

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

22 - 02 - 2000
matin et 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 124

QUESTIONS ET INTERPELLATIONS

- Question de M. **Jacques Chabot** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les tarifs des numéros téléphoniques spéciaux (n° 993)
Orateurs : **Jacques Chabot** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 7
- Question de M. **Yves Leterme** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la transposition de la directive R&TTE (n° 1046)
Orateurs : **Yves Leterme** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 8
- Question de M. **Yves Leterme** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les paiements télématiques à La Poste (n° 1061)
Orateurs : **Yves Leterme** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 8
- Question de Mme **Frieda Brepoels** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la restructuration de La Poste (n° 1075)
Orateurs : **Frieda Brepoels** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 9
- Question de M. **Olivier Chastel** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le bâtiment des Finances à Charleroi (n° 1091)
Orateurs : **Olivier Chastel** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 9
- Question de M. **Olivier Chastel** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le respect du client par La Poste (n° 1098)
Orateurs : **Olivier Chastel** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 10
- Question de M. **Ludo Van Campenhout** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le caractère non transférable des numéros de téléphone (n° 1112)
Orateurs : **Ludo Van Campenhout** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 11
- Question de M. **Guido Tastenhoye** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la discrimination dans la formation d'hôtesse de l'air à la Sabena (n° 1113)
Orateurs : **Guido Tastenhoye** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 11

- Question de M. **Ludo Van Campenhout** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la distribution de l'argent du Lotto (n° 1134)
- Orateurs* : **Ludo Van Campenhout** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 12
- Question de M. **Jean-Marc Delizée** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le Centre des Finances à Philippeville (n° 1135)
- Orateurs* : **Jean-Marc Delizée** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 12
- Interpellation de M. **Jos Ansoms** et question de M. **Jan Mortelmans** à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les caméras automatiques (n°s 237, 1085)
- Orateurs* : **Jos Ansoms**, **Jan Mortelmans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 13
- Question de M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la journée européenne sans auto (n° 1032)
- Orateurs* : **Jan Mortelmans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 16
- Question de Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'interdiction de dépasser pour les poids-lourds (n° 1054)
- Orateurs* : **Frieda Brepoels** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 16
- Question de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la liaison ferroviaire directe avec Zaventem (n° 1055)
- Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 17
- Question de M. **Georges Lenssen** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'agrément d'entrepreneurs (n° 1063)
- Orateurs* : **Georges Lenssen** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 18
- Question de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les ceintures de sécurité dans les autocars (n° 1070)
- Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 18
- Questions de MM. **Daan Schalck**, **Hugo Philtjens**, **Jan Mortelmans**, Mme **Frieda Brepoels** et M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les passages pour piétons (n°s 1116, 1118, 1120, 1122, 1131)
- Orateurs* : **Daan Schalck**, **Jan Mortelmans**, **Frieda Brepoels**, **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 19
- Question de Mme **Simonne Creyf** et interpellation de M. **Jean-Pierre Grafé**, Mme **Frieda Brepoels**, MM. **Lode Vanoost** et **Bart Laeremans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les vols de nuit à Zaventem (n°s 1082, 258, 570, 271)

Orateurs : **Simonne Creyf, Jean-Pierre Grafé, Frieda Brepoels, Lode Vanoost, Bart Laeremans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

21

– Question de Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la gratuité des trains pour les services de police (n° 1123)

Orateurs : **Frieda Brepoels** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

26

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

RÉUNION PUBLIQUE

MARDI 22 FEVRIER 2000

MATIN ET APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 10 h 20.

QUESTIONS ET INTERPELLATIONS

TARIFS DES NUMÉROS TÉLÉPHONIQUES SPÉCIAUX

Question de M. Jacques Chabot au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les tarifs des numéros téléphoniques spéciaux" (n° 993)

M. **Jacques Chabot** (PS) : "Test-Achats" de février dénonce la confusion dans le secteur des numéros téléphoniques spéciaux, le tarif variant avec les services et avec les opérateurs et les possibilités d'information étant trop réduites pour les abonnés. De plus, il n'est pas toujours possible d'empêcher les enfants de composer des numéros de services à caractère pornographique ou ultracommercial.

Un arrêté royal, actuellement bloqué au Conseil d'État, est de toute façon insuffisant ; il devrait ajouter des dispositions telles que l'annonce plus fréquente du prix de la communication en cours, l'interdiction d'accès aux moins de douze ans, une définition précise des services

proposés via les n° 0902, 0903, 0908 et 0909, ainsi que l'interdiction de facturer la "mise en attente".

Serait-il possible que l'utilisateur puisse verrouiller sans frais l'accès à ces numéros ?

Le ministre peut-il veiller à ce que les usagers soient protégés par une base légale solide et cohérente ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en français*) : Il est possible de demander à Belgacom d'interdire gratuitement les appels vers les numéros 077 depuis un poste fixe ou mobile ainsi que vers les numéros 0902, 0903, 0908 et 0909 à partir d'un poste fixe mais moyennant une redevance mensuelle.

Belgacom soutient les mesures de renforcement du respect du code d'éthique. Elle ajoute qu'il est difficile et parfois impossible de communiquer fréquemment le prix de la conversation en cours. J'ai demandé à Belgacom d'étudier la possibilité de communiquer à l'usager la tarification "on line".

J'ai invité l'IBTP à étudier le problème en vue de fournir une base légale permettant de mieux protéger les usagers.

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

TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE R & TTE

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la transcription de la directive R & TTE (concernant les équipements de radio- et de télécommunication)" (n° 1046)

M. **Yves Leterme** (CVP) : Ma question concerne la directive européenne relative aux équipements de radio et de télécommunication et à leur conformité, qui prévoit notamment que les États membres doivent veiller à l'adoption et à la publication, avant le 7 avril 2000, des dispositions légales et réglementaires requises. La directive précise également que les États membres sont tenus d'informer la Commission de l'accomplissement de la procédure et d'appliquer les dispositions concernées avant le 8 avril 2000.

L'absence de transposition de la directive pourrait entraîner l'instauration par la Commission européenne d'une procédure de mise en demeure.

Ces derniers mois, notre pays a fourni d'importants efforts en matière de transposition des directives européennes.

La procédure de transposition de cette directive en droit belge a-t-elle déjà été entamée ?

Dans l'affirmative, quel est son état d'avancement ?

Dans la négative, quand s'y attellera-t-on, compte tenu du délai très court – deux mois à peine – dont notre pays dispose encore ?

Pourquoi cette directive n'a-t-elle pas encore été transposée, alors qu'il y a quelques semaines à peine, le ministre avait annoncé que la Belgique avait été félicitée parce qu'elle figurait dans le peloton de tête des États membres en ce qui concerne la transposition de la législation européenne dans la législation nationale.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Nous avons déjà entamé la procédure de transposition de cette directive dans le droit belge.

Sur la proposition de l'IBTP, j'ai soumis, le 26 novembre 1999, au Conseil des ministres une proposition d'arrêté royal concernant cette matière. Le Conseil des ministres

a approuvé le texte, qui a ensuite été soumis pour avis au Conseil d'État.

Dans son avis du 10 décembre 1999, le Conseil d'État s'oppose à la transposition, parce que cette matière dépasse le secteur des télécommunications. Nous avons dès lors rédigé un projet de loi qui vise à joindre à la loi de 1991 la loi de 1979 relative aux communications radio. Un avant-projet de loi a été soumis à l'Inspection des Finances et au ministre du Budget.

Je suis disposé à inscrire ce point à l'ordre du jour du Conseil des ministres du 18 ou du 24 février et à demander au Conseil d'État de formuler un avis dans les trois jours. Je souhaite respecter le délai de transposition.

M. **Yves Leterme** (CVP) : Nous contribuerons à la transposition, en temps opportun, de la directive.

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

PAIEMENTS TÉLÉMATIQUES À LA POSTE

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'impossibilité de payer par voie télématique à La Poste" (n° 1061)

M. **Yves Leterme** (CVP) : Dans le cadre de sa modernisation, La Poste ne recourt toujours pas à tous les moyens TIC disponibles. Les paiements par la voie télématique ne sont toujours pas possibles dans les bureaux de poste, lesquels ne sont pas encore équipés de terminaux Bancontact ou Proton. Seul le paiement en espèces est permis. Ces lacunes pénalisent la clientèle et nuisent à l'image de La Poste. Est-il prévu de permettre les paiements électroniques aux guichets de La Poste ? Des décisions doivent-elles encore être prises à cet effet ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : La Poste a conclu, en juillet 1999, une convention avec Banksys en vue de l'installation de terminaux Proton aux guichets de ses 1400 bureaux de poste. D'autre part, le local accessible au public de chaque bureau de poste sera équipé d'un chargeur pour cartes Proton. Le projet devra être intégralement réalisé d'ici la fin de l'an 2000. La nécessité d'élargir les possibilités de paiement aux terminaux Bancontact ou Mistercash sera envisagée ultérieurement. Il me paraît logique que La Poste aille plus loin dans la modernisation.

M. **Yves Leterme** (CVP) : Je me félicite de votre réponse. Nous serons attentifs à la mise en oeuvre de ce projet.

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

RESTRUCTURATION DE LA POSTE

Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la restructuration de La Poste" (n°1075)

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Le 29 novembre 1999, le ministre a commenté la restructuration de La Poste. Il a promis, à cette occasion, qu'un débat serait consacré au service universel de La Poste à bref délai.

Le 14 janvier 2000, Frans Rombouts est devenu administrateur délégué. Le nouveau conseil d'administration doit transformer La Poste en une société anonyme de droit public pour le 1^{er} mars. Selon le plan McKinsey, 11.000 à 12.000 emplois doivent être supprimés en cinq ans.

Où en est ce dossier ? Le plan "master", le plan "HRM" ou le plan "Integral business" sont-ils déjà finalisés ? Quel est le rôle du nouveau conseil d'administration ?

La Poste pourra-t-elle être transformée en société anonyme pour le 1^{er} mars ? Quand les négociations avec les syndicats commenceront-elles ? Combien d'emplois seront supprimés ? Commencera-t-on par réduire le volume du travail et attendra-t-on une phase ultérieure pour renvoyer des membres du personnel ? En vertu de quels critères les départs seront-ils organisés ? Quand le débat concernant le service universel pourra-t-il avoir lieu ? Avez-vous l'intention de déposer un projet de loi qui corresponde davantage à la libéralisation projetée de La Poste, en remplacement de l'arrêté royal du 9 juin 1999 transposant la directive européenne en droit national ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : La semaine dernière, on a décidé de poursuivre effectivement la transformation de La Poste en SA. L'administrateur délégué et le conseil d'administration en place durant la période transitoire seront repris par la SA, qui démarrera ses activités au 1^{er} mars.

Je tiens en premier lieu à modifier la CCT pour résoudre les problèmes existants, notamment pour ce qui est des congés. Un plan HR sera élaboré à partir de septembre.

