

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

---

# Compte rendu analytique

DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,  
DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
DU

**2 - 02 - 2000**  
**après-midi**

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	:	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&amp;ID21</i>

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*

DOC 50 0000/000	:	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer</i>
QRVA	:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
HA	:	<i>Handelingen (Integraal Verslag)</i>
BV	:	<i>Beknopt Verslag</i>
PLEN	:	<i>Plenum</i>
COM	:	<i>Commissievergadering</i>

*Abréviations dans la numérotation des publications :*

DOC 50 0000/000	:	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	:	<i>Questions et Réponses écrites</i>
HA	:	<i>Annales (Compte Rendu Intégral)</i>
CRA	:	<i>Compte Rendu Analytique</i>
PLEN	:	<i>Séance plénière</i>
COM	:	<i>Réunion de commission</i>

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*  
*Bestellingen :*  
*Tel. : 02/549 81 60*  
*Fax : 02/549 82 74*  
*www.deKamer.be*  
*e-mail : alg.zaken@deKamer.be*

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*  
*Commandes :*  
*Tél. : 02/549 81 60*  
*Fax : 02/549 82 74*  
*www.laChambre.be*  
*e-mail : aff.generales@laChambre.be*

## SOMMAIRE

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES – C 106

### QUESTIONS

- de M. **André Frédéric** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la non-accessibilité de bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite (n° 776)
- Orateurs* : **André Frédéric** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 5
- de MM. **John Spinnewyn** et **Lode Vanoost** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les hausses tarifaires de la SNCB (n°s 859 et 960)
- Orateurs* : **John Spinnewyn**, **Lode Vanoost** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6
- de M. **Jozef Van Eetvelt** et de Mme **Magda De Meyer** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la fréquence sur la ligne 54 (n°s 894 et 936)
- Orateurs* : **Jozef Van Eetvelt**, **Magda De Meyer** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Jos Ansoms** et de Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les travaux en 2000 pour le TGV (n°s 901 et 922)
- Orateurs* : **Jos Ansoms**, **Frieda Brepoels** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la clé de répartition pour le RER (n° 902)
- Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la deuxième sortie ferroviaire du port d'Anvers (n° 903)
- Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de MM. **Jos Ansoms** et **Ludo Van Campenhout** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les aspects environnementaux du Rhin de fer (n°s 908 et 953)
- Orateurs* : **Jos Ansoms**, **Ludo Van Campenhout** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10
- de MM. **Marcel Hendrickx**, **Servais Verherstraeten**, **John Spinnewyn** et **Joos Wauters** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'accident ferroviaire à Herentals (n°s 931, 929, 921 et 946)
- Orateurs* : **Marcel Hendrickx**, **Servais Verherstraeten**, **John Spinnewyn**, **Joos Wauters** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 11



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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 2 FEVRIER 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

**M. Lode VANOOST**

*La séance est ouverte à 15 h 36.*

**QUESTIONS**

NON-ACCESSIBILITÉ DE BÂTIMENTS PUBLICS POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

*Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enquête de Test-Achats sur la non-accessibilité de bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite (n° 776)*

M. **André Frédéric** (PS) : Une enquête de *Test-Achats* auprès des personnes à mobilité réduite montre que 77% d'entre elles ont dû renoncer à une activité pour cause de difficulté de déplacement ou d'accessibilité. Plus particulièrement, 61 bâtiments ouverts au public ont fait l'objet d'un examen.

Depuis 1975, les permis de bâtir ne sont délivrés pour les bâtiments ouverts au public que s'ils répondent aux normes d'accessibilité fixées par les autorités. Il en est

ainsi pour les postes, gares, banques, administrations communales, musées et bâtiments horeca.

Il apparaît que la législation n'est pas assez stricte ; en effet, d'une part, il n'existe aucune obligation d'adapter les bâtiments construits avant 1975 et, d'autre part, les contrôles de conformité pour les bâtiments construits ou transformés après cette date semblent manquer de rigueur.

Ceci explique l'insatisfaction d'un nombre élevé de personnes à mobilité réduite.

