

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

26 - 04 - 2000
après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

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

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

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

SOMMAIRE

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES – C 179

INTERPELLATION ET QUESTIONS

– Question de M. **Patrick Lansens** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les locaux des douanes à Ostende (n° 1375)

Orateurs : **Patrick Lansens** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

5

– Question de M. **Yves Leterme** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur Belgacom et le décret flamand sur l'aménagement du territoire (n° 1394)

Orateurs : **Yves Leterme** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

6

– Interpellation de M. **Francis Van den Eynde** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les expéditeurs à considérer automatiquement comme racistes potentiels (n° 341)

Orateurs : **Francis Van den Eynde** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

6

– Question de M. **Lode Vanoost** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la cession d'une partie de la forêt de Soignes à la Région flamande (n° 1584)

Orateurs : **Lode Vanoost** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

7

– Question de Mme **Frieda Brepoels** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les missions de service public de La Poste (n° 1610)

Orateurs : **Frieda Brepoels** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

9

– Question de M. **Bart Somers** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le respect des temps de repos chez ABX Transport (n° 1461)

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

10

– Question de M. **Jean-Pierre Viseur** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la ligne de chemin de fer Mons-Aulnoye et la liaison Mons-Valenciennes (n° 1462)

Orateurs : **Jean-Pierre Viseur** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

10

– Questions de MM. **Jean-Pierre Viseur** et **Bruno Van Grootenbrulle** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'aéroport civil à Chièvres (n°s 1463 et 1513)

Orateurs : **Jean-Pierre Viseur**, **Bruno Van Grootenbrulle** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

11

– Question de M. **Marcel Hendrickx** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les investissements dans la ligne Turnhout-Herentals (n° 1467)

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

12

– Questions de MM. **Luc Sevenhans** et **Ludo Van Campenhout** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le tracé LGV reliant Anvers et la frontière néerlandaise (n°s 1480 et 1619)

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

13

– Questions de MM. **Luc Sevenhans** et **Ludo Van Campenhout** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le Rhin de fer (n°s 1497, 1607 et 1608)

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

15

– Question de Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le viaduc de Moresnet sur la ligne 24 (n° 1509)

Orateurs : **Géraldine Pelzer-Salandra** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

16

– Question de M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'insécurité du trafic ferroviaire (n° 1543)

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

16

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 26 AVRIL 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 14 h 25.

INTERPELLATION ET QUESTIONS

LES LOCAUX DES DOUANES À OSTENDE

Question de M. Patrick Lansens au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les locaux des douanes à Ostende" (n° 1375)

M. Patrick Lansens (SP) : Le présent gouvernement entend à juste titre moderniser la fonction publique. Il convient d'oeuvrer en permanence à l'amélioration de l'image de la fonction publique. Or, de nombreux fonctionnaires doivent encore travailler avec du matériel obsolète. Les locaux des douanes à Ostende illustrent parfaitement cette situation. Ces locaux doivent être rénovés et la Régie des bâtiments aurait rejeté la proposition faite par le personnel de pouvoir travailler en attendant dans des bureaux mobiles. Le personnel sera dès lors installé provisoirement dans ce que l'on appelle "l'entrepôt", en fait un vieux hangar rongé par la rouille. L'endroit est beaucoup trop exigü, l'éclairage est déficient et l'équipement sanitaire quasi inexistant. Le per-

sonnel devrait travailler dans ces conditions pendant huit mois au moins.

Une action syndicale a été menée hier. Les fonctionnaires menacent de poursuivre les actions si aucune solution satisfaisante n'est trouvée. Ils réclament toujours des bureaux mobiles.

Les travaux de rénovation doivent débuter dans trois semaines. Le ministre a-t-il l'intention de réexaminer ce dossier d'urgence ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : La proposition de rénovation des locaux a été approuvée. Les travaux de rénovation seront donc bel et bien réalisés. En ce qui concerne l'utilisation de "l'entrepôt", on m'a signalé que la proposition émanait précisément d'un fonctionnaire local des douanes. J'ai l'intention de vérifier cette information. Si la proposition d'utiliser temporairement l'entrepôt a effectivement été formulée par les douanes elles-mêmes, alors je n'ai pas l'intention de remettre la décision en question. Des travaux d'aménagement ont d'ailleurs déjà été réalisés.

Des fonctionnaires sont en outre installés dans les bureaux des douanes situés au H.Baelskaai ainsi qu'au centre administratif à Ostende.

Pour aménager l'espace, on procède à la mise en place de cloisons de séparation et de portes intérieures. L'installation électrique et de chauffage est adaptée, tout comme l'équipement téléphonique et le réseau informatique. Le coût des travaux est estimé à un bon demi-million de francs. Le bâtiment de l'entrepôt est mis gratuitement à la disposition des douanes par les autorités portuaires d'Ostende.

La commission a parfaitement le droit d'organiser une réunion de travail avec le cabinet, où M. Demeyer s'occupe de cette question.

Je tiens de toute manière à vérifier qui a formulé cette proposition et si elle émane ou non du service des douanes même.

M. Patrick Lansens (SP) : Les informations que donne le ministre sont en contradiction complète avec celles dont je dispose. Il m'est difficile de croire que le personnel des douanes a lui-même souhaité une telle solution. La proposition émane peut-être d'un supérieur hiérarchique.

M. Rik Daems, ministre (en néerlandais) : Je pars du principe que le responsable d'une administration tient compte de l'avis de son administration.

Le président : L'incident est clos.

BELGACOM ET LE DÉCRET FLAMAND SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques (n° 1394) "Belgacom et l'application de l'article 105 du décret flamand portant organisation de l'aménagement du territoire" (n° 1394)

M. Yves Leterme (CVP) : En application de l'article 105 du décret relatif à l'aménagement du territoire, toute administration communale peut soumettre l'octroi d'un permis de lotissement à certaines conditions telles que l'aménagement de divers équipements de première nécessité. Le câblage téléphonique en fait traditionnellement partie.

Aujourd'hui que le câble coaxial pour la téléphonie vocale s'impose de plus en plus, certaines administrations communales se demandent s'il ne suffirait pas d'imposer au lotisseur l'installation du réseau de télédistribution

(TV/FM). Cette question revêt une certaine importance dès lors qu'elle présente sous un jour nouveau la position de Belgacom et le service universel.

Le ministre suit-il cette évolution ? Observe-t-il une différence entre les deux régions de notre pays ? Quelles dispositions légales les administrations communales doivent-elles respecter ? Quelles conséquences en découlera-t-il pour Belgacom et pour le service universel ?