Le plan "master" prévoit que les effectifs seront dégraisés de 11.000 unités en cinq ans. Ce chiffre inclut 4500 départs naturels et 1000 mises à la retraite. 500 personnes seront mises en congé précédant la pension à l'âge de 57 ans et quelque 4500 à 5000 personnes seront vraisemblablement intéressées par une pré-pension, dont les conditions seront négociées sous peu

avec les syndicats. Un système de travail à temps partiel sera mis en place pour 500 à 1000 personnes. Certains contrats à durée déterminée ne seront pas renouvelés.

J'estime que le débat sur le service universel pourra avoir lieu au Parlement à l'occasion de l'adaptation de l'arrêté royal du 9 juin 1999. J'ai été habilité à élaborer les adaptations nécessaires de l'arrêté royal. Un certain nombre de dispositions de l'arrêté royal non conformes à la directive européenne devront être peaufinées dans l'optique d'une libéralisation complète des services postaux. Je tiens à mettre sur pied un véritable réseau postal. En premier lieu, quelques petites modifications devront être apportées. Ensuite, et en concertation avec le Parlement, je compte mettre au point un projet de loi. Je suis favorable à ce que l'administrateur délégué de La Poste soit invité en commission pour une discussion. Enfin, je tiens à remercier tous les intéressés, les membres de la commission et les ministres, du soutien qu'ils apportent à cette réforme fondamentale.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Quand l'entrevue avec l'administrateur délégué pourra-t-elle avoir lieu ? À en croire la presse, le plan HRM ne sera exécuté qu'en septembre. Est-ce exact ? Il est très important que le nouveau conseil d'administration s'accorde le temps nécessaire pour prendre de bonnes décisions.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : La rencontre avec M. Rombouts pourra déjà avoir lieu d'ici quelques semaines. Quant au service universel, il est préférable d'en débattre à l'occasion du nouveau projet de loi. Le nouveau conseil d'administration travaille d'une manière différente et opte pour d'autres formes de contact avec les syndicats. C'est très important pour la réalisation du plan HRM, qui ne sera pas mis en oeuvre avant septembre.

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

BÂTIMENT DES FINANCES À CHARLEROI

Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'insalubrité inquiétante dans le "Bâtiment des Finances" à Charleroi" (n° 1091)

M. **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Il semble que soient apparus des cas troublants de décès et d'une "épidémie" inexplicable de gingivite avec saignements ainsi que d'autres troubles de santé, d'origine virale ou microbienne, auprès du personnel des premier et deuxième bureaux des Hypothèques situés au rez-de-chaussée du "Bâtiment des Finances", rue Monnet à Charleroi.

Cette concentration anormale de décès et de maladies serait due à la mauvaise salubrité des lieux de travail. Le service médical de la Santé publique n'aurait rien trouvé d'anormal ; la Protection du travail, prévenue depuis plusieurs mois, n'aurait pas réagi. Le Conservateur des hypothèques s'est lui-même indigné et une analyse, notamment de la laine de roche et de l'air ambiant, semble s'imposer.

L'absence de réaction des services concernés est choquante et il a fallu un article dans la presse pour que les responsables de la Régie des bâtiments prennent quelques mesures partielles. Or, les problèmes semblent s'étendre aux autres étages.

Nous gardons à l'esprit les ravages causés par l'amiante. Le ministre a-t-il été mis au courant de la situation par ses services ? Des mesures, analyses ou autres, ont-elles été prises ?

M. Rik Daems, ministre (*en français*) : La Régie des bâtiments, lors des visites qu'elle a faites, a constaté que le local de 300 m² était occupé par un nombre élevé de fumeurs et qu'il avait besoin d'un entretien.

Le bâtiment datant de 1990, les matériaux utilisés ne doivent pas poser de problème ; il n'est pas pourvu de conditionnement d'air qui aurait pu propager des microbes. La Régie n'a d'ailleurs été informée d'aucun problème de santé aux étages supérieurs.

L'usage, l'entretien et l'hygiène des locaux ainsi que leur appareillage technique sont de la compétence de mon collègue des Finances, qui ne m'a pas fait part d'éléments nouveaux.

J'ai demandé à la Régie des bâtiments de se rendre de nouveau sur place et de porter une attention particulière aux matériaux utilisés et aux appareillages techniques.

Cependant, sur les éléments dont je dispose, il n'y aurait pas de corrélation entre le bâtiment et les cas constatés. La situation requiert néanmoins toute mon attention ; il convient en effet d'éviter une panique dans le chef du personnel.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Je remercie le ministre pour sa réponse et le prie de me tenir au courant par écrit de la suite de l'affaire.

Je poserai la même question au ministre des Finances.

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

RESPECT DU CLIENT PAR LA POSTE

Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les manquements, par La Poste, au respect du client" (n° 1098)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : En vue de la libéralisation du service postal, La Poste se transforme. Cependant, le résultat semble être un cocktail de pratiques bureaucratiques et de mesures qui lèsent le client qui ne paraît intéressant que d'un point de vue commercial.

La lecture du rapport du service de médiation montre des dysfonctionnements. Aussi, La Poste semble-t-elle réticente à informer le public des modifications, avant leur mise en oeuvre. Le respect des consignes de sécurité donnant lieu à des encaissements frauduleux liés au vol de sacs postaux en surcharge est insuffisant. La suppression de l'assurance couvrant la perte d'envois contre remboursement lèse aussi l'usager qui, de plus, n'a pas été informé de cette situation !

Or, la Charte des consommateurs non modifiée prévoit toujours une indemnisation en cas de perte. La confusion règne. De nombreuses plaintes sont enregistrées concernant la perte d'envois de tous types.

Bien des dysfonctionnements pourraient être réduits à néant si La Poste disposait d'une procédure transparente de traitement des réclamations des clients. La Poste ne publie aucune statistique à ce sujet, alors qu'elle le devrait. L'existence d'une "culture d'entreprise" semble empêcher la récolte et le traitement de ces réclamations, au point d'entraver le travail du service de médiation.

Pourquoi La Poste peut-elle ne pas respecter ses obligations légales et contractuelles ?

Les recommandations du service de médiation en matière d'envois contre remboursement et en matière d'indemnisation de clients lésés par la faute de La Poste ont-elles été suivies d'effets ?

M. Rik Daems, ministre (*en français*) : Le cadre réglementaire de La Poste résulte d'une directive européenne qui met l'accent sur la qualité du service. L'arrêté royal du 9 juin 1999 prévoit des obligations strictes quant à l'information des utilisateurs. La Poste travaille à mettre en oeuvre ces dispositions. Elle reconnaît qu'il lui est difficile d'établir aujourd'hui une statistique des plaintes, celles-ci étant traitées à différents niveaux, mais que l'informatisation en cours le permettra dans l'avenir.

Par ailleurs, La Poste a été effectivement touchée par l'encaissement frauduleux de titres dérobés dans des

sacs à surcharges en 1997-1998. Comme la plupart de ces titres étaient sous enveloppe ordinaire, ils ne peuvent être identifiés et protégés. C'est le choix de l'expéditeur qui prend le risque d'un tel envoi. Cependant, La Poste a revu la localisation de ses dépôts de surcharges, ce qui a limité les vols.

En ce qui concerne l'indemnisation des clients en matière d'envoi contre remboursement, la directive postale a abrogé les dispositions qui fixaient la responsabilité de La Poste. La Poste travaille à l'élaboration de conditions générales garantissant les droits et les devoirs de l'entreprise et de ses clients.

Les réponses de La Poste me paraissent insatisfaisantes et je demanderai une réponse plus détaillée.

Je suis d'avis que le service de médiation doit être bien distinct de l'entreprise tant à La Poste qu'à Belgacom. Nous aurons, à ce sujet, un débat lors de l'étude de la révision de la loi de 1991.

Je vous prie d'accepter mes excuses de ne pouvoir vous fournir de réponse plus satisfaisante aujourd'hui.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Je remercie le ministre pour sa franchise. Nous ne sommes plus à quelques semaines près et j'attendrai donc sa réponse complémentaire.

Le service de médiation de La Poste manque cruellement d'indépendance et de moyens, et il est urgent de remédier à cette situation.

Le président : L'incident est clos.

CARACTÈRE NON TRANSFÉRABLE DES NUMÉROS DE TÉLÉPHONE

Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le caractère non transférable des numéros de téléphone en cas de changement de société de téléphonie" (n° 1112)

M. Ludo Van Campenhout (VLD) : Le fait que le numéro de téléphone ne soit pas transférable constitue une entrave au changement de société de téléphonie. Le monopole de fait de Belgacom s'en trouve conforté. Afin que la concurrence puisse jouer normalement, il convient d'urgence de permettre le transfert des numéros de téléphone. La réglementation européenne nous l'impose d'ailleurs. Le précédent gouvernement avait promis que ce serait chose faite pour le 31 juillet 2000. Qu'en est-il de ce dossier ? Qui supportera le coût de l'opération ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Le délai était initialement fixé au 31 juillet 2000. J'ai raccourci ce délai pour le porter au 1^{er} janvier 2000. Nous respectons ainsi le calendrier européen. À l'heure actuelle, 90 numéros sont transférés quotidiennement. L'arrêté royal relatif à la répartition des coûts sera publié sous peu. En ce qui concerne les frais d'installation du système, chacun supporte ses propres frais. Les coûts par appel sont à charge de l'opérateur sur le réseau duquel le trafic est généré.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) : Je remercie le ministre d'avoir raccourci les délais. Le citoyen pourra ainsi bénéficier plus rapidement des avantages liés à l'ouverture du marché des télécommunications.

Le président : L'incident est clos.

DISCRIMINATION DANS LA FORMATION DES HÔTESSES DE L'AIR À LA SABENA

Question de M. Guido Tastenhoye au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le coût de formation d'hôtesse de l'air à la Sabena et la discrimination financière de candidats flamands" (n° 1113)

M. Guido Tastenhoye (VL. BLOK) : La formation d'hôtesse de l'air à la Sabena coûte 80.000 francs. Les candidates flamandes paient elles-mêmes cette somme, alors qu'elle est remboursée aux candidates francophones via une sorte de bourse d'études accordée par le FOREM. Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour remédier à cette discrimination ?

Par ailleurs, les allocations familiales sont retenues pendant la durée du stage à la Sabena, alors qu'aucun salaire n'est versé. Le ministre a-t-il déjà pris des mesures, éventuellement en concertation avec le ministre des Affaires sociales, pour mettre fin à cette retenue des allocations familiales ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Quoique n'étant pas compétent en cette matière, j'ai pris contact avec mon collègue flamand pour examiner ce problème. Il s'agit d'une compétence communautaire. Par conséquent, l'approche politique peut différer d'une Région à l'autre. Je n'ai dès lors pas encore effectué de démarches, mais je me suis renseigné. La Sabena adresse, chaque année, une demande au VDAB et au FOREM ; seul le FOREM y a réagi positivement. Toutefois, à partir du 1^{er} janvier 2000, le FOREM mettrait également fin à ses interventions financières.