N'y aurait-il pas lieu de rendre la législation plus contraignante ?

Ne serait-il pas opportun de prévoir des procédures de contrôle plus systématiques et mieux appropriées à une telle problématique ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je souscris aux constatations publiées par *Test-*

*Achats.* En tant que responsable fonctionnelle du secteur de la Mobilité et des Transports, je ne suis compétente qu'en ce qui concerne l'accessibilité des gares et des trains pour les personnes à mobilité réduite.

La législation devrait être adaptée de manière générale, j'en conviens.

Pour ce qui concerne l'accessibilité des gares, j'ai eu des contacts avec les associations de handicapés.

Il y a un cahier de normes pour les gares, qui prévoit l'accessibilité. Il existe aussi une étude qui concerne dix-huit gares flamandes. De plus, au niveau européen, on doit compter avec le programme COST 335.

En outre, la SNCB veille à ce que le nouveau matériel ferroviaire soit accessible aux personnes en chaise roulante. Cependant, il faut aussi que les quais soient accessibles. À cet effet, un chantier est en cours dans soixante à septante gares réparties dans l'ensemble du pays et dans certaines gares proches de lieux où sont concentrées des personnes à mobilité réduite.

Il existe bien un programme de réhabilitation des gares et un programme d'achat de nouveau matériel permettant l'accessibilité des voitures aux personnes à mobilité réduite.

Un accès spécifique pour ces personnes aux gares, aux quais et aux voitures est loin d'être réalisé. Il y a là un grand retard à rattraper.

**M. André Frédéric (PS)** : Je remercie la ministre qui a l'air d'avoir conscience du problème. En tant qu'utilisateur du chemin de fer, je constate cependant qu'il reste encore beaucoup à faire.

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je m'engage aussi à transmettre rapidement le rapport demandé.

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

– *Présidence* : **M. Marcel Hendrickx**

#### HAUSSES TARIFAIRES À LA SNCB

– *Question de M. John Spinnewyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les hausses tarifaires des billets de la SNCB" (n° 859)*

– *Question de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les hausses tarifaires de la SNCB" (n° 960)*

**M. John Spinnewyn (VL. BLOK)** : Au 1<sup>er</sup> février, la SNCB a augmenté ses tarifs pour le réseau intérieur d'en moyenne 2,65%. Dans un avis, le Conseil central de l'économie a émis un certain nombre de critiques. L'augmentation ne se justifie pas sur un plan économique. Elle est plus importante que l'augmentation autorisée par le contrat de gestion et les longues distances sont systématiquement pénalisées par rapport aux courtes distances. Le seul effort tarifaire consenti par la SNCB concerne les abonnements annuels, alors que les abonnements mensuels et trimestriels représentent 93% des abonnements.

Quelles initiatives la ministre a-t-elle l'intention de prendre, compte tenu de cet avis ? La hausse tarifaire appliquée par la SNCB est-elle légale ?

**M. Lode Vanoost (Agalev-Écolo)** : Les aspects sociaux, économiques et financiers liés à cette augmentation des tarifs sont bien évidemment importants. J'ai cependant surtout des objections de principe et d'ordre idéologique à formuler contre cette hausse des tarifs. Elle n'est en effet pas compensée par une augmentation de la qualité du service offert.

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Cette augmentation de prix arrive à un mauvais moment dans la mesure où le service à la clientèle ne donne pas pleinement satisfaction. Mais il s'agit d'une décision de la SNCB. Pour le prochain contrat de gestion, on pourrait envisager une nouvelle méthode de tarification à propos de laquelle le ministre aurait davantage voix au chapitre. Cela permettrait de tenir compte des souhaits justifiés des usagers.

**M. John Spinnewyn (VL. BLOK)** : La ministre n'a pas répondu à ma question relative à la légalité de cette augmentation de prix. La SNCB vit au-dessus de ses moyens, et c'est aux dépens des usagers des chemins de fer.