M. Rik Daems, ministre (en néerlandais) : Ce décret peut effectivement produire des effets très importants, notamment en matière de respect des dispositions légales, voire de la réglementation européenne concernant le service universel d'une part et la liberté du marché d'autre part. Belgacom pourrait donc entamer des procédures du fait qu'elle se trouve en situation de concurrence déloyale tout en n'étant pas en mesure de garantir le service universel. Mais le problème est qu'en Belgique il n'y a pas de hiérarchie des normes. Les lois et les décrets y sont en effet juridiquement équivalents. Des litiges peuvent donc surgir.

J'aborderai ce problème avec Belgacom et Telenet.

Il faudrait pouvoir débattre du service universel dans le cadre d'un débat parlementaire. Tout organisme ou personne touchant une clientèle nombreuse pourrait y être soumis. Cette question pourrait être abordée dans le cadre de la révision de la loi de 1991.

M. Yves Leterme (CVP) : Je comprends que le ministre ne souhaite pas improviser et qu'en la matière sa compétence est limitée. Le gouvernement et le législateur doivent se préparer à des évolutions sur le long terme, comme l'explosion de la téléphonie mobile. La nécessité du câblage téléphonique pourrait être remise en question, surtout vu l'importance croissante du câble coaxial. Le ministre se doit de préparer ce dossier de manière approfondie.

– **Présidence : M. Jacques Chabot**

Le président : L'incident est clos.

EXPÉDITEURS À CONSIDÉRER AUTOMATIQUEMENT COMME RACISTES POTENTIELS

Interpellation de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "une circulaire de La Poste concernant les expéditeurs à considérer automatiquement comme racistes potentiels" (n° 341).

M. Francis Van den Eynde (VI. Blok) : Le Vlaams Blok a porté plainte contre La Poste et contre le ministre pour avoir établi une liste d'expéditeurs à considérer automatiquement comme racistes. Aujourd'hui, le tribunal de première instance de Bruges a jugé que La Poste ne pouvait pas refuser de distribuer nos tracts sur la base de cette liste et il a même fixé une astreinte de 50.000 francs. C'est précisément cette liste noire qui nous intéresse. Le ministre a précédemment nié l'existence d'une telle liste. Après que nous ayons interrogé le ministre à ce sujet, cette liste a été remplacée par une autre liste ne portant plus le titre de "black list".

Nous constatons que La Poste ne respecte pas l'autorité du ministre puisque les deux listes y ont été retrouvées et qu'elles y sont effectivement utilisées. Il me revient que la liste a été établie par le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme. C'est le père Leman qui aurait transmis cette liste à La Poste. Le ministre estime que la diffusion d'imprimés ne relève pas du service public. Mais le ministre est également d'avis que le père Leman peut donner des avis sur la politique à suivre. Celui-ci outrepassé donc ses compétences et La Poste ne doit pas suivre cet avis puisqu'il ne s'agit pas d'une mission de service public.

Le 2 mars dernier, le ministre a déclaré que cette liste n'avait jamais existé et qu'il s'agissait seulement d'un projet. Le 21 mars dernier, La Poste de Bruges a refusé de distribuer des imprimés de mon parti sur la base de cette liste. Cette attitude a été condamnée par un jugement. En vertu du principe de bonne gestion, La Poste devrait renoncer à utiliser cette liste afin d'éviter de se voir infliger de lourdes amendes.

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Mes réponses sont toujours basées sur les informations fournies par l'administrateur délégué de La Poste. J'ai constaté qu'une liste était effectivement utilisée, comme il ressort du jugement prononcé par le tribunal de Bruges. Je ne tolère pas ce genre de situation. La Poste a cependant le droit de refuser de distribuer un certain type de courrier sur la base de critères établis par le Centre, mais non pas sur la base d'une liste. J'ai tout mis en oeuvre afin de retrouver la trace de cette liste et de la saisir. La Poste peut évidemment consulter le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme pour obtenir un avis concernant les publications à distribuer.

En tout état de cause, je constate que le jugement prononcé par le tribunal de Bruges simplifie le problème et je souligne à nouveau que je n'ai jamais intentionnellement transmis des informations erronées à la Chambre.

M. Francis Van den Eynde (VI. Blok) : Je ne doute pas de la sincérité du ministre. Ce jugement est certaine-

ment intéressant. Néanmoins, je regrette que nous ayons dû nous tourner vers les tribunaux pour obtenir gain de cause. Je dépose une motion de recommandation qui demande au gouvernement de faire en sorte que ces listes disparaissent et de veiller à ce qu'aucune censure préalable ne soit instaurée.

Le président : J'ai reçu deux motions.

Une motion de recommandation signée par M. Francis Van den Eynde (VI. Blok) est libellée comme suit :

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Van den Eynde

et la réponse du ministre,

demande au gouvernement de veiller à ce que La Poste ne fasse plus usage de listes de noms pour déterminer quels imprimés doivent être contrôlés avant d'être distribués ;

prie instamment le gouvernement de faire le nécessaire pour que La Poste traite dorénavant tous les partis politiques sur un pied d'égalité ;

demande au gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'interdire à nouveau la censure préalable dans notre pays."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Bruno Van Grootenbrulle (PS), Michel Wauthier (PRL FDF MCC) et Olivier Chastel (PRL FDF MCC).

Le vote de ces motions aura lieu ultérieurement en séance plénière.

La discussion est close.

CESSION D'UNE PARTIE DE LA FORÊT DE SOIGNES À LA RÉGION FLAMANDE

Question de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la cession de la partie flamande de la forêt de Soignes à la Région flamande" (n° 1584)

M. Lode Vanoost (Agalev-Écolo) : La gestion des forêts publiques a été transférée aux Régions dès 1984. La partie bruxelloise de la forêt de Soignes a été transférée par arrêté royal du 20 septembre 1991, la partie wallonne par arrêté royal du 21 avril 1999. Le Bois de Hal et la forêt de Meerdaal ont été transférés à la Région flamande alors que la partie flamande de la forêt de Soignes

située sur le territoire de Rhode-Saint-Genèse, de Hoeilaart, de Overijse et de Tervuren ne l'a pas encore été.

C'est toujours une institution privée qui est locataire du château de Groenendaal, lequel fait partie d'un patrimoine historique. La Régie des bâtiments ne semble pas avoir prévu de destination pour ce château mais refuse néanmoins de le céder à la Région. Il conviendrait de l'affecter au service de gestion des forêts ainsi qu'à des objectifs éducatifs.

La piste de l'hippodrome de Groenendaal et la piste d'entraînement se situent au centre de la forêt de Soignes. L'hippodrome est déficitaire et sa situation à proximité immédiate du Ring est particulièrement dangereuse. L'entretien des bâtiments est négligé. Il serait préférable que la Région flamande gère elle-même ces terrains.

