

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

---

# Compte rendu analytique

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

**15 - 03 - 2000**  
**après-midi**

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

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*

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

*Abréviations dans la numérotation des publications :*

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

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

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

## SOMMAIRE

### COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES – C 149

#### QUESTIONS

- de M. **Bart Laeremans** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la distribution de périodiques d'information par Distripost (n° 1273)
- Orateurs* : **Bart Laeremans** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 5
- de M. **Dirk Pieters** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les redevances radio et télévision (n° 1219)
- Orateurs* : **Dirk Pieters** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 6
- de M. **Jozef Van Eetvelt** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la Sabena et le Groupe SAir (n° 1264)
- Orateurs* : **Jozef Van Eetvelt** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 6
- de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la situation financière de la Financière TGV (n° 1208)
- Orateurs* : **Jean-Pierre Grafé** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'intermodalité entre le rail et l'air pour le fret (n° 1209)
- Orateurs* : **Jean-Pierre Grafé** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 8
- de M. **Guido Tastenhoye** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les aspects sécuritaires de l'aéroport de Deurne (n° 1225)
- Orateurs* : **Guido Tastenhoye** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de M. **Ludo Van Campenhout** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'octroi de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires (n°s 1229, 1230, 1231 et 1232)
- Orateurs* : **Ludo Van Campenhout** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10
- de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière (n° 1187)
- Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 12

— de MM. **Jos Ansoms** et **Luc Sevenhans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le Rhin de fer (n<sup>os</sup> 1207 et 1291)

*Orateurs* : **Jos Ansoms**, **Luc Sevenhans** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 12

— de M. **Ludo Van Campenhout** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'eurovignette (n<sup>o</sup> 1275)

*Orateurs* : **Ludo Van Campenhout** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 13

— de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le retard dans la réalisation du TGV (n<sup>o</sup> 1281)

*Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 14

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 15 MARS 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

**M. Francis VAN DEN EYNDE**

*La séance est ouverte à 14 h 07.*

**QUESTIONS**

DIFFUSION DE PÉRIODIQUES D'INFORMATION PAR DISTRIPOST

*Question de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de périodiques d'information" (n° 1273)*

**M. Bart Laeremans** (VL. BLOK) : Plusieurs éditeurs de périodiques d'information se plaignent des critères arbitraires qui régissent la politique de distribution de la Poste. Les publications politiques, "*De Zes*", "*De Randkrant*", etc. espèrent être distribués dans toutes les boîtes aux lettres. Dans les boîtes aux lettres sur lesquelles a été apposé un autocollant portant la mention "Pas de publicité", certains bureaux de poste se bornent cependant à distribuer le magazine d'information communal. Cette pratique n'est pas démocratique et n'est pas conforme à la volonté de ceux qui apposent les autocollants précités, qui manifestent uniquement leur souhait de ne pas recevoir de publicité.

Le ministre peut-il me dire quels types de périodiques d'information sont déposés dans toutes les boîtes aux lettres par l'intermédiaire de Distripost ? Le ministre est-il d'accord pour dire que, dans certaines communes, le magazine d'information de la majorité est distribué, alors que les publications émanant de l'opposition n'ont aucune chance d'être déposés dans les boîtes aux lettres ? Une distinction est-elle établie entre les publications à caractère politique et les autres ? D'autres critères sont-ils pris en compte en période électorale ?

**M. Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Six pour cent seulement des envois non adressés sont distribués par la Poste. Celle-ci voit donc 94 pour cent du marché lui échapper. Il convient également d'établir une distinction entre différents documents, la Poste n'ayant fixé aucune règle à cet égard. Il n'est pas établi de distinction uniforme entre publications publicitaires et non publicitaires. L'information publiée dans un magazine communal est censée être neutre, ce que les publications des partis politiques ne sont pas par définition. Dans la pratique,

différentes pratiques coexistent en ce qui concerne tant la Poste que les autres distributeurs.

Peut-être les parties concernées – clients, éditeurs et distributeurs – devraient-elles se mettre autour de la table pour rechercher une réglementation uniforme en remplacement de l'autorégulation actuelle. Une telle concertation se révélerait certainement intéressante dans la perspective des prochaines élections communales. Je propose que nous revenions sur ce point vers le mois de juin 2000. Je pourrai alors informer la commission sur le déroulement de la concertation et les propositions éventuelles pour la distribution des périodiques d'information par Stripost.

**M. Bart Laeremans (VL. BLOK)** : Je remercie le ministre pour sa réponse circonstanciée.

Le chiffre de six pour cent du marché est correct, mais la Poste constitue toujours le distributeur le plus fiable et attire le plus les périodiques à caractère politique.

Les publications communales n'ont pas toujours l'objectivité que vous leur prêtez, et il est bon que les citoyens entendent d'autres sons de cloche.

La situation relative aux autocollants est, en effet, chaotique. Une réglementation plus uniforme s'impose dans ce domaine. Quant à la concertation et au calendrier annoncés par le ministre, je ne puis que m'en réjouir. J'espère que le ministre nous tiendra au courant de l'évolution des négociations.

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

#### REDEVANCES RADIO ET TÉLÉVISION

*Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les redevances radio et télévision" (n° 1219)*

**M. Dirk Pieters (CVP)** : Les redevances radio et télévision pour la seconde résidence ont déjà fait l'objet de plusieurs propositions de loi.

