'y vois rien d'autre que criminalisation, peines de prison, déchéance, prorogation des mesures de retrait etc. Sous « Politique volontariste en matière de contrôles », même chose. J'attends toujours de voir s'il y a quelque chose au niveau de la prévention.

Il est vrai que la note consacre quinze lignes au permis de conduire par étapes. Je suis par ailleurs d'accord quand vous expliquez qu'il est difficile d'édicter des normes européennes de « non-agressivité » des pare-chocs. Dans la note gouvernementale, il n'y a cependant qu'un seul point sur lequel vous allez intervenir au niveau du conseil des ministres : la réduction de la vitesse maximum. Ce n'est pas moi qui suis obsédé. Ma façon de présenter les choses n'est pas simpliste. J'ai lu votre note. Elle m'aurait convenu si elle n'avait pas été orientée vers une répression quasiment exclusive. Je ne suis pas contre la répression, mais qu'on ne pratique pas des contrôles même là où il n'y a pas de risque.

Je ne sais pas où vous roulez, madame la ministre, mais tous les pilotes qui roulent beaucoup savent très bien qu'aux endroits où, le dimanche à 7h du matin, par un temps ensoleillé, il n'y a pas un chat, ils sont certains de trouver un radar. Statistiquement, ce n'est pas à ce moment là que les accidents graves se produisent.

Je sais que l'on ne vérifie pas la présence de drogue dans l'organisme comme on vérifie le taux d'alcool dans le sang. Vous affirmez que cela coûte très cher mais. Une seconde après, vous dites que ce n'est pas de votre ressort.

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – J'ai demandé moi-même des

gevraagd, in samenwerking met...

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Wel, dat is niet gelukt!

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – Alleen omdat de NMBS niet wil ingaan op mijn verzoek. De nieuwe directeur van *De Lijn* heeft daarentegen gezegd dat ze de mogelijkheid zal bestuderen om in het weekend nachtbussen te laten rijden in de buurt van de grote discotheken.

**De heer Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – U zegt dat u niets kunt doen omdat de NMBS weigert. De automobilisten ergeren zich omdat er alternatieven bestaan, maar er niets gedaan wordt. Er vallen doden als gevolg van drugsgebruik. We moeten dus optreden en de nodige middelen uittrekken.

*Ik weet ook wel dat een voertuig vanaf het vierde jaar elk jaar wordt gekeurd. Een voertuig met kale banden is echter zeer gevaarlijk. Bandensleet hangt echter af van het aantal kilometers.*

*Wie een wagen van een miljoen kan kopen, moet zich dienovereenkomstig kunnen verzekeren. Wij hebben in dat verband trouwens een wetsvoorstel opgesteld en de regering heeft het goedgekeurd. Men moet ook de banden, de schokdempers en de remschijven van zijn wagen kunnen laten controleren. Als dat systematisch gebeurde, zou het aantal ongevallen, en dus het aantal slachtoffers, verminderen.*

*Indien mogelijk moeten voor elke categorie aangepaste maatregelen worden genomen. Ik zou het niet hebben over de controle op overdreven snelheid als er niet andere elementen waren waarmee rekening moet worden gehouden. Wat de camera's in de buurt van scholen betreft, zou het een schande zijn een bestuurder te beboeten die meer dan 30 kilometer rijdt wanneer de kinderen niet op school zijn. De Raad van State heeft daarop gewezen, hij was akkoord met de beperking van de snelheid tot dertig kilometer per uur tijdens de schooluren, maar niet daarbuiten.*

*Wat het rijbewijs betreft, vraag ik mij af welke lessen u zal uitwerken en hoe u het rijbewijs zult hervormen om meer rekening te houden met de praktijk dan met de louter theoretische kennis.*

*Ik ben het niet eens met het voorstel om financiële steun te verlenen voor de oprichting van vzw's voor de groep van risicobestuurders. Het zou veel gemakkelijker zijn de opleiding van deze bestuurders in een autorijschool te financieren. Dat zou de Staat minder kosten dan vzw's op te richten die de autorijscholen bovendien oneerlijke concurrentie zouden aandoen. Ik zou veel liever hebben dat het rijbewijs voor deze categorieën gratis wordt.*

*Als iemand niet kan betalen, voorziet de Staat in zijn behoeften. Hier zouden autorijscholen worden opgericht voor bijzondere categorieën. Ik vind dat geen goede regeling en vraag u er nog eens over na te denken.*

*De minister heeft beloofd in de Senaat commissiedebatten te organiseren. In tweeënhalf jaar hebben wij deze problemen nog niet ten gronde kunnen bespreken. Wie een belofte doet, moet ze ook nakomen.*

trains de nuit, en collaboration avec...

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Et bien, c'est raté !

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – C'est raté parce que, tout simplement, la SNCB ne veut pas répondre à ma demande. Par contre, la nouvelle directrice de *De Lijn* a déclaré qu'elle va étudier la possibilité de développer des services de bus de nuit durant le week-end, aux abords des grandes discothèques.