Une partie du parc de Tervuren pourrait être reprise par l'école anglaise. Toute extension de cette école, qui est située un endroit particulièrement mal choisi, doit être empêchée.

Pourquoi la partie flamande de la forêt de Soignes n'a-t-elle pas encore été cédée entièrement à la Région flamande ? Quels sont les projets du ministre concernant le château de Groenendaal ? Qu'est-ce qui s'oppose au transfert de ce château à la Région flamande ? Le ministre pourrait-il répondre aux mêmes questions en ce qui concerne les pistes de l'hippodrome de Groenendaal et le parc de Tervuren ?

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

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Si nous avons discuté des années durant de ce dossier, aucun résultat n'a cependant été atteint.

J'ai déjà pris certaines initiatives concernant la cession de la partie flamande de la forêt de Soignes à la Région flamande.

La Région flamande devrait acquérir par l'intermédiaire du comité d'acquisition, la partie dans laquelle se trouve le château de Groenendaal. Elle y installerait son service "Bos en Groen". En y organisant des activités culturelles ainsi que des activités éducatives orientées sur la nature, le prieuré pourrait constituer un pôle d'attraction. Le contrat de vente ne comporte pas de clauses qualitatives ou quantitatives.

Le parc de Tervuren a déjà fait l'objet d'une concertation entre la Régie des bâtiments et le service des Monuments et Sites. Je discuterai prochainement avec la ministre flamande, Mme Dua, de l'éventuelle cession à la

Région flamande des bois situés au sud de la drève des Impératrices.

Les pistes de course et d'entraînement situées à Groenendaal ne relèvent pas de la compétence de la Régie. Je suis néanmoins disposé à vérifier qui en est le propriétaire.

Certaines zones du parc de Tervuren, dont celle sur laquelle est établie la *British school of Brussels*, font partie de la Donation royale.

La Régie assure l'entretien quotidien du jardin français entourant le Musée royal d'Afrique centrale et des pelouses bordant le canal et les étangs. Le parc reste ainsi accessible au public.

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Ecolo) : La décision concernant le château de Groenendaal me déçoit. Des candidats ont fait une offre largement supérieure et la Région flamande ne pourra donc pas l'acquérir. Les pouvoirs publics pourraient agir autrement. Il est inadmissible que les services des eaux et forêts soient si mal logés alors qu'il y a à proximité des bâtiments qui pourraient convenir mais qu'on laisse à des acheteurs privés poursuivant des objectifs purement commerciaux.

J'estime que l'école anglaise doit chercher sur le marché de l'immobilier les bâtiments nécessaires à son extension. A mon estime, la zone de la piste de courses et de la piste d'entraînement doit tout simplement être transférée aux eaux et forêts. Les activités nées à cet endroit il y a belle lurette n'y sont plus à leur place aujourd'hui. J'invite le ministre à venir s'en rendre compte sur place.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Je connais bien l'endroit. Tervuren fait partie de mon arrondissement électoral. La piste de course et la piste d'entraînement ne relèvent pas de la compétence de la Régie des bâtiments. Il peut donc s'agir d'une propriété d'Etat pour laquelle sont compétentes les autorités militaires ou encore la SNCB. Je vais m'informer.

J'ai demandé au comité d'acquisition de vendre une partie de la forêt de Soignes à la Région flamande. Si elle fait une offre qui correspond plus ou moins à l'estimation – souvent relativement basse – du comité d'acquisition, elle en deviendra propriétaire. Mon intention est de vendre à la Région flamande.

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Ecolo) : Mon invité était sérieuse.

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

LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA POSTE

Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les missions de service public de La Poste" (n° 1610)

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Des hold-up dirigés contre les bureaux de poste et les facteurs ont une nouvelle fois jeté l'émoi parmi la population de Lommel, de Duffel et de Saint-Josse-Ten-Node. L'argent des pensions a été dérobé. En Belgique, un tiers des pensionnés est encore payé par mandat postal. Cela représente un risque pour La Poste et pour les pensionnés. La Belgique et le Luxembourg sont les seuls pays où un tel système de paiement des pensions existe encore. Il s'agit apparemment d'un droit acquis. Ce service coûte cependant cher.

Dès lors que le marché de la poste est libéralisé et que La Poste est devenue une SA de droit public depuis le 1^{er} mars, il est temps de permettre le versement des pensions par le biais d'une banque, au choix. La Poste pourrait conclure une convention avec les CPAS pour que ceux-ci puissent intervenir dans les cas difficiles.

Combien de pensionnés reçoivent-ils encore leur pension par mandat postal ? Quels sont les chiffres par province ? Quel montant doit-il ainsi être transporté tous les mois ?

À combien de reprises les bureaux de poste ont-ils fait l'objet d'attaques à main armée depuis 1995 ? À combien s'élève le butin global ? A-t-on déploré des morts et des blessés ? Quel montant a pu être récupéré sur le biais des assurances ?

De quelle aide le personnel des postes bénéficie-t-il après un hold-up ? Quel est la durée de ce suivi ?

Le ministre est-il disposé à faire une proposition à la nouvelle direction de La Poste pour que les pensions ne soient plus payées à domicile ? Dans quel délai le fera-t-il ? Comment le ministre compte-t-il régler le problème de la période de transition ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne dispose pas de chiffres car vos questions me sont parvenues trop tardivement. Par ailleurs, certains chiffres ont un caractère confidentiel. Je suis néanmoins disposé à vous les communiquer sous le couvert de la clause de confidentialité. Il faut en effet éviter que les malfaiteurs puissent lire dans le journal combien de pensions seront versées et où ils peuvent tenter le meilleur coup.

Le paiement des pensions par La Poste est une question de principe. Doit-elle conserver cette mission ou

s'en défaire pour limiter le risque d'attaques ? Le facteur est une personne de confiance, d'un autre type que l'employé de banque. Il s'agit en l'occurrence d'un élément important de fidélisation des clients dans le cadre d'un marché libéralisé.

La question se pose de savoir si la combinaison de ces deux aspects est de nature à favoriser la compétitivité.

Je vais demander l'avis de l'administrateur délégué et de son équipe à ce sujet.

Enfin, il faut évoquer l'aspect non négligeable du supplément de revenus que procure au postier le paiement de ces pensions.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Votre réponse me déçoit un peu. Même si je ne suis pas tellement déçue par les chiffres que vous avez communiqués, même si la presse a fait état de certains chiffres concernant le nombre de pensionnés de Lommel qui font appel aux services de La Poste pour toucher leur pension.

