

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

9 - 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&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 114

QUESTIONS

- de M. **Francis Van den Eynde** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les retards des trains (n° 895)
- Orateurs* : **Francis Van den Eynde** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 5
- de M. **Ludo Van Campenhout** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la séparation de l'infrastructure de l'exploitation à la SNCB (n° 954)
- Orateurs* : **Ludo Van Campenhout** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6
- de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB. (n° 955)
- Orateurs* : **Jean-Pierre Grafé** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6
- de M. **Marcel Hendrickx** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la construction du tunnel Schuman-Josaphat (n° 959)
- Orateurs* : **Marcel Hendrickx** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Daan Schalck** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les contrats de fourniture d'électricité à la SNCB (n° 969)
- Orateurs* : **Daan Schalck** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Joos Wauters** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'arrêt de Ruisbroek sur la ligne 52 (n° 973)
- Orateurs* : **Joos Wauters** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 8
- de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le projet de loi sur les plans de transport des entreprises (n° 974)
- Orateurs* : **Jean-Pierre Grafé** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 8
- de M. **Luc Paque** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le permis de conduire pour les véhicules agricoles (n° 987)
- Orateurs* : **Luc Paque** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9

– de M. **Luc Sevenhans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'enregistrement des passagers sur les navires (n° 1010)

Orateurs : **Luc Sevenhans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9

– de M. **Luc Sevenhans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur une prime pour les missions d'information dans les services publics (n° 1011)

Orateurs : **Luc Sevenhans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10

– de M. **Luc Sevenhans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les heures d'ouverture de dépôts de conteneurs à Anvers (n° 1012)

Orateurs : **Luc Sevenhans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10

– de M. **Jozef Van Eetvelt** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la déviation du trafic de marchandises entre Gand et Anvers (n°1015)

Orateurs : **Jozef Van Eetvelt** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 11

– de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le pont ferroviaire du Val Benoît (n° 1016)

Orateurs : **Jean-Pierre Grafé** 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 9 FEVRIER 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 14 h 20.

QUESTIONS

Le **président** : Permettez-moi d'insister une fois de plus sur la nécessité d'une plus grande ponctualité.

– *Présidence* : M. **Lode Vanoost**

RETARDS DES TRAINS

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards des trains" (n° 895)

M. Francis Van den Eynde (VL. BLOK) : En novembre dernier déjà, j'avais interrogé la ministre à propos des retards des trains et des mesures qu'elle envisageait pour y remédier.

La ministre avait alors laissé entrevoir certaines mesures, mais la situation ne s'est jusqu'à présent guère améliorée. Les retards sont toujours aussi fréquents.

La ministre pourrait-elle, dès lors, nous éclairer sur les mesures que la SNCB a déjà prises ou compte prendre ? Contrairement à ce que semblent montrer les statistiques, les navetteurs n'ont pas le sentiment que la situation s'améliore.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Le problème évoqué me tient à coeur. Depuis le début du mois de décembre, la situation s'est améliorée. 90,2% des trains sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard inférieur à 5 minutes. Ce chiffre n'est toutefois pas satisfaisant. Le contrat de gestion prévoit, en effet, que 95% des trains doivent arriver à l'heure. Il reste donc un gros effort à faire. La SNCB a proposé à cet effet un certain nombre de mesures précises. Le conseil d'administration m'a transmis à ce sujet un rapport de la SNCB. Je le transmettrai au président de la commission.

M. Francis Van den Eynde (VL. BLOK) : La SNCB prétend que c'est à tort que les navetteurs ont l'impression que les retards sont nombreux. La société persiste à dire

que les retards ne sont guère importants. Il ne faut toutefois pas oublier qu'un retard de cinq minutes peut faire rater une correspondance. Les trains doivent arriver à l'heure, un point c'est tout.