**M. Lode Vanoost (Agalev-Écolo)** : Les structures de gestion légales sont-elles vraiment valables ? Permettent-elles de mener une bonne politique en matière de transports publics ? La semaine prochaine, nous devons mettre M. Schouppe sur la sellette pour en savoir plus.

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

– *Présidence* : **M. Lode Vanoost**

## FRÉQUENCES SUR LA LIGNE 54

– *Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les fréquences sur la ligne 54 (Saint-Nicolas – Malines – Louvain)" (n° 894)*

– *Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 54 (Saint-Nicolas – Malines – Louvain)" (n° 936)*

**M. Jozef Van Eetvelt (CVP)** : Le trafic routier entre Saint-Nicolas et Malines traverse l'Escaut à Tamise. Ne serait-il pas envisageable d'augmenter la fréquence sur la ligne ferroviaire 54 – qui est actuellement d'un train par heure – afin de drainer davantage d'automobilistes vers le train ?

La SNCB a-t-elle déjà étudié cette possibilité ? Quel rôle la rentabilité d'une ligne joue-t-elle dans la détermination de la fréquence ? Quel serait le coût du doublement de la fréquence ? La fréquence pourrait-elle être augmentée ?

**Mme Magda De Meyer (SP)** : La liaison ferroviaire entre Saint-Nicolas et Malines est très fréquentée. La fréquence est d'un train par heure aux heures creuses et d'un train toutes les demi-heures aux heures de pointe. Malgré tout, les voitures de deuxième classe sont bondées.

En dehors des heures de pointe, le service est assuré par des "sprinters", ces trains dont la physionomie n'est pas sans rappeler les lunettes de plongée, qui conviennent davantage aux liaisons omnibus qu'aux liaisons IR.

Envisage-t-on des mesures pour permettre l'accès des voitures de première classe à l'ensemble des voyageurs ? Une telle mesure pourrait-elle être généralisée sur toutes les lignes qui souffrent d'une insuffisance de capacité structurelle ? Va-t-on mettre de nouvelles rames en service sur la ligne IR 54 ? La ministre compte-t-elle faire étudier les mesures requises pour assurer une fréquence d'un train toutes les demi-heures tout au long de la journée ?

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La ligne 54 est empruntée quotidiennement par quelque 3000 voyageurs. Selon les critères de la SNCB, un train par heure – plus les trains P – suffit pour répondre aux besoins. Porter la fréquence à deux trains par heure ne manquerait pas de susciter des demandes similaires pour d'autres lignes.

La SNCB reçoit pour l'exploitation des lignes intérieures une subvention de l'État qui équivaut aux recettes géné-

rées par le trafic intérieur, soit environ 13 milliards de francs par an.

Il n'est pas possible d'envisager d'augmenter la fréquence à court terme. Il faut en effet également tenir compte des moyens disponibles.

Le déclassement d'une voiture de première classe relève de la compétence des accompagnateurs de train. J'espère qu'ils se montreront compréhensifs et souples en cette matière.

À partir du mois de mai, la SNCB mettra en service des rames du type "break" sur la ligne 54. Aucune intervention particulière n'est nécessaire en matière d'infrastructure pour faire passer la fréquence à deux trains par heure.

**M. Jozef Van Eetvelt (CVP)** : Il n'y aura donc pas d'augmentation de la fréquence à bref délai. La ministre se réfère à cet effet à des lignes de même importance. La SNCB devrait toutefois tenir compte des besoins de mobilité spécifiques de cette région.

**Mme Magda De Meyer (SP)** : La ligne 54 revêt un caractère très particulier, compte tenu des importants problèmes de circulation rencontrés à la hauteur du pont de Tamise. On peut, à cet égard, établir un parallèle entre la ligne 54 et la ligne 16.

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

## LES TRAVAUX EN 2000 POUR LE TGV

– *Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les travaux en 2000 pour le TGV entre Liège et la frontière allemande" (n° 901)*

– *Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de lignes à grande vitesse" (n° 922)*

**M. Jos Ansoms (CVP)** : Nous nous sommes toujours interrogés sur la rentabilité de la ligne à grande vitesse au-delà de Liège.