**M. Philippe Monfils (PRL-FDF-MCC).** – Vous me dites que, puisque la SNCB a émis un refus, vous ne pouvez rien faire. Les automobilistes sont énervés parce que des solutions alternatives existent et qu'on ne fait rien. Vous dites que les contrôles anti-drogues coûtent cher. Mais ne se tue-t-on pas à cause de la drogue ? Si. Donc intervenons. Et consacrons-y les moyens nécessaires.

Le contrôle technique : je sais bien que chaque véhicule est contrôlé après quatre ans. Mais une voiture avec des pneus lisses est extrêmement dangereuse. Et cela dépend du nombre de kilomètres parcourus.

Lorsque l'on a les moyens de s'acheter une voiture qui coûte un million, on doit pouvoir s'assurer en conséquence. Nous avons d'ailleurs rédigé une proposition de loi à ce sujet et votre gouvernement l'a approuvée. On doit également pouvoir faire contrôler les pneus, les amortisseurs et les disques de freins de sa voiture ! Si on le faisait systématiquement, cela réduirait le nombre d'accidents et donc, de victimes.

Il convient, lorsque c'est possible, de prendre des mesures adaptées à chaque catégorie. Je n'interviendrais pas sur le contrôle des excès de vitesse s'il n'y avait d'autres éléments à prendre en considération. J'ajoute, à propos des radars placés auprès des écoles, que ce serait du vice de prendre en infraction des automobilistes qui roulent à une vitesse de trente kilomètres à un moment où les élèves ne sont pas à l'école. Le Conseil d'État l'a fait remarquer, marquant son accord sur une limitation à trente à l'heure pendant les heures scolaires, mais pas en dehors.

Concernant le permis de conduire, tant mieux si vous avancez dans la direction évoquée, madame la ministre. Pour ma part, j'attends de voir quels cours vous allez mettre au point et de quelle façon vous concevrez une réforme du permis de conduire axée sur la pratique plutôt que sur la connaissance purement théorique de la conduite automobile.

Ensuite, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que l'on va soutenir financièrement la création d'ASBL pour le groupe de conducteurs à risques. Il serait beaucoup plus facile de faire suivre à ces conducteurs des cours dans une auto-école et de les financer. Cela coûterait moins cher à l'État que d'organiser des ASBL qui mèneraient une concurrence déloyale aux auto-écoles, avec des permis qui seraient octroyés tout de suite. Je préférerais de loin que le permis soit gratuit pour ces catégories. On n'a pas créé une cohorte de médecins pour soigner les gens défavorisés.

Si, éventuellement, on n'a pas les moyens de payer, l'État pourvoit très normalement à ces besoins.

Ici, vous allez créer des auto-écoles pour catégories spéciales.

– **Het incident is gesloten.**

### **Regeling van de werkzaamheden**

**De voorzitter.** – De agenda van deze vergadering is afgewerkt.

Gaat de Senaat akkoord om vertrouwen te geven aan zijn voorzitter om de agenda van de volgende plenaire vergadering te bepalen? (*Instemming*)

– **De Senaat gaat tot nadere bijeenroeping uiteen.**

(*De vergadering wordt gesloten om 21.05 uur.*)

### **Berichten van verhindering**

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Ramoudt en D'Hooghe, met opdracht in het buitenland, en de heer Creyelman, om familiale redenen.

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

Cela ne me semble pas être un bon système et je vous demande encore d'y réfléchir.

Oui à l'aide aux personnes qui n'ont pas les moyens d'apprendre à conduire, mais non à un système parallèle qui entraînera beaucoup de problèmes et qui, finalement, vous coûtera plus cher que le financement normal des auto-écoles.

Enfin, je le répète, vous avez promis d'organiser des débats en commission du Sénat. Je constate que depuis deux ans et demi, nous n'avons pas eu l'occasion de discuter du fond des problèmes. Il ne faut pas faire ce genre de promesse. J'ai été ministre et il y a des moments où il ne faut pas promettre. Cependant, quand on fait des promesses, on les tient.

– **L'incident est clos.**

### **Ordre des travaux**

**M. le président.** – L'ordre du jour de la présente séance est ainsi épuisé.

Je présume que le Sénat laissera à son président le soin de fixer l'ordre du jour de la prochaine séance ? (*Assentiment*)

– **Le Sénat s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.**

(*La séance est levée à 21 h 05.*)

### **Excusés**

MM. Ramoudt et D'Hooghe, en mission à l'étranger, et M. Creyelman, pour raisons familiales, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

– **Pris pour information.**

## Bijlage

### Naamstemmingen

#### Stemming nr. 1

Aanwezig: 45  
 Voor: 38  
 Tegen: 0  
 Onthoudingen: 7

#### Voor

Sfia Bouarfa, Yves Buysse, Jurgen Ceder, Jean Cornil, Georges Dallemagne, Armand De Decker, Jean-Marie Dedecker, Jacinta De Roeck, Nathalie de T' Serclaes, Jacques Devolder, Josy Dubié, Paul Galand, André Geens, Jean-Marie Happart, Marc Hordies, Jean-François Istasse, Meryem Kaçar, Mimi Kestelijn-Sierens, Marie-José Laloy, Jeannine Leduc, Anne-Marie Lizin, Johan Malcorps, Jean-Pierre Malmendier, Guy Moens, Philippe Monfils, Marie Nagy, Clotilde Nyssens, Francis Poty, Jan Remans, Gerda Staveaux-Van Steenberge, René Thissen, Jacques Timmermans, Louis Tobback, Joris Van Hauthem, Myriam Vanlerberghe, Iris Van Riet, Wim Verreycken, Magdeleine Willame-Boonen.