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

– *Présidence* : M. **Francis Van den Eynde**

SÉPARATION DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'EXPLOITATION À LA SNCB

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation à la SNCB" (n° 954)

M. **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Devant la Chambre du commerce et de l'industrie française, M. Schouppe a déclaré qu'il était opposé à la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation à la SNCB. Cette prise de position est en contradiction avec la directive européenne 91/440, qui requiert, dans une première phase, des bilans et des comptes "pertes et profits" totalement distincts et, dans une seconde phase, va jusqu'à exiger la scission totale de l'infrastructure et de l'exploitation, chacune devant être dotée d'une personnalité juridique propre. Le gouvernement appuie-t-il la position de la SNCB, qui est contraire aux exigences européennes ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

L'ouverture du réseau intérieur à la concurrence aurait pour effet de multiplier le nombre des conteneurs transportés par le rail, alors que la part du train dans le transport de marchandises est actuellement réduite à la portion congrue. M. Schouppe mène une politique protectionniste et freine le processus de libéralisation, ce qui est contraire à l'esprit et à la lettre des directives européennes.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Dans ce dossier, le débat au niveau européen, auquel je continue de participer, progresse bien. Compte tenu de la position centrale qu'elle occupe au sein de l'Europe, la Belgique ne peut rester passive face à cet enjeu.

Si la SNCB s'est déjà conformée aux exigences minimales de l'UE en mettant en oeuvre une scission comptable – elle propose, en effet, des comptes "résultats" et des bilans séparés –, elle n'a pas encore opéré la scission sur le plan organisationnel.

L'instauration d'une scission juridique, dans le but d'éviter toute confusion d'intérêts, constituerait une évolution

positive mais n'est pas considérée comme un objectif prioritaire.

Dans ce débat, j'entends jouer un rôle actif au niveau européen. Dès lors, je plaiderai en faveur d'une séparation fonctionnelle de l'infrastructure et de l'exploitation. À mes yeux, la scission juridique ne constitue pas, jusqu'à nouvel ordre, une priorité.

M. **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Je me réjouis d'entendre que la ministre prend ses distances vis-à-vis des points définis par M. Schouppe.

Le renforcement de la concurrence dans le domaine du transport de marchandises devrait également constituer une priorité aux yeux de la ministre, en ce sens qu'il devrait entraîner un glissement du transport de marchandises de la route vers le rail, évolution que nous appelons de nos voeux.

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

DÉCLARATIONS DE L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA SNCB

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 955)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Lors de l'émission radiophonique "Matin Première" de la RTBF ce lundi 31 janvier, l'administrateur-délégué de la SNCB, Etienne Schouppe, a déclaré que "la première mission de la SNCB est le transport interrégional longue distance et international, tandis que le transport régional est un supplément par rapport à cette mission de base. Le transport régional et local relève, en fait, de la mission des sociétés régionales de transport".

Or, le contrat de gestion actuel de la SNCB ne prévoit pas cette distinction, puisqu'il y est noté que la première mission de service public impartie à la SNCB est "le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains de service ordinaire, en ce compris la maintenance du matériel roulant y affecté".

Comment interprétez-vous la notion de "service ordinaire" ? Considérez-vous que le transport régional est un supplément par rapport à d'autres missions de service public de la SNCB ? Cautionnez-vous cette hiérarchie dans les missions de service public ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La mission de la SNCB consiste à transporter les voyageurs par

chemin de fer. C'est une mission de service public telle que précisée dans le contrat de gestion.

Dans les articles 9 et suivants du contrat, on cite le double rôle de la SNCB : le transport interville et le transport local sans établir de hiérarchie entre ces deux fonctions. Je ne partage absolument pas le point de vue de l'administrateur-délégué selon lequel la mission essentielle de la SNCB est le transport international et le transport interrégional longue distance, le transport local n'étant qu'une sorte de supplément par rapport à la mission de base.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Je constate qu'il s'agit d'un revirement par rapport à la note de politique générale pour 2000, dans laquelle vous donniez la priorité au développement des transports internationaux et laissez de côté la problématique des lignes de proximité.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : Je ne vois pas bien quelle est votre interprétation de la note de politique générale. Le réseau intérieur y est bel et bien défini comme prioritaire.