L'Allemagne est-elle disposée à aménager le tronçon entre la frontière et Cologne ?

Le financement du tronçon entre Liège et la frontière allemande est-il concrètement prévu ? Le premier paiement effectué par les Pays-Bas pour l'aménagement de la branche Nord sera-t-il affecté au préfinancement ? Le produit du premier paiement sera-t-il affecté à ce tron-

çon plutôt qu'à la branche Nord ? L'arrêté royal n'est pas clair à ce sujet.

– *Présidence* : M. **Marcel Hendrickx**

Dès lors qu'ils sont limités, ne s'indiquerait-il pas d'affecter prioritairement les moyens disponibles au tronçon Bruxelles-Louvain ?

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Ma question concerne un autre trajet. Les travaux en cours sur les lignes Bruxelles-Louvain et Louvain- Bierset occasionnent d'importantes perturbations. La ligne reliant Tongres à la Côte est la seule ligne IC à être déviée par le "Prinsenhoek". Le Limbourg en subit, par conséquent, davantage d'inconvénients que Liège. Le trajet de Louvain à Liège devrait être opérationnel en 2002, celui de Bruxelles à Louvain en 2005. Le plan d'infrastructure flamand subirait un retard de trois années.

À partir de 2002, le train IC Cologne-Ostende pourrait gagner de 12 à 15 minutes par rapport à la durée actuelle du trajet. Le trajet de Genk à Bruxelles est aussi long que celui de Liège à Bruxelles, mais dure 31 minutes de plus, et cette différence sera de 44 minutes en 2002 !

La liaison entre les lignes 35 et 36 à Louvain ne pourra être réalisée que lorsque les quatre voies entre Bruxelles et Louvain seront en service.

– *Présidence* : M. **Lode Vanoost**

Pendant cinq ans, tous les documents ont indiqué 2002 comme date de fin des travaux entre Bruxelles et Louvain. Concrètement, quelles modifications ont fait en sorte que le délai soit allongé de trois ans ? Quand la SNCB a-t-elle informé la ministre de ce fait nouveau ? Quels arguments ont-ils été invoqués ? La ministre se résigne-t-elle à s'incliner ou est-elle disposée à réexaminer le calendrier en fonction du phasage initial ?

Quelles mesures la ministre propose-t-elle à la SNCB pour ramener à un niveau acceptable les déséquilibres qualitatifs, actuel et futur, entre les liaisons IC de Bruxelles vers la province de Liège et de Bruxelles vers la province de Limbourg ? La ministre est-elle disposée à envisager des compensations ? Les trains IC pourraient par exemple emprunter la ramification sans passer par Louvain. Peut-être faudrait-il envisager un tarif réduit. Pour quand est prévue la liaison entre les lignes 35 et 36 ?

Quel est le coût total de l'infrastructure TGV dans notre pays ? Quelle augmentation la SNCB prévoit-elle pour la réalisation intégrale du projet ? Comment se justifie cette augmentation ? Quelle partie du budget total sera

financée par la SNCB ? Quel montant les autorités fédérales prendront-elles en charge ? Je souhaiterais obtenir un calcul ventilé selon les différents volets du projet.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Ni la définition du projet TGV ni son financement n'ont été modifiés. La décision du Conseil des ministres du 29 mai 1998 relative à un TGV de frontière à frontière reste donc inchangée. Dans une première phase, l'Allemagne modernisera la ligne entre Cologne et la frontière belge.

Le financement de la branche "est" est prévu dans le cadre du financement global.

Un traité conclu le 21 décembre 1996 entre les Pays-Bas et la Belgique prévoit que les moyens néerlandais seront affectés au tronçon en territoire belge jusqu'à la frontière néerlandaise.

En vertu de l'arrêté royal du 28 mai 1999, le produit de l'emprunt sera intégralement affecté à la partie du TGV entre la Belgique et la frontière néerlandaise. Le contrôle s'opérera conformément à l'article 3 de la loi du 17 mars 1997. Le produit de l'avance sera capitalisé.