Les touristes belges sont manifestement discriminés par rapport aux touristes étrangers. La loi belge prévoit en effet que les personnes habitant à l'étranger et résidant en Belgique pendant une durée inférieure à trois mois ne payent pas de redevances radio et télévision en Belgique. Le CVP souhaite mettre fin à cette discrimination.

Le ministre estime-t-il opportun que nos concitoyens se voient imposer une redevance télévision supplémentaire pour un téléviseur installé sur un camping, dans une

maison ou un appartement servant de seconde résidence ?

**M. Rik Daems, ministre (en néerlandais)** : Aux termes de la loi de 1987, les redevances radio et télévision pour les appareils installés dans les différentes résidences se payent séparément. La loi spéciale de 1989 dispose que si les redevances radio et télévision constituent un impôt communautaire, les décisions législatives en la matière ressortissent toujours à la compétence au fédéral. Tout changement législatif exige cependant le consentement des Communautés. Celles-ci assurent par ailleurs le recouvrement des redevances.

Je ne prendrai position sur ce sujet qu'après avoir consulté les trois gouvernements communautaires.

La discrimination invoquée concerne uniquement les ménages composés d'une seule personne. Les autres ménages peuvent utiliser plusieurs télévisions sans payer davantage de redevances.

**M. Dirk Pieters (CVP)** : Je remercie le ministre de sa réponse nuancée. Le problème peut en effet être abordé sous différents angles. Les nombreuses propositions de loi déposées démontrent que nombre de parlementaires sont confrontés à des questions ou des critiques en la matière. Je me réjouis de voir que le ministre n'attend pas la discussion des propositions de loi pour demander l'avis des Communautés.

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

#### LA SABENA ET LE GROUPE SAIR

*Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports et au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "La Sabena et le Groupe SAir" (n° 1264)*

**M. Jozef Van Eetvelt (CVP)** : Les résultats de la Sabena plongent à nouveau dans le rouge. Son administrateur délégué, M. Reutlinger, considère que l'ampleur des investissements, la concurrence farouche, la préparation au passage à l'an deux mille et l'augmentation du prix des produits pétroliers sont les causes de cette situation. Il a annoncé qu'un groupe de travail avait pour mission d'analyser tous les coûts et de proposer d'éventuelles économies à réaliser. Il a également annoncé l'augmentation du prix des billets en raison de l'augmentation du prix du kérosène.

Le ministre partage-t-il l'avis de M. Reutlinger ? Quelles unités de la Sabena enregistrent de bons résultats ?

Quelles unités déplorent de mauvais résultats ? Quelle est la composition de ce groupe de travail ? Quelles économies sont à l'ordre du jour ?

L'augmentation du prix des billets concerne-t-elle les vols charters ? Cette situation a-t-elle des répercussions pour les personnes qui ont réservé leurs vacances sur la base de prix mentionnés dans les catalogues de vacances moins chers à l'époque ?

Le Groupe SAir, société mère de Swissair, est disposée à entrer en bourse à Bruxelles, à condition qu'il puisse reprendre la totalité de la participation des autorités belges dans la Sabena. L'administrateur délégué du Groupe SAir considère que ce scénario a évidemment le soutien du gouvernement belge.

Le Groupe SAir a également décidé de créer un comité d'avis .

Le Groupe SAir a-t-il déjà présenté ce projet au gouvernement belge et en a-t-il discuté ?

Quelles conditions doivent encore faire l'objet d'un accord ?

Le ministre peut-il m'assurer que le scénario susmentionné n'aura pas de conséquences négatives pour le personnel de la Sabena ?

Que contient précisément le cahier des charges du comité d'avis créé par le Groupe SAir ?

**M. Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : En 1999, toutes les compagnies aériennes d'Europe ont enregistré des résultats moins favorables. La préparation du passage à l'an 2000 et la concurrence livrée au niveau des vols transatlantiques en sont en grande partie responsables. Le prix du kérosène a également augmenté.

Par ailleurs, la Sabena renouvelle sa flotte, ce qui signifie qu'elle devra tenir compte d'amortissements très importants pendant quelques années. La chose prévue et, à partir de 2001, l'harmonisation devrait être palpable. Ces résultats moins favorables doivent donc être objectivés.

Néanmoins, les activités industrielles ont atteint leur objectif.

**M. Müller**, *Chief Operating Officer*, préside le groupe de travail qui doit présenter les plans d'économie fondés sur une politique d'achat plus dynamique et une application rigoureuse des accords conclus avec les partenaires.

Airline Management Partnership, l'organisation commerciale commune de la Sabena et de Swissair, vise une

amélioration des résultats actuels de 150 millions d'euro sur une base annuelle. La Sabena a annoncé une augmentation des tarifs de 3% à partir du 1<sup>er</sup> mars. Cette augmentation est destinée à compenser l'augmentation du prix du kérosène. Dans le cas de Sobelair, les prix demandés aux voyageurs augmenteront également par le biais d'un supplément lors de l'embarquement. Le montant de ce supplément varie selon la destination. Il convient toutefois d'éviter que certains clients n'abandonnent l'avion comme moyen de transport en raison d'augmentations de prix trop importantes.