#### Onthoudingen

Sabine de Bethune, Mia De Schamphelaere, Erika Thijs, Hugo Vandenberghe, Luc Van den Brande, Ingrid van Kessel, Vincent Van Quickenborne.

### Indiening van een voorstel

Het volgende voorstel werd ingediend:

#### Voorstel van resolutie

Voorstel van resolutie over het Europees Veiligheids- en Defensiebeleid (EVDB) (Stuk **2-932/1**).

### In overweging genomen voorstellen

#### Wetsvoorstellen

##### Artikel 81 van de Grondwet

Wetsvoorstel tot wijziging, wat de verplichte keuring voor motorfietsen betreft, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (van de heer Didier Ramoudt; Stuk **2-813/1**).

#### – Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.

Wetsvoorstel tot invoeging van een artikel *43ter* in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, met betrekking tot de motorrijders in groep (van de heer Didier Ramoudt; Stuk **2-814/1**).

#### – Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.

Wetsvoorstel betreffende de derdewereldbevek (van de heer Jan Steverlynck c.s.; Stuk **2-819/1**).

## Annexe

### Votes nominatifs

#### Vote n° 1

Présents : 45  
 Pour : 38  
 Contre : 0  
 Abstentions : 7

#### Pour

#### Abstentions

### Dépôt d'une proposition

La proposition ci-après a été déposée :

#### Proposition de résolution

Proposition de résolution relative à la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD) (Doc. **2-932/1**).

### Propositions prises en considération

#### Propositions de loi

##### Article 81 de la Constitution

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, en ce qui concerne le contrôle obligatoire des motocyclettes (de M. Didier Ramoudt ; Doc. **2-813/1**).

#### – Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.

Proposition de loi insérant un article *43ter* dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, relatif aux motocyclistes en groupe (de M. Didier Ramoudt ; Doc. **2-814/1**).

#### – Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.

Proposition de loi relative à la sicav du tiers monde (de M. Jan Steverlynck et consorts ; Doc. **2-819/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel betreffende het sociaal statuut van de zeevisser (van de heren Didier Ramoudt en Michiel Maertens; Stuk **2-821/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen, wat de integratie van gehandicapten betreft (van de heren Jean Cornil en Philippe Mahoux; Stuk **2-873/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 12 januari 1989 tot regeling van de wijze waarop de Brusselse Hoofdstedelijke Raad wordt gekozen (van mevrouw Marie Nagy c.s.; Stuk **2-882/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot het instellen van een jaarlijkse rapportage over de toepassing van het Verdrag inzake de rechten van het kind (van mevrouw Sabine de Bethune c.s.; Stuk **2-890/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging.**

Wetsvoorstel tot aanvulling van artikel 31 van de wet op het politieambt (van de heer Olivier de Clippele; Stuk **2-903/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 12 van de nieuwe gemeentewet (van mevrouw Erika Thijs; Stuk **2-917/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 283 van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten (van de heer Philippe Monfils; Stuk **2-922/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

**Voorstel van verklaring tot herziening van de Grondwet**

Voorstel van verklaring tot herziening van artikel 142 van de Grondwet, om een paragraaf toe te voegen waarbij het Arbitragehof bevoegd wordt gemaakt om uitspraak te doen over de andere bij de Grondwet bepaalde gevallen (van mevrouw Marie Nagy c.s.; Stuk **2-871/1**).

– **Verzonden naar de Commissie voor de Institutionele Aangelegenheden.**

**Voorstellen tot oprichting van een onderzoekscommissie**

– **Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

Proposition de loi relative au statut social des pêcheurs en mer (de MM. Didier Ramoudt et Michiel Maertens ; Doc. **2-821/1**).

– **Envoi à la commission des Affaires sociales.**

Proposition de loi modifiant la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail et la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail, en ce qui concerne l'intégration des personnes handicapées (de MM. Jean Cornil et Philippe Mahoux ; Doc. **2-873/1**).

– **Envoi à la commission des Affaires sociales.**

Proposition de loi modifiant les articles 16 et 18 de la loi du 12 janvier 1989 réglant les modalités de l'élection du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale (de Mme Marie Nagy et consorts ; Doc. **2-882/1**).

– **Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Proposition de loi instaurant l'établissement d'un rapport annuel sur l'application de la Convention relative au droit de l'enfant (de Mme Sabine de Bethune et consorts ; Doc. **2-890/1**).

– **Envoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense.**

Proposition de loi complétant l'article 31 de la loi sur la fonction de police (de M. Olivier de Clippele ; Doc. **2-903/1**).

– **Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Proposition de loi modifiant l'article 12 de la nouvelle loi communale (de Mme Erika Thijs ; Doc. **2-917/1**).