Le trajet entre Liège et la frontière allemande constitue un des éléments du projet global de frontière à frontière. Il ne doit donc pas être considéré par rapport à d'autres trajets.

Je puis dire à Mme Brepoels que, selon les projets initiaux, le trajet Bruxelles-Louvain devrait être terminé en 2002. Le permis de bâtir n'a toutefois été délivré qu'en 1997. Entre-temps, et depuis l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, l'offre de trains a été augmentée. Une nouvelle gare a par ailleurs été bâtie à proximité de l'aéroport national. Le trajet Bruxelles-Louvain traverse une région urbanisée, et il y a de nombreuses jonctions.

À l'heure actuelle, les prévisions sont les suivantes : la ligne Louvain-Liège serait terminée au milieu de 2002, les noeuds ferroviaires Louvain et Zaventem au milieu de 2003, les seconde et troisième voies entre Bruxelles et Louvain fin 2003 et la ligne Zaventem-Herent en 2005.

Le calendrier est inclus dans le cahier des charges. Il offre les meilleures garanties quant à la rapidité de l'exécution des travaux et le respect des horaires.

La SNCB s'efforce d'optimiser les services ferroviaires entre Bruxelles et Louvain afin que les retards restent aussi limités que possibles.

Il est impossible de remplacer toutes les rames. Quant aux autres mesures proposées, toutes présentent des inconvénients rédhibitoires.

Une liaison directe entre le Limbourg et Bruxelles, c'est-à-dire sans arrêt à Louvain, ne se justifiera qu'après l'extension et la modernisation de la ligne 36 et la réalisation du raccordement entre la ligne 35 et la ligne 36.

Le raccordement entre les lignes 35 et 36 pourrait être terminé en 2005. Les travaux devraient débuter en 2003. Les coûts sont évalués à 186,6 milliards, dont 63,4 milliards ont déjà été dépensés. La branche "ouest" devrait coûter 63,4 milliards, la branche "est" 72,8 milliards et la branche "nord" 57,2 milliards. Il n'est pas prévu d'accroissement du budget TGV. Le financement est conforme à l'accord passé avec les Pays-Bas le 21 décembre 1996 et la création d'une "Financière TGV" est conforme à la loi du 17 mars 1997.

**M. Jos Ansoms (CVP) :** L'Allemagne n'envisage donc pas, pour l'instant, la construction d'une ligne TGV entre Cologne et la frontière. Qu'entend-on par "moderniser" ? Quelle vitesse le train pourra-t-il atteindre ?

Nous nous attendions à un changement de cap. Il aurait été utile d'apporter certains correctifs au parallélisme de la mise en oeuvre. La ministre Écolo se borne à exécuter les décisions prises sous le gouvernement précédent.

**Mme Frieda Brepoels (VU-ID) :** Je remercie la ministre de sa réponse circonstanciée. J'espère qu'elle voudra bien nous la communiquer par écrit. La ministre réitère la réponse fournie par la SNCB et fait état de problèmes techniques de nature à entraver la réalisation de la liaison entre le Limbourg et Bruxelles. Je regrette ce nouveau retard dans la réalisation de la jonction. J'espère avoir bientôt l'occasion de m'entretenir à nouveau de ce dossier avec la ministre.

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

CLÉ DE RÉPARTITION UTILISÉE DANS L'INFRASTRUCTURE POUR LE RER

*Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la clé de répartition utilisée dans l'infrastructure pour le RER" (n° 902)*

**M. Jos Ansoms (CVP) :** J'ai déjà posé cette question à la ministre à trois reprises. La clé de répartition classique 60/40 sera-t-elle ou non appliquée au financement de la construction du Réseau express régional ?

Je ne vise ici que l'infrastructure, faisant abstraction du matériel roulant et de l'affectation des 8,5 milliards prévus au budget. Pouvez-vous répondre par oui ou non ? Si la réponse est négative, comment la justifiez-vous ?