Cette politique va totalement à contre-courant de l'évolution des technologies de l'information et de la tendance visant à associer aussi les personnes âgées à cette évolution. En outre, elle fait courir davantage de risques aux pensionnés, qui ont ainsi beaucoup d'argent chez eux, ainsi qu'aux postiers.

Le ministre ne m'a pas donné de chiffres concernant la récupération de certains montants par le biais des compagnies d'assurances.

Le ministre a dit qu'il y avait de moins en moins de paiements à domicile. Mais cette tendance à la baisse est lente et La Poste ne fait rien pour l'accélérer.

Le ministre, enfin, n'a pas répondu à ma question portant sur le montant que l'Etat paie à La Poste pour assurer ce service.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Je vais m'efforcer de réunir ces informations et de vous les faire parvenir. Cela dit, je présume que l'activité concernée ne fait pas l'objet d'une assurance. Je vais vérifier si l'Etat rémunère cette activité de façon distincte ou spécifique. Moi aussi, j'ai commencé par considérer que le paiement des pensions à domicile était une pratique antédiluvienne. Toutefois, j'ai changé d'avis après m'être penché sur le problème. La Poste joue un rôle social majeur à l'égard des pensionnés. Mais il faudra continuer à en débattre.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Dans quel délai le ministre envisage-t-il de mener ce débat ?

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

– La réunion avec interpellation et questions est suspendue à 15 h 35.

– Elle est reprise à 15 h 47.

RESPECT DES TEMPS DE REPOS CHEZ ABX TRANSPORT

Question de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des temps de repos chez ABX Transport" (n°1461).

M. **Bart Somers** (VLD) : En 1985, dans le cadre de l'harmonisation européenne des temps de roulage et de repos dans le secteur du transport, notre législation a été adoptée. L'utilisation du tachygraphe est devenue obligatoire mais cet outil ne permet pas d'effectuer des contrôles infaillibles. Certains fraudeurs parviennent de plus en plus souvent à se soustraire aux contrôles et à la loi. Même des instances censées donner l'exemple dans le cadre de leur mission de service public, ne respectent pas la loi. En effet, chez ABX Transport, filiale de la SNCB, on apprend aux chauffeurs comment manipuler le tachygraphe afin de trafiquer les temps de repos légaux, ce qui augmente les risques encourus par le personnel. En l'occurrence, je me réfère à un fax du "Operations manager" d'ABX Transport.

La ministre partage-t-elle mon avis selon lequel de telles pratiques sont non seulement illégales mais augmentent, en outre, l'insécurité du trafic, avec toutes les conséquences que nous connaissons ?

Ce fax est-il représentatif de l'attitude générale d'ABX Transport quant à l'application des temps de repos ? Quelle est la personne responsable de ce dossier et qui effectue les contrôles chez ABX et à la SNCB ?

La ministre est-elle disposée à régler ce problème qui démontre à nouveau que la SNCB parvient, de par ses constructions, à échapper aux contrôles ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Même si l'Etat belge est actionnaire de la SNCB à hauteur de 99%, la société ABX Transport ne relève pas des missions de service public. Les contrôles sont donc difficiles à effectuer. La SNCB m'a indiqué qu'ABX Transport souhaitait appliquer la loi de manière stricte.

Le texte a été mal interprété. Personnellement, je ne suis pas en mesure de me prononcer sur le fax en question.

La problématique des temps de roulage et de repos dans le secteur du transport doit être réglée au niveau européen mais, à l'heure actuelle, il y a un blocage,

notamment au niveau des faux indépendants travaillant dans le secteur.

Les chauffeurs d'ABX sont presque tous des indépendants qui doivent eux-mêmes respecter la loi. Les responsables des centres sont chargés d'effectuer les contrôles nécessaires et les chauffeurs qui ne sont pas en règle sont exclus. La direction d'ABX, la SNCB et le commissaire du gouvernement veillent au respect de ces règles.

La société ABX ne fait pas partie des missions de service public. Comme les autres transporteurs, elle se voit délivrer des agréments par le Service du transport par route de l'Administration du transport terrestre. L'entreprise relève des institutions et des autorités de contrôle ordinaires.

A l'issue d'un contrôle régulier effectué l'an dernier par le Service du transport par route, ABX a fait valoir qu'en application de la loi du 3 mai 1999, la responsabilité du mandant peut également être mise en cause en cas d'abus. La société ABX et ses filiales respecteraient scrupuleusement les règlements.

La société ABX et les transporteurs travaillant pour elle font l'objet d'une surveillance étroite. Les faits que vous citez seront vérifiés avec précision.

M. **Bart Somers** (VLD) : Le caractère formel de votre réponse me déçoit. La société ABX Transport n'est pas une entreprise privée parmi d'autres, mais une entreprise publique. Par ailleurs, dans votre réponse, vous suggérez que j'aurais volontairement extrait de son contexte et mal interprété un paragraphe. Dès lors, je communiquerai le texte intégral à la ministre pour qu'elle puisse vérifier par elle-même que ce fax n'a pas été mal interprété.

Je souhaiterais, en outre, faire observer que la société ABX Transport interdit à ses sous-traitants/transporteurs de rouler pour d'autres entreprises de transport. Elle contraint également ses sous-traitants et son personnel d'opter pour le statut de faux indépendant. De plus, elle impose à ceux qui travaillent pour elle d'enfreindre la loi relative aux temps de roulage et de repos, augmentant ainsi l'insécurité sur nos routes. Je dénonce expressément le fait qu'une entreprise publique participe au financement de ce type d'infractions.

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

LIGNE MONS-AULNOYE ET LIAISON MONS-VALENCIENNES

Question de M. Jean-Pierre Viseur à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur

"l'avenir de la ligne de chemin de fer Mons-Aulnoye (France) et d'une éventuelle liaison Mons-Valenciennes" (n° 1462)

M. Jean-Pierre Viseur (Écolo-Agalev) : La SNCB a l'intention de supprimer la liaison de Mons à Aulnoye (France), pour des raisons de rentabilité, transformant ainsi un peu plus la région de Mons-Borinage en cul de sac ferroviaire.

Or, le futur parc scientifique du Crachet et le site des Grands Prés à Mons seront des pôles d'attractivité s'étendant jusqu'au Nord de la France, tout comme le sont déjà les échanges culturels. Une liaison vers Valenciennes donnerait de plus accès aux TGV vers Paris et le reste de la France.

Concernant Mons-Aulnoye, quels sont les projets exacts et les justifications de la SNCB ? De quelle marge de manoeuvre la ministre dispose-t-elle en l'occurrence ? Cette liaison ne devrait-elle pas plutôt être transformée en liaison vers Maubeuge ? Qu'advient-il du matériel bi-courant ainsi libéré ?