Le deuxième problème, qui a trait aux allocations familiales, fera l'objet d'une discussion avec le ministre des Affaires sociales. Nous nous efforcerons tous deux à trouver une solution. Il me semble étrange que les allocations familiales soient retenues dans de tels cas. J'ai demandé des renseignements à ce sujet que je transmettrai aux membres de la commission dès que j'en disposerai.

Le **président** : Je souligne que le gouvernement peut arbitrer dans de tels cas.

M. **Guido Tastenhoye** (VL. BLOK) : Le ministre fédéral devrait insister auprès des gouvernements régionaux pour que le FOREM et le VDAB remboursent la somme de 80.000 francs. Ce montant représente un effort considérable pour les ménages financièrement défavorisés.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne pourrais le faire qu'en remettant en cause la compétence régionale en cette matière, ce qui ne me semble pas indiqué. Je ne peux imaginer qu'on mette en question la régionalisation de nombreuses matières. Il y a effectivement de nombreuses différences au niveau des prélèvements et des subventions. Je suis en outre tenu de respecter la Constitution.

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

LA DISTRIBUTION DE L'ARGENT DU LOTTO

Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de la cagnotte du Lotto" (n° 1134)

M. **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Il a été largement question dans la presse, ce week-end, de l'octroi d'une somme de 75 millions de francs provenant des bénéfices du Lotto à la ville d'Anvers pour la rénovation du stade olympique du "Kiel". En vertu de quels critères cet argent a-t-il été attribué au club en question ? Veille-t-on à respecter un certain équilibre en ce qui concerne l'octroi de cet argent ? Qu'en est-il au niveau de la concurrence entre les clubs ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Le Conseil des ministres avait décidé, le 28 mars 1997, d'accorder une subvention de 300 millions de francs provenant des bénéfices du Lotto pour l'Euro 2000. Cette somme serait partagée en quatre parts égales et affectée à la rénovation des stades de Bruges, Liège, Charleroi et Anvers. Anvers n'ayant pas pu remplir à temps les conditions

fixées par l'organisation de l'Euro 2000, la subvention de 75.000.000 de francs n'avait pas été versée. Le Conseil des ministres a alors décidé d'octroyer cette somme à la ville d'Anvers pour l'aménagement d'un musée olympique dans l'un des bâtiments du stade olympique. L'argent ne profite donc pas à un club de football spécifique, ni même au football en général.

M. **Ludo Van Campenhout** (VL. BLOK) : Le ministre parle d'une somme de 18 millions de francs, alors que les journaux, quant à eux, font état d'une somme de 75 millions de francs.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Si vous multipliez ce montant par quatre, vous arrivez à 75 millions de francs. Les projets courent sur plusieurs années. C'est également le cas pour celui du musée olympique d'Anvers.

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

CENTRE DES FINANCES À PHILIPPEVILLE

Question de M. Jean-Marc Delizée au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'état d'avancement du projet de construction d'un Centre des finances à Philippeville" (n° 1135)

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Le projet de création d'un Centre de contrôle des finances à Philippeville, décidée il y a quatre ans, et de rassemblement des fonctionnaires dans un bâtiment à construire a mis un certain temps à évoluer, en raison du fait que le ministère des Finances a tardé à transmettre à la Régie des bâtiments les informations nécessaires.

Début 1998, la Régie a pu instruire le dossier de la construction sur le site des anciennes casernes des Fours. Votre prédécesseur, en mai dernier, a présenté une première esquisse du futur centre et contact a été pris avec les services régionaux de l'Urbanisme.

Etant sans nouvelle du projet depuis lors, la ville de Philippeville craint une remise en cause du projet. Qu'en est-il ?

Où les négociations avec les services de l'Urbanisme en sont-elles ?

L'adjudication ayant été prévue pour le second semestre 2000, quel est le calendrier actualisé de la construction ? Pourrait-il être remis en cause par une divergence de choix urbanistique entre vos services et ceux de la Région ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en français*) : En mai 1999, M. Flahaut, ministre de tutelle pour la Régie des bâtiments, présentait au collège échevinal de Philippeville une première esquisse du futur centre des Finances.

L'Urbanisme a émis certaines remarques la concernant : le traitement de l'angle du bâtiment, le maintien d'un bâtiment dans l'îlot, la non-prise en compte du tracé d'une ruelle existant au moyen âge et la non-intégration de logements sociaux.

Ces deux derniers points sont des éléments nouveaux dont la Régie n'avait pu tenir compte lors de l'établissement de l'esquisse.

Le 16 août 1999, la Régie a envoyé une demande de certificat d'urbanisme (CU2) qui est toujours en attente.

En décembre 1999, le Bureau économique de la province de Namur, également auteur de projet, remettait une proposition de projet modificatif du Plan communal d'aménagement (PCA) qui tenait compte de l'existence de la ruelle, mais en l'élargissant sensiblement et en modifiant son tracé historique.

Des négociations sont en cours avec les différentes parties intervenantes pour dégager une solution respectant au mieux leurs points de vue. Une nouvelle réunion est prévue dans les jours à venir.

La Régie est en attente de la délivrance du CU2, éventuellement avec des remarques et, au besoin, pourrait envisager d'introduire un recours auprès de la Région wallonne.

Le temps perdu par ces problèmes d'urbanisme s'ajoutera nécessairement au calendrier initial.

Si les conditions urbanistiques pèsent trop sur la conception et le prix de ce projet, la Régie pourrait être amenée à abandonner le projet sur ce terrain et à chercher un autre site.

J'aimerais connaître l'avis et les vœux des forces vives concernées.

Pour moi, en ce qui concerne les dossiers de la Régie des bâtiments, tout dossier introduit doit être achevé, dans les limites du raisonnable bien sûr.

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Je prends note qu'il n'y a pas de remise en cause du projet, dans ses limites budgétaires.

Je souhaiterais que les services de la Régie poursuivent activement les négociations avec les services de l'Urbanisme, afin d'obtenir le certificat n° 2.

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

– *La réunion publique est suspendue à 11 h 25.*

– *La réunion est reprise à 14 h 05.*

PRÉSIDENCE : M. **Jacques CHABOT**

QUESTIONS ET INTERPELLATIONS

CAMÉRAS AUTOMATIQUES

– *Interpellation de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique fédérale en ce qui concerne les caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés" (n° 237)*

– *Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les caméras automatiques" (n° 1085)*

M. **Jos Ansoms** (CVP) : En Flandre, les caméras automatiques sont désormais devenues une réalité. En revanche, je ne perçois aucune politique fédérale en cette matière de caméras. Si le système fonctionne correctement, il aura sans nul doute un caractère préventif. En Wallonie, les caméras ne fonctionnent pas.

Combien de constats d'excès de vitesse, de non-respect d'un feu rouge et d'infractions relatives au poids autorisé la gendarmerie a-t-elle effectués en 1999 grâce aux caméras automatiques ? Combien de retraits automatiques de permis de conduire ont été opérés immédiatement à la suite d'un excès de vitesse enregistré par une caméra automatique ?

Procède-t-on à l'homologation de caméras digitales plus performantes ?

Envisage-t-on en Belgique de mettre en place des systèmes de contrôle automatique des trajets ? Les villes et communes peuvent-elles utiliser leurs subventions pour acquérir des caméras automatiques dans le cadre des contrats de sécurité ?

A-t-on étudié l'effet l'effet préventif des appareils ? Est-il déjà possible d'effectuer une comparaison entre le nombre d'accidents entraînant des lésions corporelles avant et après l'installation des caméras ? Les caméras font-elles partie de projets de surveillance plus vastes, dont font également partie les appareils électroniques d'avertissement, les appareils automatiques mobiles et les accords conclus avec les parquets en vue du traitement rapide des procès-verbaux ?

La ministre a-t-elle l'intention d'étendre la liste des infractions au code de la route pouvant être constatées à l'aide de caméras vidéo ? Des caméras automatiques mobiles sont-elles déjà utilisées sur les autoroutes où sont effectués des travaux importants ? La gendarmerie investit-elle déjà dans de tels appareils ?

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : Il ressort d'une réponse à une question écrite que les caméras automatiques sont exclusivement mises en oeuvre en Région flamande. En 1998, 12.000 procès-verbaux ont été dressés, dont 2.000 pour non-respect d'un feu rouge. Le ministre a-t-il une idée du nombre d'infractions commises en 1999 ? Combien ont rapporté ces infractions ? Si la Wallonie ne fait pas d'efforts pour installer des caméras automatiques, le gouvernement doit envisager de réinvestir en Flandre le produit des amendes perçues exclusivement jusqu'ici par la Région flamande et qui le sont désormais par l'État fédéral.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : En 1999, 30.255 infractions ont été constatées par des caméras automatiques, dont 26.708 pour excès de vitesse et 3.361 pour non-respect d'un feu rouge. Dans 186 cas, les deux infractions ont été constatées en même temps.

Pour ce qui est des dépassements du poids autorisé, je ne suis pas en mesure de vous communiquer des éléments de réponse, étant donné qu'il n'existe pas encore d'appareils permettant de constater ce type d'infractions.

S'agissant du retrait automatique du permis de conduire, je voudrais souligner que les caméras automatiques ont pour but d'augmenter les chances de prendre en flagrant délit ceux qui enfreignent les règles du code de la route. Toutefois, il ne s'agit pas là de la procédure conventionnelle dans le domaine de l'utilisation de caméras. Notre objectif est de sanctionner plus sévèrement les infractions commises par les conducteurs de véhicules lourds et par ceux qui se rendent coupables d'excès de vitesse, menaçant ainsi la sécurité des usagers faibles de la route.

L'homologation de la transmission digitale de données sera réalisée par arrêté royal pris par le ministre des Affaires économiques. La procédure a été entamée. Provisoirement, on se contente encore de photographies pour l'identification des plaques minéralogiques, les images vidéo n'étant pas encore utilisées. Le contrôle automatique des trajets parcourus est subordonné à l'autorisation d'installer des caméras automatiques. Actuellement, je n'ai connaissance d'aucun projet de cette nature. Le ministre de l'Intérieur est compétent pour les contrats de sécurité. Quelques communes seu-

lement ont demandé ces appareils en vue d'un usage préventif dans le cadre de ces contrats. Toutefois, le cabinet n'a pas accédé à ces demandes. Les caméras automatiques figurent dans la liste des équipements entrant en ligne de compte pour donner droit à des subsides dans le cadre des contrats de sécurité et de prévention.

La gendarmerie a constaté 14.404 infractions au moyen de caméras automatiques en 1998 contre 30.225 en 1999.