Il n'est pas possible d'en dire plus sur le contenu concret des négociations menées avec le groupe SAir, un accord de confidentialité ayant été conclu à ce sujet avec le groupe. Il s'agit en effet de rechercher en toute sérénité et de manière professionnelle un accord qui puisse satisfaire toutes les parties concernées. Il faudra bien évidemment que l'accord tienne compte de ce qui avait déjà été convenu en 1995 entre l'État belge et le groupe SAir.

Il est par ailleurs évident que la gestion du groupe SAir est assurée par les organes de gestion du groupe lui-même, et non par l'État belge. Le conseil consultatif du groupe SAir est un conseil d'experts qui formule des avis à l'intention des organes de gestion du groupe SAir, et plus particulièrement du conseil d'administration. Les récentes déclarations du groupe SAir n'avaient pas fait l'objet d'une concertation avec le gouvernement. Les discussions sont encore en cours, mais je serai bientôt en mesure de vous communiquer davantage d'informations à ce sujet.

**M. Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Nous en savons un peu plus, mais cela n'est pas suffisant. Si une distinction est faite entre les petits et les grands, alors nous pouvons déjà en tirer certains enseignements. J'espère que la conclusion d'un accord de coopération ne se fera pas au détriment de l'emploi.

**M. Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Il n'y a qu'une façon de protéger efficacement l'emploi, c'est de disposer d'une bonne stratégie commerciale. C'est la raison pour laquelle j'ai pris l'initiative d'entamer des discussions avec notre partenaire, puisque nous allons devenir actionnaire minoritaire.

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

SITUATION DE LA "FINANCIÈRE TGV"

*Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière de la "Financière TGV" (n° 1208)*

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Complémentaire aux questions et réponses qui ont fait l'objet des dernières réunions de notre Commission et suite à votre volonté exprimée d'assurer la transparence des finances des Entreprises publiques, je vous demanderais de me donner une réponse claire et précise aux sept questions suivantes :

Quel est l'actif financier actuel de la "Financière TGV" ?  
Quel est le montant actuel de la Trésorerie ?

Quel est le montant des ressources mises à la disposition de la SNCB par la Financière TGV soit pour le financement des infrastructures TGV, soit pour l'approvisionnement de la trésorerie courante de la SNCB ?

Dans le montant destiné à alimenter la trésorerie, quel est le montant qui a été consacré au désendettement de la SNCB et celui qui a été consacré à la trésorerie d'exploitation ?

Si ces montants sont conséquents, quelle garantie le gouvernement a-t-il que la SNCB pourra remobiliser les sommes nécessaires pour réaliser dans les délais fixés les prochains travaux d'infrastructure TGV ? A cet égard, faudra-t-il que la SNCB procède par emprunt ou par augmentation de capital ?

Quel est à ce jour le montant du dividende versé par la SNCB à la Financière TGV pour la mise à disposition des sommes destinées à sa trésorerie courante ?

Où en est-on au niveau de l'apport en nature par la SNCB à la Financière TGV des infrastructures qui y étaient destinées ?

Où en est l'opération d'augmentation de capital de la Financière TGV ? Bénéficiera-t-elle d'avantages fiscaux particuliers ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La question écrite que j'ai reçue ne comprenait que deux questions portant sur l'utilisation à d'autres fins des fonds de la Financière TGV par la SNCB et sur les échéances de remboursement.

Je m'en tiendrai aux réponses que j'ai préparées à ces deux questions. Les autres points pourront faire l'objet d'une réponse écrite ultérieure.

La loi du 17 mars 1997 et l'arrêté royal du 20 mars 1997 disposent que la Financière TGV mettra à disposition de la SNCB 110 milliards en 1999. Le rapport de transparence transmis, le 30 juin 1999, indique que la SNCB a procédé à un investissement de 61,695 milliards en infrastructure et en matériel roulant.

La loi prévoit en effet que la SNCB peut utiliser provisoirement le solde de ce montant à d'autres fins.

Il a été décidé d'affecter la différence entre ces montants au remboursement d'emprunts conclus antérieurement et destinés à la gestion courante de la SNCB, ainsi qu'à l'alimentation de la trésorerie.

M. Schouppe, interrogé sur cette affectation par le cabinet de M. Daems, n'a toujours pas fourni de réponse satisfaisante.

Les apports de terrains devaient correspondre, la première année, à 10 % du capital souscrit et à 2 % les années suivantes jusqu'à 2000.

Sur les 10 milliards à apporter en terrains, la première année, seuls 5,57 milliards l'ont été. Sur le reste, seuls 16 millions ont été réalisés. On est donc loin du compte.

Le ministre Daems et moi-même n'avons pu que constater les retards dans la transmission des rapports de transparence.

Le ministre Daems a d'ailleurs décidé de faire procéder à une vérification des comptes de la SNCB.

Votre seconde sous-question concernait les échéances de remboursement de la SNCB, en fonction de la réalisation des projets TGV de frontière à frontière.

Dès la mise en service de la ligne Belgique-Pays-Bas, le remboursement se fera par incorporations du prêt au capital de la SNCB.

Si des précisions vous manquaient par rapport aux sept questions que vous m'avez adressées, il vous est loisible de ne reposer ces questions, lors d'une prochaine réunion de commission.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Puis-je demander à la ministre de veiller à ce que les sept questions que j'ai posées soient incluses dans la procédure d'audit.

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Quand on engage une procédure d'examen approfondi, on a tout intérêt à ce que des questions précises soient posées.