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Jusqu'au présent, aucun choix définitif n'a encore été opéré dans ce dossier. Vu sa complexité, il reste d'ailleurs de nombreuses questions essentielles à trancher.

Les différentes parties concernées se réuniront le 15 février 2000. Ces discussions devront contribuer à clarifier le dossier.

**M. Jos Ansoms (CVP) :** La ministre pourra-t-elle répondre par oui ou par non après le 15 février 2000 ? (*Rires*)

La question du financement a-t-elle ou non été réglée au sein du gouvernement ?

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Je pourrai vous en dire plus après le 15 février 2000.

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

DEUXIÈME SORTIE FERROVIAIRE DU PORT D'ANVERS

*Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la deuxième sortie ferroviaire du port d'Anvers" (n° 903)*

**M. Jos Ansoms (CVP) :** L'aménagement d'une deuxième sortie ferroviaire revêt une importance capitale pour le port d'Anvers. Une préférence a été exprimée en faveur d'un aménagement en déblai ou en tunnel. Cette formule, qui emportait également l'adhésion du gouvernement flamand, a été défendue par le ministre Van Mechelen, qui prendra une décision à propos du tracé avant Pâques.

L'aménagement selon la formule en déblai ou en tunnel générerait un surcoût de 5 milliards de francs. Qui payera la facture ? Si c'est la SNCB, appliquera-t-on la clé de répartition 60/40 ? Voilà qui me semble difficile, si le RER n'est pas pris en considération.

Optera-t-on pour la formule du déblai ou pour celle du tunnel ? Ce choix impliquera-t-il un surcoût de 5 milliards de francs ? Qui payera la facture ?

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Concernant la première partie de votre question, je dois objecter que l'on ne compare pas des pommes et des poires.

Le deuxième accès, à Anvers, se justifie par le fait que, dans ce port, ce sont des marchandises qui sont trans-

portées, alors que le RER concerne des voyageurs. De plus, Bruxelles est située au centre du pays. La comparaison ne me paraît donc pas pertinente. (*Poursuivant en néerlandais*)

Les investissements seront évalués dans le cadre du plan d'investissement global 2000-2001 qui est en préparation à la SNCB.

À propos du désenclavement de la rive gauche par le rail, j'attends le résultat des études qui sont en cours à la SNCB.

**M. Jos Ansoms (CVP)** : Le financement du deuxième accès s'inscrira dans le cadre du plan d'investissement 2000-2001. Y appliquera-t-on également la clé de répartition 60/40 ?

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

#### ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DU RHIN DE FER

– *Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects environnementaux du Rhin de fer aux Pays-Bas" (n° 908)*

– *Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 953)*

**M. Jos Ansoms (CVP)** : Aux Pays-Bas, on insiste auprès du gouvernement néerlandais pour qu'il procède à de nouvelles études d'incidence sur l'environnement pour les différents tracés du Rhin de fer. Il s'agit en fait d'une nouvelle manoeuvre dilatoire.

La ministre néerlandaise, Mme Netelenbos, affirme que les Verts sont opposés au tracé du Rhin de fer.

La ministre prend-elle ouvertement ses distances à l'égard du point de vue néerlandais selon lequel l'Allemagne et la Belgique doivent également procéder à des études d'incidence sur l'environnement ainsi que de celui du mouvement écologique selon lequel le passage des trains de marchandises perturberait de manière intolérable la zone de quiétude ?

**M. Ludo Van Campenhout (VLD)** : En ce qui concerne la demande de la Belgique de rouvrir le tracé historique, les Pays-Bas invoquent la loi néerlandaise sur les tracés. Pour les Pays-Bas, la législation nationale prime donc les traités internationaux.

À cet égard, le gouvernement belge a-t-il confirmé par écrit à l'attention du gouvernement néerlandais le point

de vue selon lequel les traités internationaux commandent une mise en service immédiate, fût-elle limitée, du tracé historique ?

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Le rapport d'incidences sur l'environnement n'est requis ni en Belgique, ni en Allemagne. En Belgique, il s'agit d'ailleurs d'une matière régionale.