Toutefois, il n'est pas aisé d'établir une comparaison entre 1998 et 1999. En effet, toutes les caméras n'ont pas été placées ni branchées au même moment. Par ailleurs, le nombre d'heures de contrôle peut varier fortement d'un endroit à l'autre, en fonction des accords conclus au niveau local entre les autorités judiciaires, policières et administratives. Cette concertation est une obligation légale. Enfin, il ne faut pas non plus oublier la phase de rodage nécessaire, lors de la mise en service des caméras automatiques.

L'IBSR n'a pas encore procédé à une étude sur l'effet préventif des caméras automatiques. Il faudrait tout d'abord disposer pour cela d'une mesure de référence antérieure à la mise en place des caméras définie en fonction d'une année de fonctionnement, par exemple 1999.

L'étude sur l'effet préventif ne devra pas être limitée au nombre d'infractions enregistrées avant et après l'installation des caméras. Différents éléments devront être pris en compte, tels les autres mesures éventuelles, les campagnes d'information, ...

À la lumière de tout cela, je pense que le moment est venu, pour l'IBSR, de procéder à une étude sérieuse sur le comportement des usagers, en étroite collaboration avec les gestionnaires de la voirie, les services de police et les autorités judiciaires.

L'étude devrait également permettre de déterminer quelles autres mesures permettraient d'accroître l'efficacité des appareils actuels.

Les caméras automatiques n'ont été mises en service que dans le courant de 1998. Il serait dès lors prématuré de tirer des conclusions à propos de l'influence qu'elles peuvent avoir sur le nombre d'accidents. De surcroît, il ne suffira pas de procéder à une comparaison du nombre d'accidents survenus aux carrefours équipés de caméras automatiques. La nature et les causes des accidents, de même que d'autres mesures qui auraient été prises aux carrefours, devront être prises en considération. Il pourra être procédé à une première comparaison s'il s'avère que l'IBSR dispose de suffisamment

de données relatives aux endroits équipés de caméras. Ces données n'ont cependant pas encore pu être recueillies. Les observations relatives à l'influence possible sur les accidents ne seront significatives que lorsqu'on aura pu étudier l'évolution de ces accidents pendant plusieurs années après l'installation des caméras.

Pour chaque emplacement d'un appareil automatique, le traitement à réserver aux procès-verbaux fait l'objet d'un accord entre le service de police et le parquet.

Pour le surplus, je sais que deux projets de contrôle de vitesse, intégrant des caméras automatiques dans un ensemble de mesures tendant à augmenter les risques objectifs et subjectifs d'être intercepté, sont en préparation. En d'autres termes, il ne s'agit pas tant d'augmenter le nombre des contrôles que d'accroître le risque subjectif d'être intercepté par une signalisation appropriée et une information sur les contrôles mis en place. Il s'agit de susciter chez les usagers de la route le sentiment qu'ils peuvent subir un contrôle n'importe où et n'importe quel moment.

Dans le cadre des deux projets, il sera recouru à des caméras mobiles : outre les caméras automatiques installées à divers carrefours, des caméras seront placées dans un mobilier approprié le long d'un trajet déterminé.

Ce mobilier contiendra une ou plusieurs caméras de détection de vitesse. La répartition des caméras sur un trajet donné doit produire un effet dissuasif, pour éviter qu'un conducteur n'accélère après avoir franchi un endroit équipé d'une caméra automatique.

L'agrément des caméras automatiques est lié à l'état d'avancement du projet d'arrêté royal du ministre des Affaires économiques, auquel je me suis référée tout à l'heure.

À cet égard, je suivrai également avec attention l'évolution de l'approche du problème de la vitesse excessive dans le tunnel de Cointe, à Liège, en Région wallonne.

Il faut toutefois se garder de verser dans la "caméramanie" et j'invite les honorables membres de cette commission à réfléchir aux risques réels de voir vidée de son sens la disposition de l'article 62 de la loi sur la circulation routière – qui précise que les agents qualifiés constatent l'infraction par procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve du contraire – en cas d'explosion du nombre des infractions constatées au moyen de caméras automatiques.

À ce jour, la gendarmerie ne dispose pas de caméras automatiques mobiles et, sur le plan budgétaire, aucune initiative en ce sens n'est prévue. La gendarmerie préfère recourir à des contrôles mobiles effectués par des

agents qualifiés, qui offrent davantage de garanties en matière de sécurité, d'une part, et de flexibilité – je songe notamment à l'évolution d'un embouteillage provoqué, par exemple, par un chantier –, d'autre part.

M. Jos Ansoms (CVP) : Les caméras automatiques sont indispensables à la sécurité routière. Après 18 mois, on peut difficilement parler de "caméramanie". Nous parlons toujours de 14 morts par an, pour 100.000 habitants, alors qu'aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, la proportion des décès est de 6 pour 100.000.

Nous nous réjouissons d'apprendre que la recherche scientifique se concentrera davantage sur la prévention et que cette dernière devient un élément à part entière de la politique en matière de sécurité routière.

Il est regrettable que les appareils digitaux ne soient pas davantage privilégiés. La formulation de propositions relatives à l'encadrement des trajets ne ressortit évidemment pas à la compétence des Régions. En cette matière, le ministre devra faire oeuvre de pionnière.

Les formes flagrantes d'agression au volant doivent être vigoureusement réprimées. Le fonctionnaire de service peut retirer le permis de conduire en vertu de l'article 55 du code de la route. Mais, en cas d'excès de vitesse constaté par une caméra automatique, dans une zone habitée, le chauffeur ne peut être contraint de remettre son permis de conduire sur le champ.

Nous préconisons une approche résolument préventive de l'agression au volant. Il est absurde que la présence ou non d'un agent qualifié au moment du constat de l'infraction se traduise par des sanctions différenciées.

Le gouvernement devrait, enfin, prendre clairement attitude en cette matière.

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : En Flandre, la mesure qui nous intéresse ici est effectivement appliquée. Il est cependant regrettable que les automobilistes n'aient toujours pas modifié leur comportement à la suite de l'entrée en vigueur de la mesure.

Le **président** : J'ai reçu deux motions.

Une motion de recommandation signée par M. Jos Ansoms (CVP) est libellée comme suit :

"La Chambre,

1. ayant entendu, en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, le 22 février dernier, l'interpellation du député Jos Ansoms sur la politique fédérale relative à la mise en oeuvre de

caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés, et la réponse de la ministre de la Mobilité ;

2. constatant l'absence d'une véritable politique en vue de l'utilisation optimale des caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés en vue du contrôle de la circulation ;

3. constatant que certaines infractions graves au code de la route ne peuvent pas être constatées au moyen de caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés que l'utilisation de vidéogrammes est également interdite ;

4. constatant que le retrait immédiat du permis de conduire ne peut en cas de constatations faites à l'aide de caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés, alors qu'il l'est en cas de constatations faites à l'aide de caméra fonctionnant en présence d'agents qualifiés ;

5. invite le gouvernement à :

– toujours homologuer dans les meilleurs délais les types d'appareils de contrôle de pointe sur le plan technologique ;

– autoriser le plus rapidement possible l'utilisation de caméras vidéo pour le contrôle de la circulation sans la présence d'agents qualifiés et à permettre également que toutes les infractions au code de la route puissent en principe être constatées à l'aide de caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés ;

– rendre le retrait immédiat du permis de conduire également applicable aux infractions graves constatées à l'aide de caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés."

Une motion pure et simple a été signée par M. Jean Depreter (PS), Michel Wauthier (PRL FDF MCC), Daan Schalck (SP), Lode Vanoost (Agalev-Écolo) et Mme Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Écolo).

Ces motions seront ultérieurement mises aux voix en séance plénière de la Chambre.

La discussion est close.

JOURNÉE SANS AUTO EUROPÉENNE

Question de M. Jean Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la première "journée sans auto" européenne" (n°1032)

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : Le 22 septembre est proclamé "journée sans auto" européenne. La journée

sans auto organisée récemment en France, en Suisse et en Italie a connu un succès certain.

Quelles initiatives avez-vous prises dans ce cadre ? Y a-t-il eu ou y aura-t-il une concertation avec les Régions ? Y a-t-il eu ou y aura-t-il une concertation avec tous les secteurs sociaux ? La journée sans auto sera-t-elle limitée aux grandes villes ou s'agit-il d'une initiative nationale ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : En 1999, trois pays ont participé à l'opération "journée sans auto". En 2000, neuf pays ont réagi à l'appel. J'ai moi-même répondu au nom de la Belgique. Les villes candidates seront sélectionnées en concertation avec les Régions. Le choix sera déterminé en fonction des efforts accomplis, le 22 septembre, et de la mise en oeuvre par les villes d'un plan de mobilité à moyen ou à long terme. Par ailleurs, la réussite de cette action dépendra de la concertation et de la motivation des villes.

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : Etant donné qu'il est prématuré d'entrer dans les détails, je reviendrai sur le sujet ultérieurement. S'agira-t-il d'une action volontaire ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Les villes doivent se porter candidates.

Le président : L'incident est clos.

INTERDICTION DE DÉPASSER POUR LES POIDS LOURDS

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prise de décision laborieuse en matière de transport par route au sein du Conseil européen des Transports et le point de vue de la ministre en matière d'interdiction de dépasser pour les poids lourds" (n° 1054)

Mme Frieda Brepoels (VU-ID) : Il n'a pas été possible, lors des derniers Conseils européens des transports, de trouver un accord sur les horaires de travail pour les camionneurs et sur les restrictions à imposer dans ce domaine. Les difficultés concernent essentiellement la question de savoir si les nouveaux horaires doivent également s'appliquer aux chauffeurs indépendants et si une interdiction temporaire de circuler pourrait être imposée sur certaines routes.

La ministre Durant est favorable à de telles restrictions de circulation, mais le dossier ne semble guère avancer sur le plan européen.

Il conviendrait également que le gouvernement fédéral prenne d'urgence attitude à propos de l'expérience flamande relative à l'interdiction de dépasser pour les poids lourds. Le règlement général sur la police de la circulation routière est en effet une matière fédérale.

Quel point de vue la ministre a-t-elle défendu, lors du Sommet européen ? Les nouveaux horaires peuvent-ils également être observés par les chauffeurs indépendants ? La ministre plaide-t-elle pour une interdiction de circuler à des heures précises sur certaines routes ? Quelles initiatives a-t-elle l'intention de prendre à ce sujet au niveau européen ?

Quelle est la position de la ministre en ce qui concerne l'interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes à deux bandes de circulation ? Le code de la route sera-t-il adapté ? Le cas échéant, quand ? Y a-t-il déjà eu une concertation préalable à ce sujet ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La Belgique a appuyé la proposition tendant à réglementer le temps de travail des camionneurs. Cette proposition vise prioritairement à préserver la santé des chauffeurs de camion, à garantir une concurrence loyale et à assurer la protection de l'environnement.