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

INTERMODALITÉ ENTRE LE RAIL ET L'AIR POUR LE FRET

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'intermodalité entre le rail et l'air pour le fret" (n° 1209)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Au seuil des négociations du plan décennal d'investissement de la SNCB, l'attention politique s'est concentrée sur le pôle intermodal que doit constituer Zaventem pour le transport des marchandises à grande vitesse. C'est un problème d'avenir important.

Ce qui est vrai pour l'aéroport de Zaventem l'est tout autant pour l'aéroport de Liège-Bierset qui, dans le classement des statistiques du tonnage fret pour l'année 1999, se classe, avec plus de 200.000 tonnes, en douzième place des aéroports européens.

En conséquence, quels sont les projets, et donc les investissements envisagés, dans le cadre des négociations du plan décennal 2001-2010 pour connecter comme vous souhaitez le faire à Zaventem, le train fret grande vitesse au site de l'aéroport de Liège-Bierset ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : L'intermodalité, je partage votre point de vue, ne vaut pas que pour Bruxelles-National.

La question est d'ailleurs moins épineuse pour Bierset car la ligne de chemin de fer passe le long de l'aéroport. La question sera évoquée dans le cadre du plan décennal, et les Régions seront consultées.

Si le plan proposé est bon, j'aurai à coeur de le défendre au nom d'une bonne intermodalité entre les transports par air et par rail.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Le problème pour l'aéroport de Bierset est moins épineux au niveau de la connexion qu'à Zaventem et il est surtout moins onéreux à solutionner.

Je resterai néanmoins attentif au contenu du plan décennal 2001-2010.

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

#### LES ASPECTS SÉCURITAIRES DE L'AÉROPORT DE DEURNE

*Question de M. Guido Tastenhoye à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects sécuritaires de l'aéroport de Deurne dans le cadre des récents événements" (n° 1225)*

M. **Guido Tastenhoye** (VL. BLOK) : Le gouvernement flamand a pris une décision regrettable à propos de l'aéroport de Deurne dont elle en hypothèque ainsi la viabilité. La sécurité de la navigation aérienne, une compétence de Mme Durant, s'en trouve menacée. Les spécialistes de l'aéronautique soulignent le danger et les

risques provoqués par la décision de ne pas prolonger la piste. Par ailleurs, un danger majeur subsiste lors des décollages en direction du Fort III de Borsbeek, puisque ce fort a été définitivement classé et ne sera pas démoli.

Le tunnel dont l'aménagement avait été préconisé sous "la Krijgsbaan" n'est dès lors devenu sans objet, puisque le fort demeure un obstacle. Le service de la sécurité aérienne avait conseillé, dans un rapport de 1998, la démolition du fort. Les recommandations de l'OACI, qui seront contraignantes sous peu, prévoient l'aménagement des pistes en longueur et en largeur. À l'heure actuelle, seuls les petits avions de tourisme peuvent prendre assez rapidement de l'altitude. La décision flamande hypothèque l'avenir de l'aéroport de Deurne. La ministre encouragera-t-elle la démolition du fort ? Que fera-t-elle pour améliorer la sécurité à Deurne ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Les décisions au sujet de la longueur de la piste sont de la compétence du gouvernement flamand.

Ayant été classé, le Fort III pourra être conservé dans son état actuel. La situation est donc très différente, mais ici encore, la décision appartient au gouvernement flamand.

Les servitudes en matière d'aéronautique sont de la compétence du gouvernement flamand, mais les conséquences importantes doivent être analysées par mon département. Les périmètres de sécurité autour des pistes sont également de ma compétence.

La hauteur du Fort III n'est pas un problème pour autant qu'on n'autorise pas la plantation d'arbres et qu'on ne prolonge pas la piste.

La présence du fort empêche l'allongement de la piste, et il appartient au gouvernement flamand d'évaluer sa décision.

M. **Guido Tastenhoye** (VL. BLOK) : La ministre enfonce des portes ouvertes. Je sais que le classement du Fort III est une compétence du gouvernement flamand.

Quelles mesures prendra-t-elle pour renforcer la sécurité ? Quelles recommandations adressera-t-elle au gouvernement flamand ? Insistera-t-elle pour que le hangar soit démoli et les arbres rasés et pour qu'on renonce au classement du Fort III ? Dans le cas contraire, nous pouvons faire une croix sur la sécurité.

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

## TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL

— Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'octroi de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires" (n° 1229)

— Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'octroi de capacité sur le rail" (n° 1230)

— Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concurrence dans le secteur du transport de marchandises par rail" (n° 1231)

— Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les licences destinées aux entreprises de transport de marchandises par rail" (n° 1232)

**M. Ludo Van Campenhout (VLD) :** Le transport de conteneurs ne doit plus s'effectuer par la route, mais par voie fluviale et par le rail. Or, les chemins de fer sont trop peu exploités à cette fin. Une plus grande concurrence sur le rail serait de nature à améliorer cette situation. M. Schouppe n'est ouvert à la concurrence qu'en théorie. Dans la pratique, les concurrents de la SNCB doivent toujours passer par elle. De cette manière, les compagnies étrangères de transport ferroviaire ne pourront jamais s'établir chez nous.

À quel rythme le rail sera-t-il libéralisé ? Pendant combien de temps encore devra-t-on s'adresser à la SNCB pour pouvoir utiliser le réseau ferroviaire belge ?