D'un point de vue micro-écologique, il est vrai que la zone de quiétude ne se prête pas au transport de marchandises. Toutefois, il faut bien admettre que le Rhin de fer se substituerait dans une large mesure du transport de marchandises par la route, et l'avantage environnemental de ce transfert me paraît beaucoup plus important.

Une concertation intercabinet sera organisée prochainement entre les cabinets du ministre flamand Steve Stevaert et du premier ministre afin de définir un point de vue et une stratégie communs. Personnellement, j'estime qu'il convient d'activer le tracé historique. Des rencontres sont prévues sous peu avec les gouvernements néerlandais et allemand.

**M. Jos Ansoms (CVP)** : Le gouvernement belge doit adopter une position résolue : suffisamment de concessions ont déjà été faites. Il faut dire et répéter que ni en Belgique, ni en Allemagne, ni aux Pays-Bas, la remise en service du tracé historique ne nécessite d'étude d'incidence sur l'environnement.

Il y a quelques années, une autoroute a été construite en Allemagne dans une zone d'habitat. Les intérêts économiques l'ont emporté et le commissaire européen compétent – qui passe pour être un ardent défenseur de l'environnement – n'a formulé aucune objection. Cela en dit long.

**M. Ludo Van Campenhout (VLD)** : Les bénéfices varient de 400 à 600 millions par an. Il a été difficile de convaincre M. Schouppe. Fort heureusement, la ministre perçoit clairement l'intérêt du Rhin de fer. Elle devrait cependant insister davantage auprès de sa collègue néerlandaise. Il n'est pas nécessaire de saisir différents tribunaux pour obtenir gain de cause. Il existe en effet d'autres possibilités.

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

#### ACCIDENT FERROVAIRE À HERENTALS

– *Question de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident ferroviaire à Herentals" (n° 931)*

– Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident ferroviaire à Herentals" (n° 929)

– Question de M. John Spinnewyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident ferroviaire à Herentals" (n° 921)

– Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident ferroviaire à Herentals" (n°946)

M. **Marchel Hendrickx** (CVP) : Lors de l'accident survenu à Herentals, les services de secours se sont comportées de manière exemplaire.

Selon les premières conclusions, l'accident serait dû à une défaillance humaine. Ce serait donc le deuxième accident de ce type en l'espace de quelques jours.

Il est apparu une fois de plus que la SNCB utilise toujours, en Campine, du matériel roulant digne de la préhistoire. La mise en service de nouveaux trains se fait attendre.

Il semblerait que le constructeur espagnol du nouveau matériel serait déjà redevable d'une somme de 200 millions à la SNCB à titre d'amende pour dépassement du délai de livraison.

L'enquête relative à l'accident a-t-elle déjà abouti à des conclusions ?

Ne faudrait-il pas s'interroger sur les raisons des erreurs humaines commises par les conducteurs ?

Quand les liaisons et le confort des voyageurs seront-ils améliorés en Campine ? Quand le matériel obsolète sera-t-il remplacé ?

Est-il exact que le constructeur espagnol soit déjà redevable à la SNCB d'une amende de 200 millions ? Comment ce montant a-t-il été calculé ?

Ne serait-il pas logique que ce montant n'aille pas dans "le pot" de la SNCB, mais serve à réaliser des améliorations qui profiteraient aux utilisateurs du chemin de fer campinois ?

M. **Servais Verherstraeten** (CVP) : Cet accident s'est produit précisément sur la voie où passeront bientôt des transports de déchets hautement radioactifs.

L'an dernier déjà, il avait été suggéré à la SNCB d'investir dans l'infrastructure des voies, et notamment dans l'aménagement d'un aiguillage supplémentaire à la hauteur de la gare d'Herentals. Si ces investissements

avaient été réalisés, l'accident n'aurait pas eu lieu. Des croisements seront toujours nécessaires à Herentals, mais ils se feront beaucoup plus rapidement avec un aiguillage supplémentaire.

Je propose d'indemniser les victimes sans attendre que les responsabilités soient établies.