Les chauffeurs salariés et indépendants doivent faire l'objet d'un traitement identique afin d'éviter toute discrimination. En conséquence, la situation des travailleurs salariés ne subira pas de changements majeurs.

La France manifeste un certain intérêt pour la question. Elle sera, après la Suède, le prochain pays à assurer la présidence de l'UE. Je ne doute pas qu'elle s'emploiera à instaurer une telle réglementation. Je plaide pour l'harmonisation de l'interdiction d'emprunter certaines routes pour le transport international. Toutefois, cette option ne fait pas l'unanimité. Il faudra, dès lors, encore se concerter longuement avant de pouvoir conclure un accord.

Nous sommes dans une impasse et il ne sert à rien de revenir sur certains dossiers. Sans doute la Commission européenne pourrait-elle provoquer une percée.

Il n'est pas indiqué d'instaurer pour les camionneurs une interdiction générale de doubler sur les autoroutes à deux bandes. Une telle mesure serait, en outre, contraire aux traités internationaux. Une concertation avec les gestionnaires des autoroutes, c'est-à-dire les Régions, est cependant prévue.

Mme Frieda Brepoels (VU-ID) : La ministre a parfaitement exposé son point de vue, que ne partagent malheureusement pas tous les États membres européens. L'interdiction de doubler a donné de bons résultats en

Région flamande. Ce précédent pourrait constituer un stimulant.

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

LIAISON FERROVIAIRE DIRECTE AVEC ZAVENTEM

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire directe Anvers-Bruxelles-National et Louvain-Bruxelles-National" (n° 1055)

M. Jos Ansoms (CVP) : Nous avons appris en lisant la presse que Zaventem sera directement désenclavée en direction de Louvain en 2004 et en direction d'Anvers en 2008. En conséquence, la durée du voyage entre Louvain et Zaventem sera ramenée à un quart d'heure, et celle du trajet Anvers-Zaventem à une demi-heure ! C'est une nouvelle importante, d'autant qu'il apparaît maintenant que l'aéroport de Deurne n'offre guère de perspectives en raison du manque d'intérêt manifesté par le secteur privé. La ministre peut-elle formellement que les Anversois et les Louvanistes pourront bien gagner directement Zaventem par le rail en 2004 et 2008 ? La SNCB s'y est-elle déjà engagée ou envisage-t-elle seulement ce projet en termes de faisabilité technique ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La liaison directe entre Louvain et l'aéroport de Zaventem sera prête en même temps que la ligne à quatre voies reliant Bruxelles à Louvain. Cette liaison sera opérationnelle, fin 2005, si aucun problème d'autorisations et d'expropriations ne se pose. Sitôt que les plans de secteur auront été revus, que les études d'incidence sur l'environnement auront été réalisées et qu'il aura été procédé aux expropriations, une nouvelle ligne Zaventem-Anvers pourra être achevée dès 2008. La SNCB mettra en service des trains d'une ponctualité parfaite dès que l'infrastructure sera prête.

M. Jos Ansoms (CVP) : Le désenclavement en direction de Louvain ne se fera qu'en 2005. Une série de conditions devront encore être remplies pour que le désenclavement en direction d'Anvers puisse être réalisé en 2008. Quel budget a été prévu pour la réalisation de ces projets ? Où seront puisés les moyens de financement nécessaires ? Ces deux projets seront-ils intégrés dans le contrat de gestion de la SNCB ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Je constate que vous avez de bonnes connexions à la SNCB, à en juger d'après les informations dont vous disposez.

M. **Jos Ansoms** (CVP) : C'est dans la presse écrite que je puise mes informations.

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

L'AGRÈMENT D'ENTREPRENEURS

Question de M. Georges Lenssen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'agrément d'entrepreneurs" (n° 1063)

M. **Georges Lenssen** (VLD) : Seuls les entrepreneurs agréés peuvent exécuter des marchés publics. Les agréments sont accordés par les gouvernements des Régions où les entrepreneurs ont leur résidence ou leur siège social. Elles ne peuvent être délivrées que sur l'avis de la Commission d'agrément.

Le secrétariat de la Commission, chargé de la préparation des dossiers, étant confronté à une pénurie de personnel, la procédure d'agrément est compromise. L'effectif du personnel se réduit d'année en année.

Le nombre de dossiers relatifs à la révision quinquennale des agréments est en augmentation constante. Cette situation intenable risque de compromettre la revalorisation des agréments. À quel point la situation au sein de la Commission d'agrément est-elle devenue précaire ? Le secrétariat est-il encore en mesure d'assurer convenablement le suivi des dossiers ? Pourquoi l'effectif est-il en diminution constante ? Quelles démarches la ministre compte-t-elle entreprendre pour améliorer le fonctionnement de la déroulement de la procédure d'agrément ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Jusqu'à présent, la Commission a pu traiter les dossiers dans les délais impartis. Son effectif y a diminué dans des proportions telles que des problèmes risquent de surgir à l'avenir. J'ai eu un entretien avec le président de la Commission. Je m'efforce de trouver des solutions en collaboration avec mon administration.

M. **Georges Lenssen** (VLD) : J'espère que des mesures seront effectivement prises.

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

CEINTURES DE SÉCURITÉ DANS LES AUTOCARS

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les ceintures de sécurité dans les autocars" (n° 1070)

M. **Jos Ansoms** (CVP) : Il est établi que, lors de l'accident d'autobus qui s'est produit à Bikschote, les lésions corporelles auraient pu être limitées si les passagers avaient porté une ceinture de sécurité. L'autobus avait été immatriculé en 1989. Est-il exact que la directive européenne qui prévoit l'obligation d'installer des ceintures de sécurité pour les autocars neufs n'a pas encore été transcrite dans la législation belge ? Quand cette transposition est-elle prévue ?

La directive est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1997. Combien d'autocars sont concernés ? Quel pourcentage du nombre d'autocars immatriculés représentent-ils ? Combien d'autocars dérogent actuellement à la directive ? Formulez-vous une recommandation pour que les autocars qui ne sont pas soumis à l'obligation soient également équipés de ceintures de sécurité ? Une telle démarche pourrait-elle être effectuée avec l'appui du pouvoir fédéral ? Y a-t-il d'autres directives ou règlements en matière de sécurité routière qui ne sont pas transposés en droit belge ? Dans l'affirmative, lesquels ? À quoi se rapportent-ils ? Quand entreront-ils en vigueur ? Quand seront-ils transposés dans le droit national ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'administration a préparé dès 1996 un arrêté royal en vue de la transposition de directives européennes relatives à l'obligation d'équiper les autocars de ceintures de sécurité. L'obligation de publier intégralement les directives dans les deux langues nationales a toutefois entraîné un certain retard.

Actuellement, tous les véhicules neufs comportent des équipements de sécurité obligatoires, conformément aux directives européennes.

Sur les 17.000 autocars inscrits, deux pour cent seulement sont équipés de ceintures de sécurité.

M. **Jos Ansoms** (CVP) : On se retranche derrière une argumentation juridique contestable, malgré l'existence d'un projet d'arrêté royal depuis 1997. Est-il exact que deux pour cent seulement des 17.000 autocars inscrits sont équipés de ceintures de sécurité ? La ministre appuie-t-elle la transposition de la directive européenne en droit belge ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Très certainement.

M. **Jos Ansoms** (CVP) : Il en coûte 150.000 francs pour équiper un autobus de ceintures de sécurité. Prévoyez-vous des incitants pour accélérer la mise en oeuvre de la directive, par analogie avec ce qui s'est fait lors de l'in-

roduction des pots catalytiques pour les voitures automobiles ?

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

PASSAGES POUR PIÉTONS

– Question de *M. Daan Schalck* à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité sur les passages pour piétons" (n° 1116)

– Question de *M. Hugo Philtjens* à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la protection du piéton sur les passages pour piétons" (n° 1118)

– Question de *M. Jan Mortelmans* à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mesure annoncée concernant l'utilisation des passages pour piétons" (n° 1120)

– Question de *Mme Frieda Brepoels* à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité de certains passages pour piétons" (n° 1122)

– Question de *M. Jos Ansoms* à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessité d'aménager les passages pour piétons non protégés de manière réfléchie" (n° 1132)

M. Daan Schalck (CVP) : Depuis le 1^{er} avril 1996, les piétons qui s'engagent sur un passage pour piétons ont priorité sur les automobiles. Or, depuis l'entrée en vigueur de cette mesure, on constate une augmentation du nombre d'accidents aux passages pour piétons.

La mesure devait, en premier lieu, servir un objectif juridique, à savoir limiter le nombre de contestations en cas d'accident. Par ailleurs, les piétons empruntant davantage les passages protégés, les accidents sont moins nombreux en dehors de ceux-ci.

Lors de l'entrée en vigueur de cette mesure, les gestionnaires des voiries avaient été invités à aménager correctement les passages pour piétons. Les réalisations ayant été peu nombreuses sur ce plan, on peut se demander si les autorités fédérales ne devraient pas imposer des normes légales pour l'aménagement des passages pour piétons.

Qu'en est-il de l'évolution du nombre de litiges relatifs à des accidents à des passages pour piétons ? Le comportement des piétons a-t-il changé ? Dans quelle mesure les gestionnaires des voiries ont-ils donné suite aux recommandations concernant l'aménagement des passages pour piétons ? Quelles mesures la ministre

envisage-t-elle de prendre pour les gestionnaires aménagent correctement les passages pour piétons ? La ministre a-t-elle l'intention de modifier l'actuelle règle de priorité ?

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : L'IBSR confirme que les accidents sont nombreux aux passages pour piétons. Des mesures doivent donc être prises pour accroître la sécurité ces passages. Le piéton doit manifester son intention de traverser. Les accidents sont souvent imputables à des erreurs commises par les conducteurs. La ministre a admis jadis que trop de procès-verbaux étaient classés sans suite. Maintient-elle sa politique ? Combien de procès-verbaux ont été dressés des articles 55 et 56 du code de la route ?

Mme Frieda Brepoels (VU-ID) : L'IBSR a publié dans sa revue les statistiques d'accidents impliquant des piétons. Ces statistiques qui font apparaître qu'il est devenu plus dangereux de traverser depuis l'instauration, le 1^{er} avril 1996, d'une nouvelle réglementation relative à la priorité aux passages pour piétons. Aux passages non réglementés, le nombre d'accidents ayant entraîné des dommages corporels a augmenté de pas moins de 20 %, et le nombre de piétons morts ou grièvement blessés a augmenté de 7,4 %, alors qu'il a baissé par ailleurs.