– **Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Proposition de loi modifiant l'article 283 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe (de M. Philippe Monfils ; Doc. **2-922/1**).

– **Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

**Proposition de déclaration de révision de la Constitution**

Proposition de déclaration de révision de l'article 142 de la Constitution, en vue d'y ajouter un paragraphe attribuant à la Cour d'arbitrage la compétence de statuer dans les autres cas prévus par la Constitution (de Mme Marie Nagy et consorts ; Doc. **2-871/1**).

– **Envoi à la Commission des Affaires institutionnelles.**

**Propositions visant à instituer une commission d'enquête**

Voorstel tot oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie belast met het onderzoek naar de aanwezigheid van terroristische organisaties op het Belgisch grondgebied en hun relatie met de georganiseerde misdaad (van de heer Frans Lozie; Stuk **2-907/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Voorstel tot oprichting van een onderzoekscommissie belast met het onderzoek naar het beleid inzake “Sabena” (van de heer Hugo Vandenberghe; Stuk **2-937/1**).

– **Verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

## Samenstelling van commissies

Met toepassing van artikel 21-4, tweede zin, van het Reglement werd de volgende wijziging in de samenstelling van de commissie aangebracht:

Commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden

– de heer Frans Lozie vervangt mevrouw Jacinta De Roeck als plaatsvervangend lid.

## Vragen om uitleg

Het Bureau heeft volgende vragen om uitleg ontvangen:

van de heer Olivier **de Clippele** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over “*de Nationale Delcrederedienst*” (nr. 2-588)

van mevrouw Mia **De Schamphelaere** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over “*de sociale bescherming van de zelfstandigen*” (nr. 2-589)

van mevrouw Sabine **de Bethune** aan de minister van Binnenlandse Zaken over “*de ‘KALOGS’ bij de geïntegreerde politie*” (nr. 2-590)

van mevrouw Magdeleine **Willame-Boonen** aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over “*de visaproblematiek*” (nr. 2-591)

van de heer Jan **Remans** aan de minister van Binnenlandse Zaken over “*de mensen zonder papieren*” (nr. 2-592)

van mevrouw Mia **De Schamphelaere** aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over “*de invoering van een visumplicht voor Belgen die naar de Verenigde Staten van Amerika reizen*” (nr. 2-593)

van de heer Marc **Hordies** aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over “*de paspoorten- en visaproblematiek*” (nr. 2-594)

– **Deze vragen worden naar de plenaire vergadering verzonden.**

Proposition visant à instituer une commission d'enquête parlementaire chargée d'enquêter sur la présence d'organisations terroristes sur le territoire belge et leurs relations avec le crime organisé (de M. Frans Lozie ; Doc. **2-907/1**).

– **Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Proposition visant à instituer une commission d'enquête chargée d'enquêter sur la politique menée dans le dossier « Sabena » (de M. Hugo Vandenberghe ; Doc. **2-937/1**).

– **Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

## Composition de commissions

En application de l'article 21-4, 2<sup>ème</sup> phrase, du Règlement, la modification suivante a été apportée dans la composition de la commission :

Commission des Finances et des Affaires économiques

– M. Frans Lozie remplace Mme Jacinta De Roeck en tant que membre suppléant.

## Demandes d'explications

Le Bureau a été saisi des demandes d'explications suivantes :

de M. Olivier **de Clippele** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur « *l'Office national du Ducroire* » (n° 2-588)

de Mme Mia **De Schamphelaere** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur « *la protection sociale des indépendants* » (n° 2-589)

de Mme Sabine **de Bethune** au ministre de l'Intérieur sur « *le personnel civil contractuel de la police intégrée* » (n° 2-590)

de Mme Magdeleine **Willame-Boonen** au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur « *la problématique des visas* » (n° 2-591)

de M. Jan **Remans** au ministre de l'Intérieur sur « *les sans-papiers* » (n° 2-592)

de Mme Mia **De Schamphelaere** au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur « *l'instauration d'une obligation de visa pour les Belges qui se rendent aux États-Unis d'Amérique* » (n° 2-593)

de M. Marc **Hordies** au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur « *la problématique des passeports et des visas* » (n° 2-594)

– **Ces demandes sont envoyées à la séance plénière.**



## Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bij boodschap van 18 oktober 2001 heeft de Verenigde vergadering van de Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de Senaat laten weten dat zij zich ter vergadering van die dag geconstitueerd heeft.

- **Voor kennisgeving aangenomen.**

## Boodschappen van de Kamer

Bij boodschappen van 31 oktober 2001 heeft de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat overgezonden, zoals ze ter vergadering van dezelfde dag werden aangenomen:

### Artikel 77 van de Grondwet

Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (Stuk **2-933/1**).

- **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.**

### Artikel 80 van de Grondwet

Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (Stuk **2-934/1**).

- **Het wetsontwerp werd ontvangen op 5 november 2001; de uiterste datum voor evocatie is maandag 12 november 2001.**

## Indiening van een wetsontwerp

De Regering heeft volgend wetsontwerp ingediend:

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van de Republiek Jemen inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, gedaan te Brussel op 3 februari 2000 (Stuk 2-936/1).