Le voltage des locomotives électriques n'est pas le même en Belgique et en France. Les relations transfrontalières impliquent donc l'affectation de matériel bi-courant.

De mauvaises langues insinuent que la suppression de la ligne serait motivée par le souhait de récupérer le matériel bi-courant à d'autres fins.

Etes-vous favorable à la liaison Mons-valenciennes ? Quelles démarches avez-vous entreprises auprès de votre homologue français, le "chaînon manquant" pour l'existence de cette ligne se situant en France ? Votre collègue Louis Michel ne serait-il pas un allié de poids en la matière ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : En ce qui concerne la suppression de la ligne Mons-Aulnoye, il y a, parmi les justifications avancées par la SNCB, les très faibles chiffres d'occupation dénoncés lors d'une réunion d'axe SNCB-SNCF, en juin 1999.

Quant aux intentions de la SNCB, à l'heure actuelle, la direction de la SNCF ayant marqué son accord, la suppression de la ligne a été décidée le 13 décembre 1999.

Les automotrices seront utilisées pour la liaison IC internationale Bruxelles-Luxembourg.

Le problème est que les relations internationales ne sont pas des missions de service public. Ce contrat de gestion devrait peut-être être revu sous cet angle.

Autre difficulté : un accord avec la SNCF est indispensable. Compte tenu de la mauvaise conception du service, j'ai demandé à la SNCB de revoir cette problématique avec la SNCF.

Concernant le service sur la ligne entre Mons et Quevy pendant le week-end, le contrat de gestion ne prévoit rien.

Une autre alternative serait de restaurer les liaisons directes Mons-Paris en remplacement de la ligne Mons-Aulnoye. Cela devrait faire l'objet d'un accord avec la SNCF.

Une étude de faisabilité est en cours concernant la ligne Mons-Valenciennes. Je ne dispose pas actuellement d'éléments suffisants pour en dire plus.

M. Jean-Pierre Viseur (Écolo-Agalev) : Je vous remercie de bien vouloir intervenir auprès de la SNCB. Il est évident qu'il y a peu de voyageurs vers Aulnoye, dans la mesure où plus aucun train international ne s'y arrête. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai souligné que la ligne serait plus rentable si elle passait par Maubeuge.

Il est vrai que les lignes internationales ne relèvent pas des missions de service public. Cependant, ces liaisons comportent une partie nationale où elles desservent certaines destinations "locales". Il faudrait en tenir compte.

Quant à la liaison avec Valenciennes, je croise les doigts...

Le président : L'incident est clos.

AÉROPORT CIVIL À CHIÈVRES

Question jointes :

– Question de M. Jean-Pierre Viseur à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la délocalisation éventuelle d'une partie de l'activité de l'aéroport de Zaventem à Chièvres" (n° 1463)

– Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'implantation d'un aéroport civil sur le site de Chièvres" (n° 1513)

M. Jean-Pierre Viseur (Écolo-Agalev) : M. Poncelet, ministre de la Défense, interrogé lors de la précédente législature sur l'éventualité d'une délocalisation vers Chièvres, avait répondu qu'il n'en était pas question.

Depuis les arrêtés royaux relatifs aux normes de bruit, il est de nouveau question de Chièvres tant au sein de la

population que dans la presse et dans les milieux politiques.

Le 21 mars dernier, lors d'une commission de l'Économie du Parlement Wallon, la question de Chièvres est encore revenue à maintes reprises, parfois "comme si c'était déjà décidé", en particulier lors de l'audition des professeurs Gathon et Charlier, de M. Mouvet de la direction de l'Équipement des Zones Industrielles.

La ministre pourrait-elle faire le point sur la situation et sur la position du gouvernement fédéral à ce sujet ? La délocalisation partielle à Chièvres est-elle envisagée par le gouvernement ? Des études ont-elles été commandées à ce sujet, tant par les pouvoirs publics que par des entreprises publiques autonomes ? Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec les autorités et administrations wallonnes ainsi qu'avec des autorités ou organismes français, puisqu'on semble considérer Chièvres comme un délestage possible de Zaventem et de Lille ? Avez-vous déjà abordé la question avec votre collègue M. Flahaut, Chièvres étant un aérodrome militaire mis à la disposition de l'OTAN ?

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Cette étude existe effectivement. M. Flahaut, que j'interrogeais à ce sujet, m'a répondu que l'US Air Force occupe actuellement les lieux. L'accord restera en vigueur tant que le SHAPE restera en Belgique.

Depuis quelques mois, des rumeurs circulent à propos de la possibilité de l'implantation d'un aéroport civil sur le site de Chièvres. Un groupe de travail intercabinets, dont feraient partie des membres de votre cabinet, examinerait ce dossier.

Afin de clarifier la situation et de ne pas laisser les populations riveraines dans une expectative désagréable, pourriez-vous préciser si un tel groupe existe ou non, et si l'implantation d'un aérodrome civil sur la base de Chièvres est envisagée ?

Une procédure de consultation des populations riveraines est-elle, le cas échéant, prévue ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : L'exploitation des aéroports régionaux est de compétence exclusivement régionale.

En ce qui concerne Chièvres, qui est un aérodrome mis à la disposition de l'OTAN par la Belgique, rien n'est prévu pour modifier le statut de la base de Chièvres. On peut toutefois réfléchir à une politique aéroportuaire plus harmonieuse au niveau de la Belgique, même s'il s'agit d'une compétence régionale.

Le groupe de travail fédéral sur l'aéroport de Zaventem n'a, à l'heure actuelle, abouti qu'à une seule décision du gouvernement, qui est de commander une étude sur le développement de l'aéroport de Zaventem au-delà de 2010, dans la limite de ses possibilités de développement actuelles.

Quand bien même une délocalisation serait conseillée à terme par les experts consultés, et même si le gouvernement approuve cette solution, il resterait de toutes manières aux Régions la compétence de se prononcer en la matière.

Effectivement, il existe une conférence interministérielle chargée du suivi de l'accord du 11 février portant sur l'étude en question.

Outre la question de la délocalisation, il est urgent de porter le débat au niveau européen pour parvenir à maîtriser le transport aérien en termes de volume et de trafic.

Concrètement, à l'heure actuelle, une étude est en cours sur la possibilité, d'ici 2010, de délester une partie du fret aérien vers un autre aéroport que Zaventem, sans autre précision quant au lieu à choisir.