J'y insistais également sur la nécessité de mener à bien le réseau TGV de frontière à frontière, mais il s'agit d'un autre dossier et d'un autre budget.

Le président : L'incident est clos.

CONSTRUCTION DU TUNNEL SCHUMANN-JOSAPHAT

Question de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction du tunnel Schumann-Josaphat" (n° 959)

M. Marcel Hendrickx (CVP) : Les principales destinations dans l'agglomération bruxelloise sont la jonction Nord-Midi et la zone Schuman-Quartier Léopold. On constate une nette hausse de l'activité économique dans le quartier européen. De plus en plus de sociétés quittent le centre de Bruxelles pour s'établir à l'est de la capitale.

Cette zone présente par conséquent un potentiel de croissance important pour la SNCB. Sa part de marché en ce qui concerne les navetteurs en provenance de l'extérieur de la région bruxelloise est aujourd'hui plus importante pour la jonction Nord-Midi que pour le quartier européen. Cette situation résulte du fait que la jonction est desservie par des trains directs venant des quatre coins du réseau, tandis que les gares du Quartier Léopold et de Schumann sont surtout desservies par la ligne 161.

Les experts plaident aujourd'hui pour l'aménagement d'un tunnel Schumann-Josaphat. Celui-ci créerait un nouvel accès à Bruxelles et permettrait de desservir l'est de la capitale, tout en se greffant sur les futures liaisons RER-RER et IC/IR-RER.

Le projet s'inscrit également dans le cadre d'une desserte RER intensive aux heures de pointe. Les principaux pôles d'activité au nord et au sud de la ligne 26 sont ainsi reliés entre eux.

Les six voies de la jonction Nord-Midi sont saturées aux heures de pointe. La construction du tunnel permettrait de désengorger la jonction et de raccourcir la durée des trajets.

La SNCB est-elle favorable à la construction de ce tunnel ? Qu'en pense la ministre ? Un calendrier est-il déjà plus ou moins prévu ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La SNCB défend son plan. La desserte sur la ligne Namur-Bruxelles pourrait être améliorée. J'accorde personnellement la préférence au tronçon Watermael-Josaphat qu'il conviendra de doter de quatre voies. Il en résultera par là même une meilleure desserte à partir des lignes adjacentes Ottignies-Namur et de la ligne 26. Ce plan est déjà l'objet d'une demande de permis urbanistique. C'est aussi le plan le moins coûteux : 1,2 milliard contre 7 milliards de francs pour le tunnel. En outre, ce plan a déjà été intégré dans le plan d'investissement de la SNCB, de sorte que son financement ne pose aucun problème. La question de savoir si une augmentation de capacité est opportune est encore à l'étude.

La construction du tunnel pourra commencer quand il existera une vision globale du trafic à Bruxelles et dans la périphérie et quand tous les permis de bâtir auront été demandés et obtenus. Nous devons commencer par réaliser des investissements prioritaires et nous ne devons entamer la construction du tunnel que lorsque nous aurons la certitude qu'une capacité supplémentaire est une véritable nécessité.

M. Marcel Hendrickx (CVP) : Depuis 1996, le quartier européen s'est à ce point développé que ce tunnel est devenu une nécessité bien plus impérieuse. Du reste, la Région bruxelloise soutient cette demande.

Le président : L'incident est clos.