La directive européenne 95/19 prévoit, en son article 11, que chaque État membre désigne l'instance responsable de l'octroi de certificats de sécurité aux compagnies de transport ferroviaire.

La ministre peut-elle confirmer que l'administration du Transport terrestre du ministère des Communications et de l'Infrastructure est l'instance visée à l'article 11 ? Cette instance a-t-elle déjà reçu des demandes pour l'obtention d'un certificat de sécurité depuis l'entrée en vigueur de cette directive ? Dans l'affirmative, à quelles compagnies ce certificat a-t-il déjà été octroyé ? Certaines demandes ont-elles déjà été refusées, et dans l'affirmative, pour quelles raisons ?

Comment est composée l'administration du Transport terrestre ? Des délégués de la SNCB y siègent-ils ?

La directive européenne 91/440 prévoit, au premier paragraphe de son article 10, que les accords de coopération internationaux se voient accorder des droits d'ac-

cès et de transit dans les États membres où les compagnies ferroviaires parties de ces accords de coopération sont établies. Des droits de transit sont également octroyés dans les autres États membres où sont établies les compagnies parties de ces accords.

En outre, aux termes du deuxième paragraphe, les compagnies de transport ferroviaire d'autres États membres doivent, dans des conditions équitables, obtenir le droit d'accès à l'infrastructure des autres États membres aux fins de l'exploitation de services de transport de marchandises combinés.

Les conventions administratives, techniques et financières conclues avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée ne peuvent, en vertu du troisième paragraphe, comporter des conditions discriminatoires.

La directive européenne 95/19 prévoit, en son article 3, que chaque État membre désigne l'instance responsable de l'octroi de capacité sur le rail.

La ministre peut-elle confirmer que l'administration du Transport terrestre du ministère des Communications et de l'Infrastructure est l'instance visée à l'article 3 ? Cette instance a-t-elle déjà reçu des demandes d'obtention de capacité pour le transport de marchandises depuis l'entrée en vigueur de cette directive ? Dans l'affirmative, à quelles compagnies des tronçons ont-ils déjà été attribués ? Des demandes ont-elles déjà été refusées, et dans l'affirmative, pour quelles raisons ?

La ministre pourrait-elle fournir un bref aperçu, pour la période depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993, des liaisons pour lesquelles des droits d'accès et de transit ont été accordés pour des regroupements internationaux avec B-Cargo, des liaisons pour lesquelles des droits d'accès et de transit ont été accordés pour des accords de coopération internationaux sans B-Cargo, des liaisons pour lesquelles des droits d'accès ou de transit ont été refusés à des regroupements internationaux, des liaisons pour lesquelles des compagnies de chemin de fer d'autres États membres ont été autorisés à exploiter des services de transport combiné de marchandises et des liaisons pour lesquelles des compagnies de chemin de fer d'autres États membres n'ont pas été autorisés à exploiter des services de transport combiné de marchandises ?

Pour le transport de marchandises, les autres compagnies de chemin de fer étaient obligées auparavant de faire appel aux moyens de traction de la SNCB. Est-ce toujours le cas à l'heure actuelle ?

L'article 3 de la directive européenne 95/18 précise que chaque État membre désigne l'instance chargée de l'octroi des licences aux compagnies de chemin de fer. L'article 4 précise, quant à lui, que les compagnies de che-

min de fer ont le droit de demander une licence dans le pays dans lequel elles sont établies.

La ministre peut-elle confirmer que l'administration du Transport terrestre du ministère des Transports et de l'Infrastructure est l'organisme visé à l'article 3 de la directive ? Cet organisme a-t-il déjà reçu des demandes depuis l'entrée en vigueur de la directive ? Dans l'affirmative, quelles compagnies ont déjà obtenu une licence ? Certaines demandes ont-elles été refusées ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : L'article 29 précise que le certificat de sécurité est délivré par la personne déléguée par le ministre. Les modalités sont fixées par le ministre. L'arrêté royal du 23 mars 1999 fixe les règles pour la délivrance du certificat de sécurité. La réponse aux questions suivantes est donc négative.

Il convient effectivement de stimuler le transport combiné, ce qui n'a pas été suffisamment le cas jusqu'à présent. (*Poursuivant en français*)

Vous m'avez demandé s'il serait possible que les personnes amenées à délivrer ces attestations ne fassent pas partie du personnel de la SNCB.

Elles n'en font pas partie statutairement, mais il est exact que leur cellule travaille dans les locaux de la SNCB.

Il ne serait pas inutile que leur indépendance soit plus marquée, afin d'éviter toute confusion apparente d'intérêt au moment où l'accès garanti devient général en application des directives européennes. (*Reprenant en néerlandais*)

L'arrêté royal du 11 décembre 1998, transposant en droit belge la directive 95/18/CE, précise en son article 18 que l'organisme de répartition répartit et attribue les capacités d'infrastructure ferroviaire sur une base équitable et non discriminatoire, de manière à permettre une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire. Pour l'exercice de cette mission, ledit organisme, représenté par le directeur général de l'administration compétente à savoir l'administration du transport terrestre du ministère des Communications et de l'Infrastructure agit en dehors de tout lien hiérarchique.