M. Jean-Pierre Viseur (Écolo-Agalev) : Une convention lie en effet le SHAPE et la Belgique, mais des projets parlent de démilitariser partiellement Chièvres. Nos engagements avec l'OTAN ne sont donc pas une garantie que Chièvres ne sera pas disponible tant que l'OTAN restera en Belgique.

Concernant les solutions alternatives, une partie du trafic aérien pourrait également être délestée vers d'autres moyens de transport. Je pense essentiellement au rail.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Je souhaiterais simplement que la ministre nous informe régulièrement de l'état d'avancement des études.

Le président : L'incident est clos.

INVESTISSEMENTS DANS LA LIGNE TURNHOUT-HERENTALS

Question de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements dans la ligne Turnhout-Herentals" (n° 1467)

M. Marcel Hendrickx (CVP) : Il serait tout d'abord utile que le ministre établisse un calendrier pour les travaux déjà prévus dans les gares de la ligne Neerpelt-Anvers.

Du matériel roulant récent et des investissements ont été promis pour la liaison jusqu'ici négligée entre Turnhout et Herentals. Ce nouveau matériel serait enfin disponible à la fin mai. Les râteliers à vélos qui avaient été promis pour la gare de Turnhout se font toujours attendre.

Du matériel récent circulera-t-il enfin en mai sur la ligne Turnhout-Herentals ? Qu'en est-il de l'étude de la SNCB concernant le dédoublement total ou partiel de la ligne Turnhout-Herentals ? Quels sont les travaux d'amélioration prévus dans les gares de Turnhout et de Tielen ? Pour quelle date sont-ils prévus ? Installera-t-on enfin des toilettes convenables dans la gare de Turnhout ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Les nouvelles motrices seront disponibles à partir du 28 mai. La SNCB opte pour une gare de croisement à Tielen en raison du coût élevé du dédoublement de la ligne. Ces travaux ne pourront être réalisés qu'après l'achèvement de la liaison nord-sud à Anvers en 2005-2006.

D'ici peu, la gare de Turnhout disposera de nouveaux équipements. Les quais sont convenablement aménagés et disposent d'abris et de sièges. Un garage pour 200 vélos sera également aménagé. Pour la fin de l'année, on songe à aménager un parking gratuit pour voitures.

Pour la gare de Tielen, la SNCB prévoit l'augmentation du nombre d'abris et de sièges pour 2001. Les quais seraient rehaussés et modernisés en 2007. 140 emplacements pour vélos et 50 places de parking pour voitures sont également prévus. La priorité sera accordée à l'accueil dans le cadre des investissements réalisés dans la gare de Tielen.

M. **Marcel Hendrickx** (CVP) : Votre réponse demeure très vague en ce qui concerne le dédoublement de la ligne. Une étude a-t-elle été réalisée à ce sujet ? Existe-t-il un plan d'expropriation ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Je répondrai par écrit à ces questions.

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

TRACÉ LGV RELIANT ANVERS ET LA FRONTIÈRE NÉERLANDAISE

– *Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le tracé de la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise" (n° 1480)*

– *Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le tracé de la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise" (n° 1619).*

M. **Luc Sevenhans** (VI. Blok) : Le projet TGV au nord d'Anvers est controversé.

La SNCB précise dans sa demande de permis de bâtir relative au TGV reliant Anvers et la frontière néerlandaise qu'il faudra aménager un pont surplombant le plan d'eau de l'E 10 à la frontière entre Brasschaat et Schoten. Elle ajoute que cet investissement tiendra compte de l'aménagement éventuel du canal de poussée. Etant donné que ce canal n'a plus été sélectionné dans le plan de structure, la bande réservée sera supprimée dans un prochain plan de secteur. Par conséquent, on court le risque de réaliser un investissement inutile. Certaines estimations parlent d'un demi-milliard. Le ministre Daerden attendait que le gouvernement prenne des initiatives. Où en est-on ? Quelles initiatives ont déjà été prises pour éviter ces investissements inutiles ?

Cette demande de permis de bâtir prévoit-elle également l'adoption de mesures visant à combattre la pollution sonore à proximité des communes de Brasschaat, Brecht, Hoogstraten, Wuustwezel et Schoten ?

Le 29 mars, la ministre a déclaré que selon la SNCB il n'était nullement question de dépassement budgétaire. Mais deux semaines plus tard, la presse faisait état d'un dépassement de 6 milliards.

Suivant le plan décennal 2001-2010, la SNCB entend puiser ces 6 milliards dans les investissements intérieurs. En pratique, cela se fera au détriment des investissements de la SNCB en Flandre, compte tenu de la clé de répartition 60/40.

La ministre se doit de remédier à ce problème. En outre, la SNCB a également communiqué cette information erronée à notre commission. La ministre pourrait-elle faire la clarté sur ce point ?

M. **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Des informations parues dans la presse concernant le plan d'investissement 2001-2010 semblent indiquer que la SNCB envisage de consacrer 5,8 milliards de francs, somme à l'origine destinée à l'amélioration du réseau intérieur, à la construction de la ligne TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise.

Pour différentes raisons, ce projet est inadmissible. Tout d'abord, la SNCB enfreint les accords politiques du contrat de gestion prévoyant des budgets séparés pour le TGV et le réseau intérieur. En outre, si la Flandre

devait supporter ce coût, la clé de répartition communautaire 60/40 serait encore moins respectée. La volonté de construire une gare à Brecht est tout à fait irrationnelle : le coût est exorbitant et la construction d'une telle gare est en contradiction avec la philosophie de base d'une formule de transport à grande vitesse. Enfin, la SNCB recherche uniquement la rentabilité, alors que l'intervention de l'Etat devrait avoir pour objectif de permettre au plus grand nombre de personnes de bénéficier d'une mobilité maximale.

La ministre est-elle disposée à transmettre à la commission le plan d'investissement 2001-2010 qui porte sur des milliards de francs d'argent public ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Selon la SNCB, le plan d'investissement du TGV tient encore compte de la bande réservée au canal de poussage comme mentionné dans le plan de secteur. La décision en la matière incombe au gouvernement flamand qui doit encore se prononcer sur le permis de bâtir des travaux TGV jusqu'à la frontière néerlandaise. On ignore encore si le pont prévu doit disparaître en cas de suppression de la bande de réserve. C'est également au gouvernement flamand que revient la décision en la matière. Je souhaite souligner le fait que des panneaux anti-bruits seront installés partout, conformément à l'étude d'incidence sur l'environnement et aux demandes de permis de bâtir. Ces panneaux permettront également de diminuer le bruit provenant de l'autoroute E19.