- **Het wetsontwerp werd verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging.**

## Antwoorden van de regering op aanbevelingen van de Senaat

Bij brief van 29 oktober 2001 heeft de eerste minister aan de Senaat overgezonden, het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken op de aanbevelingen van de subcommissie "Mensenhandel en prostitutie" tot oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie belast met een onderzoek naar de oorzaken en mechanismen van de mensenhandel in bepaalde

## Commission communautaire commune de la Région de Bruxelles-Capitale

Par message du 18 octobre 2001, l'Assemblée réunie de la Commission communautaire commune de la Région de Bruxelles-Capitale a fait connaître au Sénat qu'elle s'est constituée en sa séance de cette date.

- **Pris pour notification.**

## Messages de la Chambre

Par messages du 31 octobre 2001, la Chambre des représentants a transmis au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance du même jour :

### Article 77 de la Constitution

Projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (Doc. **2-933/1**).

- **Le projet de loi a été envoyé à la commission des Finances et des Affaires économiques.**

### Article 80 de la Constitution

Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (Doc. **2-934/1**).

- **Le projet de loi a été reçu le 5 novembre 2001 ; la date limite pour l'évocation est le lundi 12 novembre 2001.**

## Dépôt d'un projet de loi

Le Gouvernement a déposé le projet de loi ci après :

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de la République du Yémen concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, fait à Bruxelles le 3 février 2000 (Doc. 2-936/1).

- **Le projet de loi a été envoyé à la commission des Relations extérieures et de la Défense.**

## Réponses du gouvernement aux recommandations du Sénat

Par lettre du 29 octobre 2001, le premier ministre a transmis au Sénat, la réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères aux recommandations de la sous-commission « Traite des êtres humains et prostitution » visant à instituer une commission d'enquête parlementaire chargée d'enquêter sur les causes et les mécanismes de la traite des êtres humains dans certains secteurs (doc. Sénat

sectoren (stuk Senaat 2-694/1).

Bij brief van 29 oktober 2001 heeft de eerste minister aan de Senaat overgezonden, het antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken op de aanbevelingen van de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden over het werkbezoek aan Europol te Den Haag over de politiesamenwerking op Europees niveau en de strijd tegen de mensenhandel (stuk Senaat 2-809/1).

– **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

Bij brief van 30 oktober 2001 heeft de eerste minister aan de Senaat overgezonden, het antwoord van de minister van Sociale Zaken en Pensioenen op de aanbevelingen van de verenigde commissies voor de Justitie en voor de Sociale Aangelegenheden over de rechten van het kind (stuk Senaat 2-725/3).

– **Verzonden naar de verenigde commissies voor de Justitie en voor de Sociale Aangelegenheden.**

## Antwoorden van de regering op resoluties van de Senaat

Bij brief van 24 oktober 2001 heeft de eerste minister aan de Senaat overgezonden, het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken op de resolutie over de politieke strijd binnen de Europese Unie tegen het gebruik van geweld en het terrorisme, in het bijzonder in Spaans Baskenland (stuk Senaat 2-751/1).

– **Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Zaken en voor de Landsverdediging.**

Bij brief van 29 oktober 2001 heeft de eerste minister aan de Senaat overgezonden, het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Landsverdediging op de resolutie over de parlementaire controle op het Europees Veiligheids- en Defensiebeleid (stuk Senaat 2-797/1).

– **Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Zaken en voor de Landsverdediging en naar het Federaal Adviescomité voor Europese Aangelegenheden.**

## Arbitragehof – Arresten

Met toepassing van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis aan de voorzitter van de Senaat van:

- het arrest nr. 129/2001, uitgesproken op 23 oktober 2001, inzake de prejudiciële vraag over artikel 60, §3, 3°, van de bij koninklijk besluit van 19 december 1939 samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Brussel (rolnummer 1967);
- het arrest nr. 130/2001, uitgesproken op 23 oktober 2001, inzake de prejudiciële vragen betreffende artikel 10, 1°, van de wet van 12 december 1997 “tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten genomen met toepassing van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire

2-694/1).

Par lettre du 29 octobre 2001, le premier ministre a transmis au Sénat, la réponse du ministre de l'Intérieur aux recommandations de la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives sur la visite de travail à Europol à La Haye, sur la coopération policière au niveau européen et la lutte contre la traite des êtres humains (doc. Sénat 2-809/1).

– **Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.**

Par lettre du 30 octobre 2001, le premier ministre a transmis au Sénat, la réponse du ministre des Affaires sociales et des Pensions aux recommandations des commissions réunies de la Justice et des Affaires sociales sur les droits de l'enfant (doc. Sénat 2-725/3).

– **Envoi aux commissions réunies de la Justice et des Affaires sociales.**

## Réponses du gouvernement à des résolutions du Sénat

Par lettre du 24 octobre 2001, le premier ministre a transmis au Sénat, la réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères à la résolution concernant la lutte politique au sein de l'Union européenne contre le recours à la violence et le terrorisme, notamment en pays basque espagnol (doc. Sénat 2-751/1).