L'arrêté ministériel du 23 mars 1999 fixant les modalités d'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire précise, en son article 1<sup>er</sup>, que l'administration du Transport terrestre du ministère des Communications et de l'Infrastructure représentée par son directeur général est l'organisme de répartition chargé de répartir et d'attribuer les capacités d'infrastructure ferroviaire, conformé-

ment à l'article 18 de l'arrêté royal du 11 décembre 1998. La réponse aux trois questions suivantes est donc négative.

La directive européenne 91/440/CEE a été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 5 février 1997. Les articles 12 et 13 de cet arrêté royal règlent l'accès et le transit à l'infrastructure ferroviaire, conformément à l'article 10 de la directive européenne.

L'article 12 précise qu'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire belge est accordé à la SNCB pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transport de voyageurs et de marchandises, aux regroupements internationaux dont fait partie une entreprise ferroviaire belge pour les prestations de services de transports internationaux entre les États membres de l'Union européenne sont donc à la fois concernés le transport de voyageurs et le transport de marchandises et aux entreprises ferroviaires établies dans un des États membres pour l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.

L'article 13 précise, quant à lui, que tout regroupement international a le droit de transit sur l'infrastructure ferroviaire belge pour les prestations de services de transports internationaux qu'il effectue entre les États membres dans chacun desquels est établie une entreprise ferroviaire au moins qui fait partie de ce regroupement. Jusqu'à présent, aucune demande d'accès ou de transit au sens de l'article 10 de la directive n'a encore été introduite.

Il est en tout état de cause indispensable que l'activité de transport soit effectuée par une entreprise ferroviaire reconnue comme telle et disposant d'un certificat de sécurité pour les services qu'elle entend proposer. Par entreprise ferroviaire, il convient d'entendre toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise et l'activité ne pouvant être limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux.

Une entreprise ferroviaire éventuellement intéressée devra donc elle-même assurer la traction. À titre d'information, je puis encore vous signaler que la SNCB est actuellement la seule entreprise ferroviaire belge à disposer d'une licence.

La directive européenne 95/18/CE a été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les articles 3 et 4 de cet arrêté royal précisent que l'entreprise ferroviaire ayant un siège d'exploitation en Belgique doit adresser une demande de licence au ministre ou à son délégué. Le ministre fixe les modalités de délivrance de la licence. Afin de pouvoir proposer un service fiable et adapté, l'entreprise ferroviaire doit pouvoir à tout moment satisfaire à certaines conditions en matière de capacité financière, de capacité professionnelle, de couverture en responsabilité civile et d'honorabilité.

L'arrêté ministériel du 23 mars 1999 précise en son article 1<sup>er</sup>, que le directeur général de l'administration du Transport terrestre est chargé de délivrer, de suspendre, de retirer et de réexaminer la licence d'entreprise ferroviaire.

La seule demande introduite jusqu'à présent émane de la SNCB. La licence d'entreprise ferroviaire lui a été accordée le 9 novembre 1999.

**M. Ludo Van Campenhout** (VLD) : Je remercie la ministre pour sa réponse claire et circonstanciée.

Il fallait, par le passé, faire appel à la SNCB pour assurer la traction. Il est à présent possible de demander une licence à un organisme belge. Je ne connais toutefois pas la composition de cet organisme. Ses membres ont-ils les qualités requises pour examiner la demande ?

Quel est le prix à payer par l'utilisateur au propriétaire de l'infrastructure ? Qu'en est-il de la formation de ce prix ? Je reposerai ces questions ultérieurement.

**Mme Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : J'attends les questions. Le prix constitue un élément important.

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

ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

*Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur " le remplacement de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la Sécurité routière " (n° 1187)*

**M. Jos Ansoms** (CVP) : En décembre 1999, le ministre a réglé ses comptes politiques avec l'administrateur délégué de l'IBSR. Trois mois plus tard, il n'a toujours pas été procédé à la nomination d'un successeur.

Qui dirige en ce moment l'IBSR ? Cette personne est-elle nommée à titre temporaire ? Dans l'affirmative, pour combien de temps et selon quelle procédure ?

La procédure en vue d'une nouvelle désignation a-t-elle déjà été entamée ?

Cet te façon de procéder est-elle bien conciliable avec la nouvelle dynamique annoncée ?

**Mme Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Après la démission de l'ancien administrateur délégué de l'IBSR, le conseil d'administration a désigné un remplaçant à titre temporaire, et ce conformément aux statuts. Cette désignation prendra fin dès qu'un nouvel administrateur délégué entrera en fonction. A cet effet, on a établi un profil et une description de la fonction et on a consulté plusieurs bureaux de recrutement. Par ailleurs, on a procédé à des publications dans la presse du 26 février et demandé un avis à un bureau de 'outplacement'. La sélection de l'administrateur délégué parmi les deux cents candidats sera opérée dans les semaines à venir.

La nouvelle dynamique que j'entends réaliser commence par l'abandon des nominations politiques. En outre, je cherche à établir une meilleure relation triangulaire entre l'IBSR, le cabinet et le ministère. Entre temps, l'IBSR poursuit la préparation des débats sur la sécurité de la circulation. La continuité du fonctionnement est donc assurée.

**M. Jos Ansoms** (CVP) : Je maintiens que la démission de M. Van Snick a été précipitée et qu'il s'agit d'un règlement de compte politique.

La ministre se targue d'avoir lancé une procédure de recrutement objective, avec le concours d'une agence d'outplacement et sur la base d'annonces. Ce serait bien la première fois que le gouvernement actuel procède à une nomination non politique.