CONTRATS DE FOURNITURE D'ÉLECTRICITÉ À LA SNCB

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nou-

veaux contrats de fourniture d'électricité à la SNCB" (n° 969)

M. **Daan Schalk** (SP) : La SNCB sera l'une des premières entreprises en Belgique à pouvoir bénéficier des avantages de la libéralisation du marché de l'électricité. La société peut négocier en toute liberté les nouveaux contrats de fourniture d'électricité. Est-elle disposée à tenir compte, dans ce cadre, de certains critères écologiques ? Le gouvernement flamand oblige les producteurs à produire 3% de l'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables. En tant que gros consommateur, la SNCB devrait donner le bon exemple.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Il existe en effet un décret flamand sur l'électricité verte. Dans le cadre de la restructuration du marché de l'électricité, mon collègue Deleuze tient bien évidemment dûment compte des critères écologiques. Les procédures décisionnelles n'ont pas encore été définies. La SNCB n'a aucune objection de principe à formuler à l'encontre de l'utilisation d'électricité verte. Il y a en tout état de cause une concertation entre le secrétaire d'État Deleuze, la SNCB et moi-même.

M. **Daan Schalck** (SP) : La réponse de la ministre me réjouit. La SNCB doit bien se rendre compte que le prix de l'électricité n'est pas le seul facteur à prendre en considération.

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

ARRÊT DE RUISBROEK SUR LA LIGNE 52

Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'arrêt de Ruisbroek sur la ligne 52" (n° 973)

M. **Joos Wauters** (Agalev-Écolo) : Après les demandes répétées des Verts, votre prédécesseur et M. Schouppe avaient enfin consenti à faire examiner la possibilité d'une remise en service de l'arrêt de Ruisbroek, ainsi que d'autres arrêts supplémentaires sur la ligne 52.

Quels sont les résultats de cette étude ? Quelle option la ministre retient-elle ? Quand l'arrêt de Ruisbroek sera-t-il remis en service ? Quels sont les travaux à effectuer et quand seront-ils achevés ? Qu'en est-il des chiffres de fréquentation à la gare de Puurs ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Afin de pouvoir choisir objectivement entre Schelle et Ruisbroek, la SNCB examine la fréquentation sur les deux lignes. J'ignore quand cette étude sera achevée. Les chiffres pour octobre 1999 ne sont pas

encore disponibles, mais le nombre de voyageurs embarquant à Puurs serait en augmentation sensible. Un arrêt sur la ligne vers Ruisbroek se justifie dès lors à mon sens. J'attends à présent les résultats de l'étude réalisée par la SNCB.

M. **Joos Wauters** (Agalev-Écolo) : La ministre semble donc appuyer notre demande. Je regrette que les chiffres pour octobre 1999 ne soient pas encore disponibles. Je suppose qu'ils seront positifs et que ce dossier progressera.

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

PLANS DE TRANSPORT DES ENTREPRISES

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dépôt imminent d'un projet de loi sur les plans de transport des entreprises" (n° 974)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Le compte-rendu analytique de la séance plénière du 22 décembre 1999 de la Chambre des représentants reprend, en page 19, la déclaration suivante formelle faite par la ministre Isabelle Durant à la tribune de la Chambre : "... quant au plan de transport des entreprises, le texte sera déposé au Parlement en janvier prochain."

Cette échéance est venue à terme et nous avons constaté que la promesse formelle donnée par la ministre n'a pas été exécutée à ce jour.

Je souhaiterais entendre les explications de la ministre à ce sujet.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Le gouvernement n'a pas jugé opportun de relever de caducité cette proposition de loi. Les nombreux contacts qui ont été pris sur cette problématique et les résultats des expériences menées localement ou à l'étranger ont révélé que cette question était plus délicate que prévu, notamment au niveau de la faisabilité. En effet, la majorité des plans de transport connaissent généralement peu de suivi réel : le transport par route ne diminue pas dans la mesure escomptée. La réalisation de plans d'entreprise reçoit l'approbation des acteurs concernés. Toutefois, des mesures d'incitation doivent être mises en place.

Quant au champ d'application, une mesure fédérale doit s'accompagner d'une coordination régionale, communale voire provinciale.

Après ces constats, l'objectif du gouvernement est de donner une plus grande ampleur au projet en le soumettant à l'avis des partenaires sociaux lors de la concertation sociale.