– **Envoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense.**

Par lettre du 29 octobre 2001, le premier ministre a transmis au Sénat, la réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Défense à la résolution concernant le contrôle parlementaire de la Politique européenne de sécurité et de défense (doc. Sénat 2-797/1).

– **Envoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense et au Comité d'avis fédéral chargé des Questions européennes.**

## Cour d'arbitrage – Arrêts

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie au président du Sénat :

- l'arrêt n° 129/2001, rendu le 23 octobre 2001, en cause la question préjudicielle concernant l'article 60, §3, 3° des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, coordonnées par arrêté royal du 19 décembre 1939, posée par le Tribunal du travail de Bruxelles (numéro du rôle 1967) ;
- l'arrêt n° 130/2001, rendu le 23 octobre 2001, en cause les questions préjudicielles relatives à l'article 10, 1°, de la loi du 12 décembre 1997 « portant confirmation des arrêtés royaux pris en application de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la

- voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, en van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels”, in zoverre het het koninklijk besluit van 24 juli 1997 “tot instelling van de vrijwillige arbeidsregeling van de vierdagenweek en de regeling van de halftijdse vervroegde uitstap voor sommige militairen en tot wijziging van het statuut van de militairen met het oog op de instelling van de tijdelijke ambtsontheffing wegens loopbaanonderbreking, met toepassing van artikel 3, §1, 1°, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie” bekrachtigt, gesteld door de raad van State (rolnummer 1976);
- het arrest nr. 131/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de prejudiciële vragen over artikel 57, §2, van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende openbare centra voor maatschappelijk welzijn, zoals gewijzigd bij artikel 65 van de wet van 15 juli 1996, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Antwerpen, de Arbeidsrechtbank te Luik en de Arbeidsrechtbank te Brussel (rolnummers 1964, 2004, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022, samengevoegde zaken);
  - het arrest nr. 132/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de prejudiciële vraag over de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Luik (rolnummer 1974);
  - het arrest nr. 133/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de prejudiciële vraag over de artikelen 141, 146 en 156 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, gesteld door de Commissie van beroep ingesteld bij de Dienst voor geneeskundige controle van het RIZIV (rolnummer 1975);
  - het arrest nr. 134/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake het beroep tot vernietiging van artikel 107 van de wet van 24 december 1999 houdende sociale en diverse bepalingen, waarbij artikel 5 van de wet van 8 december 1976 tot regeling van het pensioen van sommige mandatarissen en van dat van hun rechtverkrijgenden wordt gewijzigd, ingesteld door F. Bourdon (rolnummer 1999);
  - het arrest nr. 135/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de prejudiciële vragen over de artikelen 5 en 7, eerste en tweede lid, van de wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemene nutte, gesteld door de vrederechter van het kanton Vielsalm (rolnummer 2023);
  - het arrest nr. 136/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de prejudiciële vraag betreffende artikel 1056, 2°, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Arbeidshof te Brussel (rolnummer 2029);
  - het arrest nr. 137/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de prejudiciële vraag betreffende artikel 2276bis van het Burgerlijk Wetboek, gelezen in samenhang met artikel 2262bis van hetzelfde Wetboek, gesteld door de Rechtbank
- Belgique à l’Union économique et monétaire européenne, et de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions », en tant qu’il confirme l’arrêté royal du 24 juillet 1997 « instaurant le régime volontaire de travail de la semaine de quatre jours et le régime du départ anticipé à mi-temps pour certains militaires et modifiant le statut des militaires en vue d’instaurer le retrait temporaire d’emploi par interruption de carrière, en application de l’article 3, §1<sup>er</sup>, 1°, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l’Union économique et monétaire européenne », posées par la Conseil d’État (numéro de rôle 1976) ;
- l’arrêt n° 131/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause les questions préjudicielles relatives à l’article 57, §2, de la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d’aide sociale, tel qu’il a été modifié par l’article 65 de la loi du 15 juillet 1996, posées par le Tribunal du travail d’Anvers, par le Tribunal du travail de Liège et par le Tribunal du travail de Bruxelles (numéros du rôle 1964, 2004, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022, affaires jointes) ;
  - l’arrêt n° 132/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause la question préjudicielle concernant la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d’infraction à certaines lois sociales, posée par le Tribunal du travail de Liège (numéro du rôle 1974) ;
  - l’arrêt n° 133/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause la question préjudicielle concernant les articles 141, 146 et 156 de la loi relative à l’assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, posée par la Commission d’appel instituée auprès du Service du contrôle médical de l’INAMI (numéro du rôle 1975) ;
  - l’arrêt n° 134/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause le recours en annulation de l’article 107 de la loi du 24 décembre 1999 portant des dispositions sociales et diverses, qui modifie l’article 5 de la loi du 8 décembre 1976 réglant la pension de certains mandataires et celle de leurs ayants droits, introduit par F. Bourdon (numéro du rôle 1999) ;
  - l’arrêt n° 135/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause les questions préjudicielles concernant les articles 5 et 7, alinéas 1<sup>er</sup> et 2, de la loi du 26 juillet 1962 relative à la procédure d’extrême urgence en matière d’expropriation pour cause d’utilité publique, posées par le juge de paix du canton de Vielsalm (numéro du rôle 2023) ;
  - l’arrêt n° 136/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause la question préjudicielle concernant l’article 1056, 2°, du Code judiciaire, posée par la Cour du travail de Bruxelles (numéro du rôle 2029) ;
  - l’arrêt n° 137/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause la question préjudicielle relative à l’article 2276bis du Code civil, combiné avec l’article 2262bis du même Code, posée par le Tribunal de première instance de Bruxelles (numéro

van eerste aanleg te Brussel (rolnummer 2091);

– het arrest nr. 138/2001, uitgesproken op 30 oktober 2001, inzake de vordering tot gehele of gedeeltelijke schorsing van de wet van 10 augustus 2001 betreffende Belgacom, ingesteld door P. Richard (rolnummer 2242).