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

RHIN DE FER

*— Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents événements concernant le Rhin de fer aux Pays-Bas" (n° 1207)*

*— Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les négociations portant sur le Rhin de fer" (n° 1291)*

**M. Jos Ansoms** (CVP) : J'ai pris connaissance du compte rendu du débat tenu au Parlement néerlandais. Moyennant la rédaction préalable d'un rapport d'incidence sur l'environnement, le ministre néerlandais est

désormais autorisé à négocier le passage d'un nombre limité de trains sur le tracé historique du Rhin de fer.

La ministre partage-t-elle le point de vue de collègue néerlandaise, Netelenbos ou estime-t-elle qu'il faut immédiatement mettre en place le trafic ferroviaire sur le tracé historique ?

La ministre juge-t-elle que notre pays doit cofinancer les travaux effectués en vue de la réactivation du Rhin de fer en territoire néerlandais ?

Comment réagira-t-elle au cas où les Pays-Bas commanderaient un rapport d'incidence sur l'environnement qui se révélerait négative pour le tracé historique ?

Au Parlement néerlandais, un seul groupe a déposé une motion stipulant qu'aucune condition ne justifie le passage de trains dans la zone de silence. Elle a heureusement été rejetée. La ministre est-elle au courant de ces faits ?

**M. Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : L'élaboration d'un rapport d'incidence sur l'environnement n'était en fait qu'une manoeuvre dilatoire des Pays-Bas. On peut aisément prévoir que les résultats seront négatifs. La ministre acceptera-t-elle cette situation ? Elle a parlé de fin 2001 pour le dépôt du rapport. Allons-nous attendre jusqu'à cette date pour réaliser les travaux d'infrastructure ?

Nous voulons simplement un accès vers l'Allemagne, mais les Pays-Bas ne pensent qu'en termes de concurrence entre les ports d'Anvers et de Rotterdam. Cet aspect des choses est trop souvent négligé dans la discussion.

**Mme Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : C'est le résultat qui compte. Je suis au courant des pressions exercées par le parlement néerlandais pour ne pas autoriser le passage de trains dans la zone de silence.

Les Pays-Bas feront réaliser un rapport d'incidence sur l'environnement limité. Il doit être prêt en 2001. Certains trains pourraient donc déjà circuler sur le tracé historique à la fin de l'année 2001. Nous préférons cette solution à une procédure juridique qui pourrait prendre bien plus de temps encore. Nous croyons aux vertus de la concertation. Aucun accord n'a encore été conclu en matière de financement.

Nous allons une fois de plus rencontrer nos collègues néerlandais fin mars. Nous tentons d'aboutir le plus rapidement possible à un accord de principe sur les délais et sur le financement du projet du Rhin de fer.

**M. Jos Ansoms** (CVP) : Le ministre néerlandais annonce donc à court terme la réalisation d'une étude d'incidence sur l'environnement. Mais qu'en sera-t-il si le court terme devient long ? Qu'en sera-t-il si le rapport d'incidence sur l'environnement est négatif ? La ministre ne souhaite manifestement pas que la Belgique prenne en charge le coût de la revalorisation du rail sur le territoire néerlandais.

**M. Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : J'insiste pour obtenir une réponse plus concrète. Le gouvernement accepte-t-il le rapport d'incidence sur l'environnement ? Les résultats de l'étude d'incidence ne seront connus que fin 2001. Nous ne pouvons pas attendre aussi longtemps.

**Mme Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne peux pas dévoiler toutes mes cartes, même si ma volonté est d'informer le Parlement le plus complètement possible.

En ce qui concerne les délais, il existe un groupe de coordination trilatéral qui exerce une pression permanente sur les négociations afin que les délais soient respectés.

Après le Conseil des ministres de fin mars, je serai en mesure de vous communiquer des informations supplémentaires sur l'épisode suivant de ce feuilleton à rebondissement.

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

L'EUROVIGNETTE

*Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'eurovignette" (n° 1275)*

**M. Ludo Van Campenhout** (VLD) : Les demandes relatives à une exemption d'eurovignette pour les camions-poubelle utilisés en régie propre par les communes ont toujours été rejetées par le passé, l'argument invoqué étant que les véhicules de ramassage des débris entraient bel et bien dans le champ d'application de la législation sur l'eurovignette. J'estime que cette position est contestable sur le plan juridique.

Les camions-poubelle sont exemptés d'eurovignette en vertu de l'article 5,2, et de l'article 3 de la loi du 27 décembre 1994. Il s'agit de véhicules utilisés en régie propre. Dans le cas de la ville d'Anvers, ces véhicules font partie du patrimoine de la ville et sont affectés exclusivement au ramassage des ordures ménagères.

La loi du 27 décembre 1994 n'est pas applicable, car elle est contraire à la directive du Conseil 93/89 du 25 octobre 1993. La ville d'Anvers agit dans le cadre de l'intérêt général. La directive européenne précise que les moyens utilisés doivent être proportionnels à l'objectif visé. Nous estimons que c'est le cas pour les camions-poubelle utilisés en régie propre.

À notre avis, l'assujettissement des camions-poubelle à l'eurovignette porte atteinte au principe d'égalité prévu par la constitution.

Des arguments d'ordre écologique plaident également contre l'assujettissement des camions-poubelle à l'eurovignette. Le coût supplémentaire considérable que représente pour les villes et communes l'assujettissement à cette taxe est totalement incompatible avec la volonté du gouvernement de consentir un effort maximal pour lutter contre la dégradation urbaine.