La ministre estime qu'il faut prendre d'urgence des mesures pour réduire la vitesse du trafic routier aux abords des passages pour piétons non sécurisés et améliorer la visibilité de ces passages. Si les automobilistes et les piétons convenaient d'un signe uniforme, cela pourrait peut-être y contribuer. Une vaste campagne de sensibilisation serait organisée au mois de mai. L'association flamande "De Gilde van de voetgangers" (La guilde des piétons) a réagi très acerbement à toutes ces propositions, indiquant notamment que, par exemple, ce signal visuel ne serait d'aucune utilité pour les aveugles. De même, il pourrait en résulter des situations très dangereuses pour les handicapés mentaux et les enfants. L'association s'est également interrogée sur la sécurité juridique qu'offrirait un tel signal visuel.

La ministre estime que les gestionnaires pourront surtout éliminer les voiries dangereuses de ce type par des mesures en matière d'aménagement et d'implantation de passages pour piétons. Eu égard à ses attributions, la ministre pourrait également prendre la décision de faire doter obligatoirement tous les passages pour piétons du panneau bleu figurant, en blanc, un passage pour piétons et un piéton, et de faire apposer une ligne blanche continue ou une ligne de triangles devant tout passage pour piétons. C'est du reste ce que propose également la "Gilde van de voetgangers".

La ministre peut-elle d'ores et déjà confirmer que l'augmentation de 20 % du nombre d'accidents ayant entraîné des dommages corporels aux passages non sécurisés est imputable à la modification en avril 1996 de la réglementation en matière de priorité. Compte-t-elle faire procéder à une étude supplémentaire sur ce phénomène ? Dans quel délai ? Est-elle disposée à prendre des mesures sur-le-champ ? Quand projette-t-elle de se concerter avec les Régions pour envisager les mesures à prendre avec les gestionnaires des voiries ?

M. Jos Ansoms (CVP) : Les passages pour piétons n'ont pas été aménagés judicieusement partout. Au début des années 80, il avait été proposé à la Chambre que les piétons lèvent la main avant de traverser aux passages qui leur sont réservés. D'aucuns s'y étaient opposés en raison des problèmes de responsabilité que soulèverait cette convention. La ministre devrait édicter des normes pour l'aménagement de passages pour piétons. Les passages non sécurisés ne devraient être aménagés que sur les chaussées à deux voies de circulation où la vitesse est limitée à 50 km/h. La distance de freinage est alors de 30 mètres. En revanche, pour une vitesse de 70 km/h, la distance de freinage dépasse les 60 mètres. Sur les chaussées à quatre voies de circulation en agglomération, de tels passages ne devraient être aménagés qu'aux feux. Sur les chaussées à deux voies de circulation en dehors d'une agglomération, ils ne devraient également l'être en principe qu'aux feux. Sur les chaussées à quatre voies de circulation, il conviendrait d'aménager un maximum de tunnels et de ponts. Tout cela devrait être prévu dans le cadre d'un règlement.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Mon service ne dispose pas encore de chiffres concernant les contestations juridiques relatives aux responsabilités dans les accidents survenus à proximité de passages pour piétons ou sur ceux-ci. Je m'informerai auprès du département de Justice sur l'existence d'informations à ce sujet.

En l'absence de toute étude sur le comportement des piétons et des conducteurs aux abords d'un passage pour piétons, j'en ai commandée une à l'Institut belge de la sécurité routière. Cette étude devra déterminer si la nouvelle règle de priorité est à l'origine ou non d'une augmentation du nombre d'accidents aux passages piétons non équipés de feux de signalisation.

Lors de l'aménagement de nouveaux passages pour piétons, les communes doivent se conformer aux critères définis dans la circulaire.

Dans le cadre de la procédure de tutelle, la direction D1 vérifie si les nouveaux passages pour piétons sont

conformes aux critères requis. La D1 rappelle par ailleurs ces critères en cas de demande d'avis préalable. Si une commune décide toutefois d'aménager un passage piéton en ignorant les critères, la D1 me soumet une proposition de non-approbation. Il est à souligner qu'il s'agit là de cas exceptionnels. Rares sont toutefois les communes qui ont procédé à l'évaluation systématique de leurs passages pour piétons. Je suis convaincue que des mesures d'accompagnement doivent être prises par les gestionnaires des voiries pour que la règle de priorité puisse être appliquée sans danger. À cet égard, L'IBSR a adressé des recommandations à ses gestionnaires.

Dans certaines situations, la nouvelle règle de priorité ne pose aucun problème. Dans d'autres, en revanche, des mesures urgentes s'imposent pour réduire la vitesse du trafic routier et sécuriser le passage pour piéton. Les publications de l'IBSR comportent toutes les informations requises en la matière.

Un automobiliste qui met gravement en danger la vie des piétons qui traversent une route peut faire l'objet d'un retrait du permis de conduire.

L'IBSR a déjà formulé des suggestions aux mois d'octobre 1998 et de mars 1999.

Une concertation préalable avec les acteurs est requise. Les statistiques de l'IBSR servent de base aux mesures politiques.

Pour le surplus, je fais miennes les conclusions de l'étude de l'IBSR, dont les résultats ont été publiés dans le dernier numéro de *Via segura* : le comportement des conducteurs et des piétons doit faire l'objet d'études complémentaires – j'adresserai des instructions en ce sens à l'IBSR -, les recommandations de l'IBSR relatives à l'implantation et à l'aménagement des passages pour piétons doivent être mises en oeuvre à une plus vaste échelle et la sensibilisation et le contrôle doivent être poursuivis. Une campagne de l'IBSR, qui se déroulera pendant la semaine de l'usager faible de la route, organisée par les Nations-Unies, et pendant la semaine consacrée au même thème par la Région flamande, traitera notamment des problèmes liés aux passages pour piétons.

L'instauration de mesures contraignantes complémentaires me semble pas inopportune.

Enfin, je ne pense pas qu'il convienne de modifier la réglementation actuelle en matière de priorité, telle qu'elle figure à l'article 40.4.2. Le problème de l'installation d'un dispositif de signalisation indiquant l'obligation pour le piéton de faire un signe, s'il souhaite emprunter le passage pour piétons, a été amplement discuté à l'occasion de l'adoption, le 1^{er} avril 1996, de l'actuelle

règle de priorité. L'obligation d'installer une telle signalisation affaiblirait considérablement le principe de la priorité et donnerait lieu à des contestations en cas d'accident.

M. Daan Schalck (SP) : Les pouvoirs publics doivent émettre un signal fort. Les automobilistes doivent savoir que la règle de priorité reste d'application et que les piétons ne sont pas tenus de faire signe avant de traverser la route.

À quand l'interprétation détaillée des chiffres ? Ne convient-il pas de modifier la réglementation lorsqu'il apparaît que les gestionnaires ne répondent pas à ce qu'on attend d'eux ?

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : J'attends la réponse du ministre de la Justice. J'espère que des mesures supplémentaires seront prises pour améliorer la sécurité des piétons.

Mme Frieda Brepoels (VU-ID) : Je me rallie aux conclusions de M. Schalck. Je regrette que l'IBSR se borne à établir des statistiques sans s'interroger sur les raisons des accidents avec tués qui se produisent aux passages pour piétons.

M. Jos Ansoms (CVP) : Le 1^{er} avril 1996, le secrétaire d'État qui avait en charge la sécurité routière à l'époque avait instauré une nouvelle réglementation en matière de priorité. Ultérieurement, des actions de sensibilisation avaient été organisées et l'IBSR avait publié deux brochures en la matière. À présent qu'on constate que le nombre d'accidents augmente, on se propose d'amorcer un nouveau processus d'étude, de sensibilisation et de recommandations. C'est le monde à l'envers. Tout cela aurait déjà dû être fait.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : Un règlement ne suffit pas. Il faut, en outre, une politique de sensibilisation permanente. On ne peut mettre un flic derrière chaque automobiliste. Les règles sont nécessaires et il faut qu'elles soient bien adaptées.

La ceinture de sécurité, par exemple, est obligatoire depuis dix ans, mais 40% des conducteurs ne l'utilisent toujours pas. Il faut donc encore en rappeler l'usage obligatoire. Bref, il faut poursuivre la campagne de sensibilisation. Les règles accompagnées de sanctions ne suffisent pas pour créer des réflexes et installer des comportements adéquats.

M. Jos Ansoms (CVP) : Il est vain de mettre sur pied des campagnes de sensibilisation si l'on ne parvient pas à améliorer la sécurité des passages pour piétons. Voilà bien le noeud du problème.

Le président : L'incident est clos.

VOLS DE NUIT À ZAVENTEM

– *Question de Mme Simone Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord portant sur l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1082)*

– *Interpellation de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord du 11 février 2000 relatif aux nuisances résultant des vols de nuit à Zaventem" (n° 258)*

– *Interpellation de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision prise par le gouvernement du 11 février 2000 au sujet de l'aéroport de Zaventem" (n° 270)*

– *Interpellation de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord du 11 février 2000 concernant l'aéroport de Zaventem" (n° 271)*

– *Interpellation de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord auquel on est parvenu concernant l'aéroport de Zaventem"*

– **Présidence** : M. **Jean Depreter**

Mme Simone Creyf (CVP) : L'émoi que ce dossier suscite depuis quelque temps indique qu'il n'est pas seulement technique mais aussi politique. L'interdiction initiale des vols de nuit a été atténuée et un ensemble de mesures censées réduire la nuisance sonore la nuit ont été prises.

Les plaintes relatives aux nuisances sonores sont justifiées mais ne sont pas apparues brutalement. Le problème est trop complexe pour pouvoir le résoudre en un tour de main. L'importance économique de l'aéroport va encore augmenter. Mais cette croissance devra faire l'objet d'un accompagnement et il faudra tenir compte de la population et de l'environnement. Le CVP lui-même avait déjà suggéré les mesures proposées aujourd'hui par le gouvernement. Je songe notamment à l'utilisation d'avions "silencieux".

Comment ces mesures seront-elles appliquées concrètement ? Comment seront-elles financées ? La ministre peut-elle déjà nous fournir des éléments d'information concrets sur le financement du projet de la SNCB par exemple ?

Quelle place la ministre compte-t-elle réserver à l'aéroport dans le budget de la défense ? Les vols militaires sur l'aéroport de Melsbroek ne représentent que 2% des mouvements. Ne faut-il pas y craindre l'apparition de nouvelles nuisances ? Ne serait-il pas plus avantageux de concentrer les activités militaires sur les aéroports militaires encore en activité ?

Comment va-t-on financer les primes d'isolation ? Va-t-on créer un fonds alimenté automatiquement par les droits d'atterrissage ou va-t-on faire appel à des moyens publics ?

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Je regrette que le premier ministre ne soit pas présent aujourd'hui pour répondre à mon interpellation car il s'agit d'une question de gouvernement, l'accord conclu le 11 février dernier concernant plusieurs ministres et créant d'importantes divergences au sein de la majorité.

Madame la vice-première ministre, dès l'abord, j'ai apprécié votre attitude qui visait à ouvrir le débat sur un problème de santé et de respect des personnes concernées par les nuisances des vols de nuit. Ces dernières doivent regretter que votre proposition n'ait pas été retenue par le gouvernement actuel.