Si on veut élaborer ce type de plan, on ne peut se limiter à un plan *pro forma* aux résultats difficiles à apprécier. Il faut l'accompagner d'une réflexion sur la fiscalité automobile. Le Conseil des ministres a décidé, le 27 janvier, de mettre en place un groupe de travail inter-cabinets, composé notamment du ministre des Finances et du ministre des Classes moyennes, pour mener une discussion plus ouverte et aboutir à une réflexion plus large.

Ce travail débouchera sur une proposition gouvernementale et l'avant-projet sera transmis ensuite aux partenaires sociaux. Nous voulons que le projet déposé ait toutes les chances d'être adopté et donc appliqué.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Après des déclarations formelles et fracassantes à la Chambre, vous constatez donc, aujourd'hui, qu'il faut d'abord réfléchir et s'informer. Vous auriez pu réfléchir avant d'annoncer le dépôt, en janvier, d'un projet de loi. Vous êtes ainsi entrée dans le club de M. Van Acker : "J'agis, puis je réfléchis"...

On tombe donc d'un excès de confiance dans un excès de prudence qui frise l'immobilisme. La procédure est encore longue. Les partenaires sociaux seront, selon vous, informés d'un souhait de les consulter...

Vous êtes au début d'un chemin de croix, mais vous n'êtes pas encore arrivée à la première station.

Le président : L'incident est clos.

PERMIS DE CONDUIRE POUR VÉHICULES AGRICOLES

Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obtention du permis de conduire pour les véhicules agricoles" (n° 987)

M. Luc Paque (PSC) : Plusieurs critères déterminent la conduite avec ou sans permis des véhicules agricoles : il s'agit en l'occurrence de l'âge, du type de distance parcourue, de la masse maximum autorisée et de la vitesse de l'engin agricole utilisé.

La détermination de ces critères font de la Belgique un pays où la réglementation relative à la conduite des engins agricoles est particulièrement complexe.

Vu l'évolution des conditions techniques des engins agricoles, considérez-vous que le critère d'une masse maximum autorisée (MMA) de 7,5 tonnes se justifie

encore à l'heure actuelle, dès lors que l'ensemble du charroi agricole atteint régulièrement ce tonnage ?

Prochainement, les jeunes de plus de 18 ans qui désirent conduire des tracteurs d'une MMA de moins de 7,5 tonnes en dehors du trajet ferme-champ, ainsi que les jeunes de plus de 21 ans qui veulent conduire tout type de tracteur d'une MMA de plus de 7,5 tonnes, devront passer un examen de type "C" ou "C+E".

Limiter l'âge du permis de conduire pour les charrois d'une MMA de plus de 7,5 tonnes à 21 ans n'est-il pas trop restrictif ? Ne trouvez-vous pas que cette limite peut entraver la reprise d'une exploitation ou l'engagement dans une exploitation ?

La Belgique est l'un des rares pays de l'Union européenne à exiger un permis "camion" pour la conduite du matériel agricole. Ne serait-il pas préférable d'organiser un permis de conduite spécifique pour les tracteurs ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (en français) : Je ne suis pas opposée à la révision de ces dispositions. Si je me réfère aux réglementations en vigueur dans les pays voisins, je constate que les critères utilisés sont nombreux et divers. Je serais plutôt partisane d'une formation adéquate. Toutefois, l'administration a exprimé sa réticence à une révision. Je lui ai quand même demandé d'étudier la question.

Les deux critères les plus importants restent la sécurité et les conditions de travail des mineurs.

M. Luc Paque (PSC) : Je vous remercie pour votre initiative.

Ce dossier est important pour le monde agricole. En effet, de jeunes agriculteurs pourraient être empêchés de conduire leurs engins agricoles faute du permis adéquat.

Le président : L'incident est clos.