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

### Arbitragehof – Prejudiciële vragen

Met toepassing van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof aan de voorzitter van de Senaat kennis van:

- de prejudiciële vraag over artikel 4 van de wet van 21 december 1998 betreffende de veiligheid bij voetbalwedstrijden, gesteld door de Politie rechtbank te Turnhout (rolnummer 2249);
- de prejudiciële vraag over artikel 6, §1, van de wet van 3 juli 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector, gesteld door de Arbeidsrechtbank (rolnummer 2265);
- de prejudiciële vragen over artikel 57/12, vierde lid, van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, gesteld door de Raad van State (rolnummers 2161, 2199 en 2241, samengevoegde zaken).

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

### Hoge Raad voor de Justitie

Bij brief van 29 oktober 2001, heeft de Hoge Raad voor de Justitie, overeenkomstig de artikelen 259bis-12, §1, en 259bis-18 van het Gerechtelijk Wetboek, aan de Senaat overgezonden een advies over het voorontwerp van wet tot wijziging van deel II, boek II, titel V, van het Gerechtelijk Wetboek betreffende de tucht en tot intrekking van de wet van 7 mei 1999 tot wijziging, wat het tuchtrecht voor de leden van de rechterlijke orde betreft, van het Gerechtelijk Wetboek, goedgekeurd tijdens de algemene vergadering van de Hoge Raad van Justitie van 24 oktober 2001.

– **Verzonden naar de commissie voor de Justitie.**

### Nationale Arbeidsraad

Bij brief van 25 oktober 2001 heeft de Nationale Arbeidsraad, overeenkomstig artikel 1 van de organieke wet van 29 mei 1952 tot inrichting van de Nationale Arbeidsraad aan de Senaat overgezonden:

- het advies nr. 1372 betreffende het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de solidariteitsprestaties verbonden met de sociale aanvullende pensioenplannen;
- het advies nr. 1373 betreffende het IAO – 90<sup>ste</sup> zitting van de Internationale Arbeidsconferentie (juni 2002) – Rapport VII (1) – Intrekking van twintig aanbevelingen;
- het advies nr. 1374 betreffende de stages leerling-stagiairs –

du rôle 2091) ;

– l'arrêt n° 138/2001, rendu le 30 octobre 2001, en cause la demande de suspension totale ou partielle de la loi du 10 août 2001 relative à Belgacom, introduite par P. Richard (numéro du rôle 2242).

– **Pris pour notification.**

### Cour d'arbitrage – Questions préjudicielles

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie au président du Sénat :

- la question préjudicielle relative à l'article 4 de la loi du 21 décembre 1998 relative à la sécurité lors des matches de football, posée par le Tribunal de Police de Turnhout (numéro du rôle 2249) ;
- la question préjudicielle relative à l'article 6, §1<sup>er</sup>, de la loi du 3 juillet 1967 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public, posée par le Tribunal du travail de Liège (numéro du rôle 2265) ;
- les questions préjudicielles relatives à l'article 57/12, alinéa 4, de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, posées par le Conseil d'État (numéros du rôle 2161, 2199 et 2241, affaires jointes).

– **Pris pour notification.**

### Conseil supérieur de la Justice

Par lettre du 29 octobre 2001, le Conseil supérieur de la Justice a transmis au Sénat, conformément aux articles 259bis-12, §1, et 259bis-18 du Code judiciaire, un avis concernant l'avant-projet de loi modifiant la deuxième partie, livre II, titre V, du Code judiciaire relatif à la discipline et rapportant la loi du 7 mai 1999 modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne le régime disciplinaire applicable aux membres de l'ordre judiciaire, approuvé au cours de l'assemblée générale du Conseil supérieur de la Justice du 24 octobre 2001.

– **Envoi à la commission de la Justice.**

### Conseil national du travail

Par lettre du 25 octobre 2001, le Conseil national du travail a transmis au Sénat, conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 29 mai 1952 organique du Conseil national du travail :

- l'avis n° 1372 concernant le projet d'arrêté royal fixant les prestations de solidarité liées aux plans de pension complémentaires sociaux ;
- l'avis n° 1373 concernant l'OIT – 90<sup>ème</sup> session de la Conférence internationale du Travail (juin 2002) – Rapport VII (1) – Retrait de vingt recommandations ;
- l'avis n° 1374 concernant les stages d'étudiants – Demande

Vraag om afwijkingen op het verbod op zondagsarbeid en op het verbod op nachtarbeid;

- het verslag nr. 59 betreffende de toepassing van het verdrag over de tripartiete raadplegingen betreffende de internationale arbeidsnormen, 1976.

aangenomen tijdens zijn vergadering van 16 oktober 2001.