Fallait-il, pour qu'un ministre puisse poser un problème au sein de votre gouvernement arc-en-ciel, qu'il soit obligé de prendre un arrêté ministériel puis de se le voir retirer ?

Reprenons les différents points de l'accord du 11 février qui a mis à mal votre arrêté ministériel, tellement perturbant pour la majorité. Il compte de nombreux flous et ressemble plus à un plan de développement économique de l'aéroport.

Quels sont les riverains concernés par les nuisances ?

Au PRL FDF, on n'a pas l'habitude de contester le travail gouvernemental, mais on s'interroge sur la fiabilité du modèle acoustique sur lequel les experts des communes et régions que l'on vous incitait à réunir se prononcent. S'agit-il finalement de 33.000 ou de 200.000 personnes ?

Quel est le nombre réel de riverains concernés par les nuisances résultant des vols de nuit ?

Par ailleurs, estimez-vous que la meilleure solution est la vente de gré à gré de leurs immeubles, formule qui avait pourtant été formellement condamnée par Écolo au Parlement wallon, à la veille des dernières élections ?

Ces questions vous sont posées par vos partenaires PRL, FDF, MCC ?

L'accord, par ailleurs, induit la nécessité pour le développement de l'emploi d'une intensification du trafic aérien et l'extension des terrains de l'aéroport de Zaventem par le déménagement de l'aéroport militaire de Melsbroek.

Comment entend-on concilier à la fois une meilleure qualité de vie pour les riverains et le développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National ? Faudra-t-il allonger la piste sud de 1.300 mètres ? Qui peut en donner l'autorisation ? Comment une intensification du trafic à Zaventem peut-elle diminuer les nuisances pour les riverains "concernés" ?

Comment cette augmentation du trafic peut-elle aller de pair avec une diminution des nuisances sonores ?

En outre, l'accord du gouvernement prévoit le déménagement de l'aéroport militaire de Melsbroek.

Le VLD, majoritaire à Zaventem et à Vilvoorde, plaide depuis longtemps pour le déménagement des militaires.

"L'hypothèse", sous-tendant l'accord conclu le 11 février dernier, n'est-elle pas la priorité donnée au développement économique de l'aéroport de Zaventem, au profit exclusif d'une région particulière du pays ? Profit sur le plan de l'emploi et divers avantages économiques résultant de l'exécution de l'accord.

Le PS, par la bouche de M. Elio Di Rupo, a estimé "qu'il jugerait inacceptable que le déménagement de la force aérienne puisse coûter 7 milliards au budget". Le ministre de la Défense a déclaré "qu'il ne revient pas à la Défense nationale de payer ce genre de chose", estimant "qu'il lui paraissait paradoxal que le privé exproprie le public". Quelles sont vos réactions face à ces déclarations ?

Qui payera le déménagement des forces aériennes militaires de Melsbroek ?

Si le déménagement devait se réaliser, pourquoi ce choix de Brustem, si ce n'est l'intérêt du bourgmestre SP de la commune ?

C'est paradoxal car le site de Brustem est désaffecté depuis 10 ans et il faudra effectuer des travaux pour le rendre opérationnel. Pourquoi n'avoir pas envisagé une délocalisation de Melsbroek vers des sites en activité, tels Kleine Brogel, Florennes, Beauvechain, les deux derniers, en parfait état opérationnel, étant situés sur le territoire de la Région wallonne ?

Le gouvernement a-t-il pesé l'impact social de cette délocalisation pour le personnel, ce que M. Flahaut n'a

pas sous-estimé, tant en coût direct qu'en coût indirect pour l'avenir ?

La vice-première ministre peut-elle donner une réponse sur ces différents points, qui ont dû être examinés par le Conseil des ministres, avant d'être intégrés à l'accord sans que le ministre de la Défense ait eu le temps d'interroger ses services sur l'ensemble du coût de la délocalisation de la base de Melsbroek ?

Je terminerai sur le point de l'accord qui prévoit une plus grande accessibilité à l'aéroport national, un terminal TGV à Schaerbeek et une ligne TGV jusque Zaventem.

Il y a peu de temps, vous déclariez en commission de l'Infrastructure ne pas être favorable à l'implantation d'un terminal TGV à Schaerbeek.

Présidence : M. **Jacques Chabot**

Le gouvernement ne vous suit pas dans votre politique. L'implantation d'un terminal TGV est prévu dans l'accord. Cependant, les propos du premier ministre et les vôtres ne concordent pas. Pouvez-vous, au nom du gouvernement, me le confirmer, et ce au moment où la SNCB définit ses priorités : ponctualité, sécurité, RER, investissements pour les lignes intérieures ?

Si ce choix se réalise, ne se fera-t-il pas au détriment des priorités du plan décennal 2001-2010 de la SNCB ou du programme de frontière à frontière en cours ?

Je ne partage pas le choix du gouvernement, parce qu'il m'apparaît comme l'élément d'un accord politique qui se ferait au détriment des riverains de Zaventem et des usagers de la SNCB.

Le gouvernement a certainement envisagé tous les effets directs et indirects, tant sur le plan économique, social et financier, de cet accord pour chacune des régions. Pouvez-vous m'en préciser les effets pour chacune des composantes de notre État ? J'espère qu'à ce propos également, vous parlerez au nom du gouvernement fédéral unanime.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Après avoir essuyé les nombreuses critiques de ses collègues et du secteur économique, la ministre a dû revenir sur sa décision d'interdire les vols de nuit à Zaventem. Les nouvelles mesures annoncées, quelques semaines plus tard, ne devaient plus réduire les nuisances sonores que de 30% dans un délai de trois ans. Alors qu'il s'agissait initialement, dans le cadre de ce dossier, d'améliorer la qualité de vie des riverains, voilà qu'on se trouve confronté en définitive finalement face à une proposition d'expansion des activités de l'aéroport au détriment de l'environne-

ment. Ce dossier a pourtant été traité par deux ministres écologistes.

La réduction des nuisances sonores pourrait d'ailleurs encore être retardée si Boeing n'était pas en mesure de livrer les nouveaux appareils à temps à DHL. Le nombre de mouvements n'est par ailleurs pas réduit, y compris la nuit.

Certaines des mesures annoncées figuraient déjà dans l'étude d'incidence sur l'environnement réalisée à l'époque de l'extension de l'aéroport.

Toutes les mesures relatives à l'environnement et à l'aménagement du territoire relèvent de la compétence de la Région flamande. Il est notamment question, dans l'accord de liaisons ferroviaires supplémentaires, d'aménagement de parkings et du déménagement de Melsbroek. Or, toutes ces mesures n'ont rien à voir avec les nuisances sonores.

Comment ce gouvernement considère-t-il globalement l'extension future de Zaventem ? L'incorporation de Melsbroek dans l'aéroport ne fait que reporter le problème.

De quel côté de l'aéroport les murs antibruit seront-ils aménagés et comment seront-ils orientés ? Qu'en sera-t-il si les quotas sonores sont dépassés ? Comment seront organisés les contrôles dans ce domaine ?

Le transfert de Melsbroek coûterait 7 milliards de francs. Quel département supportera ce coût ? La décision a-t-elle été prise en concertation avec le ministre Flahaut ?

L'implantation de nouvelles entreprises sur les terrains de Melsbroek devrait permettre la création de 15.000 emplois nouveaux. Or, la Région est déjà confrontée à des problèmes aigus d'accessibilité. Quelles mesures sont prévues à cet égard ?

Les investissements sur la base de moyens flamands devront-ils être financés selon la clé de répartition 60/40 ? Quelle intervention est prévue pour les travaux d'isolation ? Y a-t-il eu concertation avec la Région flamande ? Quelle est la position de la Flandre en ce qui concerne les normes en matière de bruit et les modifications des plans de secteur ? Le gouvernement fédéral ne pourrait-il pas amorcer le dialogue avec les Régions, afin de définir une position commune en matière de lutte antibruit ? Qu'en est-il d'un déplacement des vols de nuit vers Bierset ? Dans cette hypothèse, le problème du bruit ne serait que déplacé, au détriment surtout du sud du Limbourg.

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Écolo) : Je n'ai rien à ajouter à exposé magistral de mes collègues. J'attends la réponse de la ministre.

M. **Bart Laeremans** (VL. BLOK) : Vouloir réduire les nuisances sonores auxquelles sont exposés les riverains de Zaventem est vu objectif louable. Les mesures concernant le bruit à Zaventem concernent essentiellement les nuisances nocturnes. Le jour, les activités aéroportuaires ne feront qu'augmenter.

A-t-on déjà calculé le taux d'augmentation des nuisances sonores diurnes qui résulterait de la suppression des vols de nuit ? Des efforts sont-ils concrètement déployés en cette matière ?

Pourquoi ce gouvernement tient-il à tout prix à faire de Zaventem l'aéroport européen dont la croissance est la plus rapide ? Pourquoi Zaventem doit-il être un "Mainport" ? Il est d'ores et déjà acquis que Zaventem sera saturé, dans dix ans, et on recherche dès à présent un nouveau site. Les Régions ont-elles été consultées ? L'aéroport de Zaventem risque-t-il d'être remplacé à terme par un autre aéroport ? Est-ce bien là le souhait des Régions ? Je m'interroge aussi sur le déménagement de Melsbroek. Quel en sera le coût et qui le prendra en charge ? Quel intérêt y a-t-il à céder 25 ha à la BIAC ? L'armée a toujours eu d'autres projets pour Melsbroek. Pourquoi n'en tient-on pas compte ? Comment va-t-on développer le site autour de Melsbroek ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je m'étonne de l'ampleur des questions posées aujourd'hui, alors que lorsque j'ai présenté mon programme de politique générale qui annonçait ces développements, la seule interpellation a été celle de M. Grafé, soucieux du respect des compétences régionales. Rien sur les nuisances sonores à l'époque !

Je vous remercie pour cet intérêt subit. En fait, c'est dû au coup d'accélérateur donné par mon arrêté à la politique aéroportuaire.

Aujourd'hui, vous avez l'impression que nous nous taisons. C'est parce que l'accord du 11 février doit être suivi de mesures concrètes d'application. Or, cela prend du temps.

Cet accord aura un impact significatif sur les nuisances sonores ; il contient des mesures à court et à moyen terme et précise les quotas de bruits, la nuit, à Zaventem. Le dossier est donc élargi.

Je sais que les riverains sont déçus. Une interdiction de quelques heures aurait été souhaitable, je le maintiens. Or, l'arrêté en préparation va plus loin que le mien et

prévoit un quota de bruit par mouvement. Cela devrait aboutir à une diminution de 30 %, d'ici trois ans, de l'ensemble des bruits.