Le TGV sera financé grâce à un système particulier prévoyant entre autres l'intervention de la TGV-fin. Compte tenu du choix du tracé Anvers-frontière néerlandaise, les Pays-Bas apporteront également une contribution financière. Sur certains tronçons, les voies TGV seront également utilisées pour le trafic intérieur. Dans ces cas, on recourra au cofinancement. La SNCB réclame une contribution publique de 20% pour l'ajout de l'arrêt intermédiaire à la gare de *Noorderkempem*. Ce montant a été calculé sur la base d'hypothèses relatives à la fréquentation de cette ligne.

La SNCB est tenue de communiquer, avant fin 2000, ses demandes prioritaires relatives à la poursuite des projets existants ainsi qu'au lancement de nouveaux projets. Après concertation entre le gouvernement et la SNCB, les décisions seront prises par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Au préalable, les Régions seront également consultées. Actuellement, seule la SNCB a formulé des propositions. Celles-ci n'ont encore fait l'objet d'aucune concertation.

La commission reviendra ultérieurement sur les investissements relatifs à la période 2001-2010.

M. **Luc Sevenhans** (VI. BLOK) : Pour le pont, rien ne change. Cela fera certainement l'objet d'observations de la Cour des comptes. La SNCB est demanderesse. Il n'appartient pas au gouvernement flamand de régler un problème interne à la SNCB.

La ministre nous a menti le 31 mars. Apparemment la SNCB ne lui a pas fourni les informations correctes puisqu'elle a gardé le silence sur les coûts supplémentaires dont elle avait pourtant déjà connaissance. Le surcoût du TGV entraînant une baisse des investissements pour le réseau intérieur, je m'y oppose fermement. J'espère que la ministre, ainsi qu'Ecolo et Agalev feront de même. J'écirai en tout cas une lettre à M. Van Dienderen.

M. **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Le fait que la SNCB ne soit pas informée de la suppression de la bande réservée illustre bien le vide politique et social dans lequel elle opère.

La ministre traduit la vision de la SNCB sur l'utilisation mixte de l'infrastructure. La ligne a été aménagée pour le TGV, en employant également à cette fin des fonds néerlandais. La gare intermédiaire est marginale et ne constitue pas un argument pour utiliser des moyens destinés au trafic intérieur. J'ajoute que dans ce cadre, la clé de répartition financière 60/40 n'est plus du tout respectée.

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La réponse que je donne aujourd'hui tient compte de la vision de la SNCB.

L'utilisation d'une infrastructure LGV pour le trafic intérieur n'exige pas d'investissements importants. (*Poursuivant en français*)

S'il faut un investissement public, la SNCB l'a estimé à 5,4 ou 6 milliards, ce qui m'apparaît un peu arbitraire. Il faut être sûr que des investissements publics sont nécessaires et, s'ils le sont, à quelle hauteur. Un investissement des Pays-Bas ne s'impose-t-il pas ?

Je serai très attentive à la solution qui sera apportée à ce problème car je ne suis pas du tout convaincue que cette base arbitraire soit la mieux adaptée à ce qu'il convient de faire.

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

RHIN DE FER

– *Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement de la réouverture du Rhin de fer" (n° 1497)*

– *Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts de la mise en service provisoire du tracé historique du Rhin de fer" (n° 1607)*

– *Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rapport d'incidences environnementales pour le tracé définitif du Rhin de fer" (n° 1608).*

M. Luc Sevenhans (Vl. Blok) : Lors du débat à la Chambre le 30 mars, j'ai demandé qui paierait la facture de la réactivation du Rhin de fer. Ni la ministre des Transports, ni le premier ministre n'ont répondu à cette question. Or, il s'agit en l'occurrence d'un investissement d'1 milliard pour 15 trains au total. Si l'on porte la vitesse à 80 km/h, l'investissement sera de 2 milliards. Selon la ministre des Transports, un accord a été conclu au sein du gouvernement pour donner, dans ce cadre, une compensation de 650 millions à la Wallonie. Cela porte l'investissement global à quelque 1,5 milliard au moins, ce qui est économiquement indéfendable. Etant donné que pour le transport de marchandises, aucun subside de l'Etat n'est octroyé, les objections de la SNCB demeurent pertinentes.

Qui paiera cet investissement important pour nos échanges internationaux ? La compensation pour la Wallonie sera-t-elle automatique ou négociée ? Les milieux industriels sont demandeurs, mais ce sont surtout les partis politiques qui crient victoire. Quant à moi, je suis sceptique et je ne partage pas l'optimisme des partis de la majorité !

M. Ludo Van Campenhout (VLD) : Dans l'accord conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le rapport d'incidences environnementales est défini comme une étude internationale des effets positifs et négatifs de la réactivation du Rhin de fer et d'autres tracés envisageables.

Comment les trois pays concernés décideront-ils quels autres tracés seront sélectionnés pour être l'objet de cette étude environnementale ? Vu la brièveté du délai imparti pour réaliser cette étude, il importe aussi de savoir quand la décision relative au choix des tracés sera prise.

Enfin, dispose-t-on de garanties que d'éventuelles décisions contestables prises par les Pays-Bas, comme l'oc-

troi de permis de bâtir à proximité du tracé historique, n'influenceront pas négativement sur les résultats de l'étude d'incidences environnementales relative au tracé historique de par le fait que des nuisances pour les riverains seraient invoquées ?

L'accord prévoit encore que la Belgique devra supporter tous les coûts de la mise en service temporaire et limitée du tracé historique du Rhin de fer. Or, les estimations de ces coûts varient

et peuvent être influencées par une étude d'incidences environnementales limitée.

En décembre 1996, les Pays-Bas s'étaient engagés à collaborer à une étude de faisabilité consacrée à la remise en service du Rhin de fer. Toutefois, en juillet 1997, les chemins de fer néerlandais ont commencé à enlever les dispositifs de sécurité et les éléments de signalisation.

Est-il logique que la Belgique doive aussi payer pour la réinstallation de ces dispositifs de sécurité et de signalisation ?

– *Présidence : M. Lode Vanoost*

Mme Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*) : En ce qui concerne les projets d'investissement pour le Rhin de fer, le plan d'investissement 1996-2005 de la SNCB prévoit uniquement des réserves, dans la mesure où la décision politique se faisait attendre.

Le plan décennal suivant prévoit des travaux d'infrastructure à concurrence de 1320 millions de francs pour la voie et la signalisation du Rhin de fer.

Par ailleurs, 600 millions sont prévus pour la ligne complémentaire pour le transport de marchandises Anvers-Montzen. Les travaux seront effectués sur une période de 3 ans et démarreront dans les prochains mois. La ligne franchit la frontière linguistique, mais cela ne signifie pas que la Wallonie recevra des compensations. En particulier dans le contexte européen, le transport et la mobilité franchissent souvent les frontières, y compris linguistiques.