ENREGISTREMENT DES PASSAGERS SUR LES NAVIRES

Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enregistrement de passagers sur les navires transportant des passagers" (n° 1010)

M. Luc Sevenhans (VL. BLOK) : L'arrêté royal du 29 décembre 1999 transpose une directive européenne en droit belge. La ministre Durant est chargée de l'exécution de cet arrêté royal, qui oblige les armateurs à procéder à l'enregistrement des passagers sur les navires de

transport de passagers. La directive aurait déjà dû être transposée au 1^{er} janvier 1999. Les armateurs sont à présent mis devant le fait accompli. Il n'ont disposé que de quelques jours pour se conformer aux nouvelles dispositions.

Y a-t-il eu une concertation préalable ? A-t-on déjà procédé à une évaluation ? Des demandes de dérogation ont-elles été introduites ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La procédure d'enregistrement des passagers a fait l'objet d'une large concertation préalable à laquelle des spécialistes de la RTM avaient participé à l'époque.

Je continue à veiller scrupuleusement au respect des règles de sécurité, même si nous ne disposons plus de notre propre compagnie maritime. Il convient cependant de faire preuve d'une certaine souplesse, compte tenu du peu de temps dont ont disposé les armateurs pour se conformer aux nouvelles règles.

M. **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Je prends acte du fait que la ministre fera preuve de souplesse, sans pour autant négliger les contrôles légalement prévus.

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

PRIME POUR LES MISSIONS D'INFORMATION DANS LES SERVICES PUBLICS

Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un arrêté royal octroyant une prime aux personnes chargées d'une mission d'information au sein de certains services publics" (n° 1011)

M. **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Le 6 septembre 1998, une prime a été accordée par arrêté royal aux agents de l'État chargés d'une mission d'information. À cet égard, tous les services publics ne sont pas traités sur un pied d'égalité, ce qui suscite un certain mécontentement notamment à la SNCB qui ne figure pas sur la liste de l'arrêté royal. La Poste n'y figure pas non plus, mais la prime est versée à certains de ses agents. Comment expliquer cet arbitraire ? Ne convient-il pas d'adapter la liste de l'arrêté royal ? Comment compte-t-on mettre un terme au mécontentement légitime du personnel des chemins de fer ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'arrêté royal du 6 septembre 1998 octroyant une prime aux agents de l'État chargés d'une mission d'information ne s'applique pas à la SNCB. Les indemnités accordées aux agents contractuels et non contrac-

tuels de la SNCB sont fixées sur une base paritaire. On étudie actuellement l'opportunité d'octroyer aussi une prime d'information spécifique au personnel de la SNCB. La disposition concernée du statut des agents de la SNCB ainsi que les conditions de travail en vigueur à la SNCB ne sont pas de ma compétence et relèvent exclusivement de la SNCB.

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

HEURES D'OUVERTURE DE DÉPÔTS DE CONTENEURS À ANVERS

Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les heures d'ouverture de dépôts de conteneurs à Anvers" (n° 1012)

M. **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : En raison d'un problème majeur de mobilité, la plus grosse entreprise portuaire d'Anvers, Hessematie SA, avait décidé de faire charger et décharger des conteneurs entre 22 h et 6 h pendant une période d'essai de six mois. Cette période d'essai expire fin février.

L'initiative n'ayant pas été accueillie favorablement, la Hessematie prendra elle-même à sa charge les coûts supplémentaires. Il s'agit, en l'espèce, d'une entreprise privée qui consent à procéder à une telle expérience, sans aucune contrepartie de la part des pouvoirs publics.

Si l'expérience s'avérait concluante et en inspirait d'autres, elle pourrait pourtant contribuer à résoudre le problème de la mobilité.

La ministre appuie-t-elle ce projet d'activités nocturnes ?

Quels moyens la ministre compte-t-elle y consacrer ? Il serait tout de même regrettable de mettre fin à cette initiative.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'initiative prise par l'entreprise Hessematie SA est bénéfique pour la mobilité. Puisqu'il s'agit d'une initiative privée, elle ne peut être subventionnée par les pouvoirs publics. Je puis toutefois encourager la Hessematie SA à prendre contact avec les services de la SNCB, qui accepteraient, peut-être, de collaborer. Je ne puis rien faire de plus.