La question des pics sonores préoccupe plus les riverains que les bruits de fond. La modernisation des flottes ne sera plus compensée par une augmentation du trafic, comme c'était le cas par le passé. Elle servira à améliorer le confort des riverains. Avec la même progressivité, le renouvellement des flottes commencera dès l'été 2001. La problématique des Huskitts fera également l'objet d'une réglementation.

En ce qui concerne les zones où l'on veut diminuer de moitié le nombre de personnes exposées aux nuisances, la nuit, des contacts réguliers sont pris avec le cabinet de M. Gosuin.

L'IBGE a fourni des chiffres bien connus pour situer les zones où les bruits sont les plus forts. Ils peuvent faire l'objet d'une interprétation extensive.

La conférence ministérielle débute, ce vendredi, avec un exposé des mesures prises, et se poursuivra par une discussion. La concertation est indispensable pour une harmonisation réelle. Bien entendu, les Régions sont compétentes pour prendre des mesures, comme l'a fait M. Gosuin. La concertation va d'ailleurs commencer avec ces dernières.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Elle va bien au-delà de ce que prévoit l'arrêté.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : L'accord est également défendu par les Écolos wallons.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Le gouvernement précédent de M. Collignon avait déjà pris des mesures qui allaient au-delà des mesures que vous proposez.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Le contour des zones sera discuté avec les Régions, dès vendredi.

Des conflits d'intérêt flagrants existent. Les réglementations de l'environnement seront traitées ailleurs qu'au niveau des gestionnaires de l'aéroport. C'est une bonne chose de séparer les exploitants de ceux qui font les règles.

Pour la suite des opérations, on a prévu la conférence des Régions qui sera suivie de la rédaction et de la publication d'un arrêté élaboré sur de nouvelles bases, de manière à ce qu'il soit d'application pour la prochaine saison, c'est-à-dire en été.

Un groupe d'experts et de pilotes met au point les meilleures procédures en matière d'atterrissage, en vue de diminuer les nuisances.

Il faut encore déterminer le statut et la gestion du fonds, ainsi que la législation à appliquer en matière d'expropriation. Il faut veiller à l'indépendance de l'instance qui doit indemniser.

La question des redevances sera rediscutée. Un département "Environnement" sera créé dans l'administration ainsi qu'un département "Traitement des plaintes".

Quant à la gare de Schaerbeek-formation, la question sera liée à celle du plan décennal. Trois pistes sont actuellement envisagées...

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Vous vous ralliez à la position Schouppe ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Si la famille sociale-chrétienne n'est pas d'accord avec ce projet, qu'elle se fasse entendre quand la SNCB propose un plan.

La saturation de l'aéroport de Bruxelles-National sera atteinte d'ici dix ans. Il faut prendre des mesures à temps, aussi bien pour le fret que pour les passagers.

En ce qui concerne la délocalisation de l'aéroport militaire qui vise à une augmentation de la capacité du trafic, il est évident qu'elle doit être financée par les recettes commerciales qui seront dégagées. Il n'y a pas eu de chiffrage du coût.

BIAC a été interpellée pour contribuer au financement, mais seule une décision de principe a été prise.

Les possibilités alternatives d'installation militaire ne font pas partie de l'accord. Cela concerne un autre ministère.

Mme **Simone Creyf** (CVP) : La ministre a suscité elle-même certaines réactions ! Elle a commencé par annoncer l'interdiction des vols de nuit pour revenir ensuite sur sa décision. La ministre n'a pas encore répondu à ma question concernant le coût.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Nous n'avons pas les éléments pour mener un débat sérieux. Nous n'avons aucun chiffre précis. Vous avez échangé du vent contre des choses sonnantes et réverbérantes. Vous promettez une réduction des nuisances de 30%, mais vous avez accepté la gare TGV à Schaerbeek et le déménagement de la base militaire de Melsbroek.

Vous serez prisonnière de votre accord sur des investissements qu'au fond, vous désapprouvez. En échange,

vous n'avez rien obtenu de concret. Vous n'avez aucune idée de la manière dont vous allez financer ces investissements.

Mme **Frieda Brepoels** (VV-ID) : Initialement, la ministre avait voulu interdire les vols de nuit. Quelle déception de ne pas voir cette idée se concrétiser.

J'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur les conditions des de délivrance licences d'exploitation en province du Brabant flamand. Quelle décision le gouvernement a-t-il prise en l'espèce ? Je regrette que Zaventem ne soit pas desservie par une ligne TGV. La construction d'un "people mover" de Schaerbeek à Zaventem me semble trop compliquée. Quelles mesures d'isolation la ministre compte-t-elle prendre en faveur des riverains ? La ministre n'a pas fourni beaucoup de précisions sur sa fonction de coordination.

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Écolo) : Je me réjouis de constater que les partis d'opposition s'accordent pour admettre que les choses bougent enfin. En 1995, les Verts avaient formulé des propositions moins radicales qui avaient toutes été rejetées par les coalitions en place. Une réduction de 30% des nuisances sonores n'a certes rien de spectaculaire. Dame, le pourcentage des nuisances avaient tellement crû au cours des dernières années !

M. **Bart Laeremans** (VL. BLOK) : D'aucuns continuent à réclamer l'interdiction des vols de nuit, mais une telle formule se traduirait par l'apparition de pics élevés avant et après la période d'interdiction.

Je m'étonne d'apprendre que le TGV ne sera pas prolongé jusqu'à l'aéroport. La création d'un nouvel aéroport suppose des infrastructures gigantesques. Comment la ministre peut-elle défendre une telle option en tant que membre d'un parti écologiste ? Comment compte-t-elle gérer les problèmes qui en résulteront pour Hal-Vilvorde ?

On ne s'interroge pas sur les nuisances diurnes, en particulier dans la perspective de l'agrandissement de l'aéroport. La ministre souhaite-t-elle aller vers la saturation de l'aéroport le plus rapidement possible ? Une croissance progressive n'est-elle pas préférable ?

Le **président** : J'ai reçu trois motions.

Une première motion de recommandation, signée par Mme Frieda Brepoels (VU-ID), est libellée comme suit :

"La Chambre,

ayant entendu la réponse du gouvernement,

invite le gouvernement à :

1. concevoir un schéma à court terme dans le cadre duquel les nuisances sonores nocturnes seraient réduites sur la base non seulement des moyennes enregistrées mais aussi des pointes ;
2. réaliser le désenclavement effectif de l'aéroport par des lignes TGV ;
3. indemniser intégralement les travaux d'isolation effectués par les habitants qui restent incommodés par les nuisances sonores nocturnes ;
4. engager d'urgence le dialogue avec les Régions en vue de définir des positions communes en matière de normes sonores."

Une deuxième motion de recommandation, signée par M. Jean-Pierre Grafé (PSC), est libellée comme suit :

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Jean-Pierre Grafé, Lode Vanoost et Mme Frieda Brepoels,

et la réponse du ministre de la Mobilité et des Transports,

demande au gouvernement :

- de réapprécier le nombre de riverains qui doivent bénéficier des réductions des nuisances sonores ;
- de budgétiser chacune des mesures de l'accord du 11 février et la provenance de leurs financements ;
- d'accorder la priorité, dans le plan décennal d'investissement, à la ponctualité, la régularité, la sécurité sur l'ensemble ;
- de renoncer au déménagement de l'aéroport de Melsbroek et de mettre en étude un projet de coexistence entre les activités économiques de Bruxelles-National dont la saturation est prévue pour 2010 et le maintien d'une zone militaire sur le site de Melsbroek ;
- de procéder rapidement à l'achèvement du terminal de Bruxelles-Midi avant de décider de l'opportunité d'en créer un second en Région bruxelloise et d'en déterminer sa localisation."

Une motion pure et simple a été signée par MM. Lode Vanoost (Agalev-Écolo), Bruno Van Grootenbrulle (PS), Hans Bonte (SP), Michel Wauthier (PRL FDF MCC), Jean Depreter (SP) et Mme Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Écolo).

Ces motions seront ultérieurement mises aux voix en séance plénière de la Chambre.

La discussion est close.

GRATUITÉ DES TRAINS POUR LES SERVICES DE POLICE

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de la gratuité des trains pour les services de police" (n° 1123)

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Ce problème a déjà été abordé dans le cadre d'une question de notre collègue Cortois. La ministre y avait répondu que la décision n'était pas définitive. Le ministre de l'Intérieur a toutefois annoncé que les agents des services de police ne bénéficieraient plus de la gratuité du transport à partir du 1^{er} novembre 1999. Ce délai a ensuite été porté au 1^{er} décembre 1999. Précédemment, les intéressés devaient disposer d'un titre de légitimation, mais la SNCB avait invoqué des abus. La décision qui est intervenue est particulièrement singulière, dans la mesure où diverses catégories de population ont obtenu la gratuité du chemin de fer. En vertu de quoi la SNCB a-t-elle pris cette décision ? A-t-elle agi dans le cadre du contrat de gestion avec les pouvoirs publics fédéraux ? La SNCB était-elle indemnisée pour l'octroi de la gratuité du transport des agents des services de police ? Y a-t-il eu une concertation entre la SNCB et les communes ? Quelles communes ont déjà souscrit à la proposition qui leur est faite et comment le prix des cartes de voyage est-il déterminé ? Quelle sera la durée de validité des cartes de dix voyages ?

Il est regrettable que le libre-parcours soit supprimé pour la police au moment même où d'autres fonctionnaires se voient octroyer la gratuité du transport.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Certains ministères et institutions ont conclu un accord avec la SNCB concernant l'octroi d'avantages financiers.

C'est ainsi qu'en vertu d'un accord conclu entre le ministère de l'Intérieur et la SNCB, les gendarmes bénéficient d'une réduction de 50%.

C'est en 1995 qu'a été instauré un nouveau système d'ordres de mission pour une série de services de police. À la demande du Comité supérieur de contrôle, une formule plus "discrète" a également été instaurée. Il s'agit d'une carte de dix trajets.

Compte tenu de la réforme des polices et de l'intégration de la police des chemins de fer dans la gendarmerie

rie, un nouvel accord est actuellement négocié entre la SNCB et la gendarmerie. Il pourra également s'appliquer à d'autres services de police si ceux-ci en font la demande. L'accord sera fondé sur le principe de la carte de dix trajets et sera peut-être également applicable aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Tout cela fait encore l'objet de discussions.

Le prix de la carte de dix trajets est de 1.800 francs en première classe et de 1.200 francs en deuxième classe. Cette formule est très proche des formules commerciales et est donc de nature à mieux garantir l'anonymat.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Lors de la signature du contrat de gestion en 1995, l'ancienne formule a-t-elle

été remplacée par une formule de tickets gratuits pour les déplacements de service ? Est-il exact que ce système a été abandonné le 1^{er} janvier 2000 en raison des abus ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Il convient de faire une distinction entre la gendarmerie et les autres services de police. Je répondrai ultérieurement par écrit à vos questions concrètes.

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

– *La réunion publique est levée à 17 h 25.*