N'estimez-vous pas qu'il serait opportun d'exempter les villes et communes du paiement de l'eurovignette pour les camions-poubelle ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La législation relative à l'eurovignette relève principalement de la compétence du ministre des Finances. Je ne suis que cosignataire de la loi pour les aspects relatifs au transport par la route. Je me réfère dès lors aux réponses qui ont déjà été données par le ministre des Finances à propos de l'eurovignette.

Conformément à la loi du 27 décembre 1994, sont exemptés de l'eurovignette les véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, aux services de la protection civile, aux services d'incendie, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et de réparation des routes. Tous les autres véhicules sont donc soumis à l'eurovignette, sauf s'ils ne circulent qu'occasionnellement – à savoir maximum trente jours par an – sur la voie publique. Les camions-poubelle n'entrent pas dans cette catégorie. Une exemption sur la base de l'article 3 n'est donc pas possible.

La loi sur l'eurovignette n'est pas contraire aux directives européennes.

Il existe en Belgique une exemption pour les véhicules appartenant aux intercommunales et qui sont exonérés de taxes, et donc aussi du paiement de l'eurovignette. Le ministre des Finances souhaite assujettir ces véhicules à l'eurovignette en vertu du principe d'égalité. Il estime que la législation européenne prime la législation nationale. Nous attendons l'avis de la Commission européenne en la matière.

L'eurovignette a été instaurée à titre de rétribution pour l'utilisation des infrastructures. On s'acheminera à présent vers une rétribution par kilomètre. Les coûts environnementaux devront également être imputés de cette manière à l'avenir. Il serait donc logique que tous les véhicules soient concernés.

M. **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Cette réponse peut paraître convaincante sur le plan juridique, mais j'estime personnellement que l'exemption dont bénéficient notamment les véhicules de la Défense nationale, des services d'incendie ou encore des services chargés du maintien de l'ordre pourrait également être appliquée aux camions-poubelle. Nous trouvons ici face à une discrimination. J'ai l'intention de poser les mêmes questions au ministre des Finances.

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

#### RETARD DANS LA RÉALISATION DE LA LIGNE TGV

*Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le retard dans la réalisation du TGV" (n° 1281).*

M. **Jos Ansoms** : J'apprends par la presse que la réalisation de la ligne TGV entre Bruxelles et Amsterdam a pris du retard. Cette information est-elle correcte ? Du côté belge, les travaux de construction du tunnel sous la ville d'Anvers sont en retard sur le calendrier et il en va de même pour le chantier néerlandais. Or, l'aménagement rapide de la ligne est vital pour l'organisation du trafic ferroviaire dans la périphérie d'Anvers.

La ministre confirme-t-elle ce retard ? Quelle en serait la cause éventuelle ? Un retard d'un an donnera-t-il lieu à un dédommagement ?

D'éventuels dépassements budgétaires sur la partie néerlandaise de la ligne seront-ils financés par des moyens publics ou ce financement incombe-t-il à la SNCB ?

Par le passé, le projet TGV entre Louvain et Liège, était mixte, ce qui s'est traduit par la participation de l'État au financement du projet. La rentabilité de cette ligne s'est révélée inférieure aux prévisions, en raison d'une sous-estimation des coûts.

Ce scénario risque-t-il de se reproduire lors de la réalisation de la ligne TGV vers les Pays-Bas ? La ministre peut-elle s'engager à ne pas recourir à ce stratagème ? Qu'advient-il s'il s'avère que la contribution des Pays-Bas est insuffisante pour financer un possible surcoût ?

Les délais sont-ils respectés dans le cadre du projet TGV entre Liège et l'Allemagne respecte-t-il les délais quelles sont les causes d'un éventuel retard ? Faut-il prévoir un surcoût ? Dans l'affirmative, à qui en incombera la charge ? La SNCB le paiera-t-il ou sera-t-il imposé sur la part wallonne de l'enveloppe d'investissement intérieur ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB pensait obtenir le permis de bâtir pour construire la ligne TGV au nord d'Anvers à la fin de l'année 1999, mais ce ne fut pas le cas. Néanmoins, la date prévue n'est pas remise en question. La complexité des travaux à Anvers explique le retard enregistré. De grandes discussions opposent actuellement le maître de l'ouvrage et l'entrepreneur. Il n'est pas question d'un dépassement ou des modifications budgétaires. Conformément à la décision prise par le Conseil des ministres du 29 mai 1998, le projet TGV sera réalisé de frontière à frontière dans le respect des lignes budgétaires. Aucun élément n'augure d'un dépassement de budget.

M. **Jos Ansoms** (CVP) : La ministre confirme-t-elle qu'aucun coût ne sera transféré vers un projet mixte ? Le coût de la partie néerlandaise du projet TGV incombera-t-il entièrement à la SNCB ? Quel est l'état d'avancement de la ligne TGV entre Liège et Louvain ? Le budget et les délais seront-ils respectés ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : En l'état, je ne dispose d'aucune information autre que celle que je vous ai communiquée.

En ce qui concerne la ligne TGV Liège-Louvain, aucun élément ne me donne à penser que le budget et les délais pourraient de ne pas être respectés.

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

— *La réunion publique de commission est levée à 16 h 20.*