M. **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Un dialogue aurait toutefois été utile en la matière. Il est regrettable que rien ne soit fait en matière de mobilité, alors qu'on ne cesse d'en parler.

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

DÉVIATION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE GAND ET ANVERS

Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la déviation prévue au trafic de marchandises Gand-Anvers via la ligne 54 (Saint-Nicolas-Malines-Louvain)" (n° 1015)

M. **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Il me revient que la SNCB prévoit l'ouverture d'un chantier sur la ligne Gand-Anvers. Le trafic de marchandises en direction de Louvain serait, dès lors, détourné par la ligne Saint-Nicolas-Malines-Louvain. La population de la région de Klein-Brabant est inquiète, étant donné que cette ligne traverse des noyaux habités.

Ces informations sont-elles exactes ? N'y a-t-il pas d'autres solutions ? La ligne 54 pourra-t-elle supporter ce trafic supplémentaire ? Combien de temps cette déviation restera-t-elle en place ? Combien de convois de marchandises circulent à présent la nuit entre Gand et Anvers ? L'ensemble du trafic sera-t-il détourné ? Certains convois transportent-ils des produits dangereux ? Le transport de marchandises ne pourrait-il pas s'effectuer uniquement la journée ? Est-il possible, par le biais de l'installation de signalisation de la ligne 54, de faire en sorte que tous les trains de marchandises roulent à vitesse constante ? Qu'en sera-t-il du trafic des voyageurs ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : À l'heure actuelle, il n'est pas prévu sur la ligne Gand-Anvers des travaux qui nécessiteraient la mise en place d'une déviation par Saint-Nicolas-Malines. La ligne 54 ne pourrait d'ailleurs pas servir à une telle déviation. Il s'agirait, dans ce cas, de la ligne 53 via Termonde. Vos inquiétudes sont donc prématurées.

Entre Gand et Anvers, un train de marchandises circule en moyenne par nuit de Gand vers Anvers et trois trains d'Anvers vers Gand. Ces convois transportent des marchandises de toute nature, y compris des produits dangereux.

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

PONT FERROVIAIRE DU VAL BENOÎT

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le pont ferroviaire du Val Benoît" (n° 1016)

M. **Jean-Pierre Grafé** : Entre le magnifique pont de Fragnée, témoin du passé historique de Liège, et l'audacieux nouveau pont haubané de la liaison autoroutière E25-E40, symbole de notre capacité de maîtriser les technologies les plus modernes, subsiste le sinistre et horrible pont de chemin de fer du Val Benoît.

Ce pont heurte et brise la qualité de tout l'environnement.

Il serait grand temps que la SNCB participe à notre effort de remise en valeur de la Meuse et procède à un nouvel habillage de ce pont qui devra très prochainement assurer le passage du TGV en

direction de l'Allemagne.

Je veux espérer que vous serez attentive, en votre qualité d'écologiste, à ce que ce pont appartenant à la SNCB ne fasse pas l'objet d'un simple coup de peinture, mais soit reprofilé afin de ne plus dénaturer la qualité de l'environnement de la vallée de la Meuse, à l'entrée de Liège.

Quelle sera votre participation dans la remise en état de ce pont ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : La SNCB est consciente que l'état du pont ferroviaire du Val Benoît ne correspond pas à la qualité de l'environnement de la vallée de la Meuse à l'entrée Liège.

Des travaux de rafraîchissement du pont sont prévus parmi les travaux d'entretien.

Je vais m'enquérir de l'ampleur des travaux envisagés.

Il est exact qu'à l'heure actuelle, on ne parle que d'un simple "rafraîchissement".

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Je ne suis pas satisfait de cette réponse insuffisante. Je suivrai donc ce dossier et je vous interrogerai à nouveau.

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

– La réunion publique est levée à 15 h 40.