M. **John Spinnewyn** (VL. BLOK) : Combien de personnes sont toujours hospitalisées après l'accident d'Herentals ?

L'infrastructure inadéquate en ce qui concerne les voies constitue un aspect du problème. L'accumulation d'incidents mineurs peut à son tour produire brutalement des effets lourds de conséquences.

Même s'il est établi qu'une défaillance humaine est à l'origine de l'accident, ne faudra-t-il pas en tirer les enseignements en ce qui concerne l'insuffisance et l'obsolescence de l'infrastructure ? Quelles conséquences en résultera-t-il, le cas échéant, pour le financement de la SNCB ?

M. **Joos Wauters** (Agalev-Écolo) : Il faut déplorer que le récent accident ferroviaire ait fait des victimes. Nous leur souhaitons un prompt rétablissement. Les services de secours ont accompli un travail digne d'éloges.

La cause de l'accident est-elle déjà connue ? Dans l'affirmative, quelle est-elle ? Quelles procédures de sécurité sont prévues dans les trains et les gares pour éviter les accidents ? Quelles procédures particulières sont prévues pour les cas où les procédures normales ne seraient pas suivies ?

Envisagez-vous de prendre des mesures de sécurité supplémentaires ?

Combien d'accidents sont survenus au cours des cinq dernières années ? Quelles en étaient les causes ?

Combien de victimes ces accidents ont-ils faits ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Les services de secours ont en effet travaillé rapidement et efficacement.

Au total, 70 personnes ont été blessées et transportées vers des hôpitaux. La plupart d'entre elles ont pu regagner leur domicile après avoir reçu les soins requis. Je ne dispose pas de chiffres sur le nombre de blessés qui résident actuellement encore à l'hôpital.

L'indemnisation des voyageurs se fera selon la procédure habituelle. Toutes les victimes ainsi que les hôpitaux concernés en ont été informés.

Les compensations financières accordées pour les retards seront inscrites au budget de la SNCB.

M. Wauters a demandé combien d'accidents ferroviaires se sont produits dans lesquels du personnel de la SNCB ou des voyageurs ont été blessés. Outre celui d'Herentals, trois accidents de ce type sont survenus depuis 1995 : l'un à Hasselt, le deuxième près de Gedinne et le troisième à Anvers.

Il est procédé immédiatement à l'indemnisation, même si la cause de l'accident n'a pas encore été déterminée.

On se fonde sur la présomption de responsabilité de la SNCB. Une défaillance humaine est vraisemblablement à l'origine de l'accident. En cas de décès ou de dommages corporels, la réparation est totale. La perte de revenus est également indemnisée.

Le 7 décembre 1999, le conseil d'administration de la SNCB a annoncé la mise en oeuvre de nouveaux dispositifs de sécurité, mais je ne dispose pas de plus détails. Ces améliorations concerneront toutes les lignes. Les dépenses y afférents seront financées dans le cadre du plan d'investissement décennal.

M. **Marcel Hendrickx** (CVP) : Vous avez omis d'indiquer quand le nouveau matériel sera mis en service.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Selon la SNCB, lorsqu'entreront en vigueur les horaires d'été 2000.

M. **Marcel Hendrickx** (CVP) : Je regrette vivement que les compensations pour les livraisons tardives soient versées dans le pot commun et n'aillent pas à qui de droit.

M. **Servais Verherstraeten** (CVP) : Manifestement, l'accident d'Herentals n'aura pas suffi à convaincre la SNCB de consentir un effort particulier pour améliorer les infrastructures ferroviaires en Campine. Je ne puis que le regretter.

M. **John Spinnewyn** (VI. Blok) : Quels enseignements va-t-on tirer de l'accident en ce qui concerne le défaut d'infrastructure sur les lieux de l'accident ?

M. **Joos Wauters** (Agalev-Écolo) : Toute victime en est une de trop. Le train demeure néanmoins un mode de transport sûr. Nous demandons instamment de veiller à améliorer le matériel roulant et les systèmes de sécurité.

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

– *La réunion publique est levée à 17 h 13.*