- **Neergelegd ter Griffie.**

## Verzoekschriften

Bij brief van 24 oktober 2001 heeft de heer Laureys, voorzitter van de provincieraad van Vlaams Brabant aan de Senaat overgezonden, een motie van de provincieraad van Vlaams Brabant over de hertekening van kieskringen.

- **Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en voor de Administratieve Aangelegenheden.**

## Europees Parlement

Bij brieven van 18 oktober 2001 heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat overgezonden:

- een wetgevingsresolutie over het voorstel voor een besluit van de Raad betreffende het standpunt van de Europese Gemeenschap met betrekking tot het ontwerpreglement van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties inzake de goedkeuring van een airbagmodule voor een vervangingsairbagsysteem, een vervangingsstuurwiel met een airbagmodule van een goedgekeurd type en een ander dan het in een stuurwiel gemonteerde vervangingsairbagsysteem;
- een resolutie over de ontploffing van een fabriek in Toulouse (Frankrijk);
- een resolutie over de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over een communautair immigratiebeleid;
- een resolutie over het tweede jaarverslag van de Raad overeenkomstig uitvoeringsbepaling nr. 8 van de gedragscode van de Europese Unie betreffende wapenuitvoer;
- een resolutie over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over Galileo;
- een resolutie over de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over innovatie in een kenniseconomie;
- een resolutie over de Wereldconferentie tegen racisme in Durban;
- een resolutie over de het Pact voor stabiliteit en groei en de resultaten van de informele Ecofin-bijeenkomst op 22/23 september 2001 in Luik;
- een resolutie over het derde verslag van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité over de toepassing van richtlijn 89/552/EEG “Televisie zonder grenzen”;

de dérogations à l’interdiction du travail dominical et à l’interdiction du travail de nuit ;

- le rapport n° 59 concernant l’application de la convention sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976.

adoptés lors de sa séance du 16 octobre 2001.

- **Dépôt au Greffe.**

## Pétitions

Par lettre du 24 octobre 2001, M. Laureys, président du conseil provincial du Brabant flamand, a transmis au Sénat, une motion du Conseil provincial du Brabant flamand sur le remodelage des circonscriptions électorales.

- **Envoi à la commission de l’Intérieur et des Affaires administratives.**

## Parlement européen

Par lettre du 18 octobre 2001, le président du Parlement européen a transmis au Sénat :

- une résolution législative sur la proposition de décision du Conseil relative à la position de la Communauté européenne sur le projet de règlement de la commission économique pour l’Europe des Nations unies concernant l’homologation d’un module de coussin gonflable pour système de coussin gonflable de deuxième monte, d’un volant de direction de deuxième monte muni d’un modèle de coussin gonflable d’un type homologué et d’un système de coussin gonflable de deuxième monte autre qu’un système monté sur un volant de direction ;
- une résolution sur l’explosion d’une usine à Toulouse (France) ;
- une résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen – Politique communautaire en matière d’immigration ;
- une résolution sur le deuxième rapport annuel du Conseil établi en application du point 8 du dispositif du code de conduite de l’Union européenne en matière d’exportation d’armements ;
- une résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur Galileo ;
- une résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l’innovation dans une économie fondée sur la connaissance ;
- une résolution sur la Conférence mondiale de Durban contre le racisme ;
- une résolution sur le pacte de stabilité et de croissance et l’issue de la réunion informelle du Conseil « Affaires économiques et financières » tenue à Liège les 22 et 23 septembre 2001 ;
- une résolution sur le troisième rapport de la Commission au Conseil, au Parlement européen et au Comité économique et social concernant l’application de la directive 89/552/CEE « Télévision sans frontières » ;

- een resolutie over de mededeling van de Commissie over de verbetering van de coördinatie van het economisch beleid in het eurogebied;
- een resolutie over de aanbeveling van de Commissie betreffende de voorlichting die kredietgevers die woningkredieten aanbieden in de precontractuele fase aan de consumenten moeten geven;
- een resolutie over de Werelddag van de Verenigde Naties voor de uitbanning van armoede;
- een resolutie over Timor,

aangenomen tijdens de vergaderperiode van 1 tot 4 oktober 2001.

- **Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging en naar het Federaal Adviescomité voor Europese Aangelegenheden.**

- une résolution sur la communication de la Commission sur le renforcement de la coordination des politiques économiques au sein de la zone Euro ;
- une résolution sur la recommandation de la Commission relative à l'information précontractuelle devant être fournie aux consommateurs par les prêteurs offrant des prêts au logement ;
- une résolution sur les Nations unies : journée mondiale du refus de la misère ;
- une résolution sur le Timor,

adoptées au cours de la période de session du 1<sup>er</sup> au 4 octobre 2001.

- **Envoi à la commission des Relations extérieures et de la Défense et au Comité d'avis fédéral chargé des questions européennes.**