À l'intérieur d'un cadre politique bien défini, les considérations techniques priment. Le transport par le rail doit être défendu parce qu'il est respectueux de l'environnement et permet de lutter contre la saturation du trafic routier. Les deux modes de transport – la route et le rail – sont complémentaires.

Le coût de la remise en service provisoire du tracé historique sera pris en charge par la Belgique. Les autorités

néerlandaises sont uniquement responsables de la sécurité et de la signalisation.

L'étude d'impact sur l'environnement porte non seulement sur les aspects environnementaux, mais comporte également une analyse des coûts et profits et des considérations techniques. Les tracés seront choisis dans le cadre d'une concertation entre les pays concernés. La Belgique est convaincue que les abus redoutés par M. Van Campenhout ne se produiront pas.

M. Luc Sevenhans (VI. Blok) : Le Rhin de fer et la ligne vers Montzen sont complémentaires. La Wallonie ne doit pas se sentir menacée. Mais je le dis clairement : dans ce dossier, on a appliqué la politique du gaufrier.

Quid de l'opinion émise par la SNCB quant à l'inopportunité économique de cet investissement ? La SNCB ne doit pas être victime d'un accord entre pays.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) : Les autorités néerlandaises sont compétentes pour la sécurité du tracé historique. Par conséquent, il est inadmissible que les Pays-Bas aient récemment ôté la signalisation sur ce tracé pour la faire réinstaller ensuite aux frais de la Belgique.

J'attire votre attention sur le fait que les milieux portuaires considèrent que la ligne Anvers-Montzen et le Rhin de fer sont complémentaires. Aussi, les investissements programmés me semblent justifiés.

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

VIADUC DE MORESNET SUR LA LIGNE 24

Question de Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la rénovation du viaduc de Moresnet sur la ligne 24" (n° 1509)

Mme Géraldine Pelzer-Salandra (Écolo-Agalev) : Je profite de l'occasion pour regretter que l'on associe systématiquement, lorsqu'on évoque cette problématique, deux dossiers, à savoir celui de la ligne 24 – et de la rénovation du viaduc de Moresnet – et le dossier concernant le Rhin d'Acier.

En septembre déjà, je vous interrogeais sur la réalisation des travaux nécessaires à la réhabilitation du viaduc de Moresnet. Cette question n'est pas apparue en raison de la résurgence du dossier du Rhin d'Acier.

Néanmoins, vos déclarations en séance plénière, le 30 mars dernier, concernant le financement de la rénova-

tion du viaduc de Moresnet et de la ligne 39 ont soulagé les cheminots de l'Est du pays.

L'état lamentable du viaduc appelle des travaux urgents afin d'éviter l'interdiction d'y circuler, alors qu'il s'agit du seul point de passage du charroi marchandises entre la Belgique et l'Allemagne.

Les budgets nécessaires seront-ils inscrits au budget 2001 de la SNCB ? Les travaux pourront-ils commencer sans tarder l'an prochain ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : Il est vrai que ces deux dossiers ne doivent pas être traités simultanément. La réhabilitation du viaduc et la remise en service pendant les travaux de la ligne 39 est indispensable. Il faut y procéder avant d'être confrontés à un risque d'interruption du trafic, la connection avec l'Allemagne ne pouvant bien entendu être supprimée.

Le cahier des charges est prêt à être mis en adjudication et les travaux pourront commencer en 2001 ou 2002. Ils permettront de porter la vitesse sur le pont de 20 à 60 km/h et de tolérer un tonnage plus élevé. La durée de vie du viaduc serait garantie ainsi pour vingt ans.

Mme Géraldine Pelzer-Salandra (Écolo-Agalev) : Je vous remercie de me donner un calendrier précis. Les éléments que vous me communiquez me rassurent, mais nous resterons attentifs à ce dossier.

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

L'INSÉCURITÉ DU TRAFIC FERROVIAIRE

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité du trafic ferroviaire" (n° 1543)

M. Jan Mortelmans (VL. BLOK) : Dans un communiqué de presse du 10 avril dernier, le SIC attire l'attention sur la situation inquiétante en matière de sécurité du trafic ferroviaire, qui résulte du fait que les périodes de congé, de repos, de compensation ne sont pas accordées normalement. En outre, les jeunes conducteurs de trains ne seraient pas suffisamment formés et la formation permanente et les examens médicaux seraient réduits. De récents accidents confirment la réalité de ce problème. L'accord avec les syndicats du personnel des chemins de fer n'aurait pas encore été finalisé.

La ministre reconnaît-elle l'existence de ces problèmes ? L'insécurité augmente-t-elle parce que la formation des jeunes conducteurs de train ne dure plus que 9 mois au

lieu de 18 mois précédemment ? Quelle est l'origine des accidents survenus à Stokkem et à Herentals ? De quelle manière la ministre garantit-elle la sécurité du trafic ferroviaire ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La sécurité du trafic ferroviaire est importante. Le problème des conducteurs de trains est connu mais les rapports entre les syndicats et la SNCB ne relèvent pas de ma compétence.

Il y a une pénurie temporaire de conducteurs. Leur formation s'étend sur 27 semaines. La SNCB estime que cette période est suffisante pour garantir la sécurité.

L'accident survenu à Stokkem est le résultat de la combinaison d'une erreur humaine et d'une défectuosité technique. À Herentals, c'est une erreur humaine qui est à l'origine de l'accident.

En décembre 1999, le conseil d'administration de la SNCB a approuvé un nouveau plan de sécurité qui met l'accent sur les investissements en matière de signalisation et qui s'étend sur plusieurs années.

Aujourd'hui, j'ai discuté avec la direction de la SNCB de nombreux aspects de la sécurité du trafic ferroviaire, notamment en ce qui concerne les actes de sabotage.

Nous avons décidé de dresser un plan des points sensibles. Les questions concernant la signalisation et les congés seront encore examinées de plus près. J'attends avec impatience la réaction de la SNCB. (*Poursuivant en français*)

Cela peut être mis en évidence en procédant au recoupement de différentes données existantes. Les informations qui en ressortiront permettront de cibler les problématiques d'accident et de prendre les mesures adaptées.

M. **Jan Mortelmans** (VI. Blok) : L'instrument réglementaire des questions orales offre un cadre trop restreint pour traiter cette matière. Nous y reviendrons.

La sécurité matérielle n'est pas le seul facteur important. Les autres paramètres que j'ai évoqués sont susceptibles d'influer également sur la sécurité.

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

– *La réunion publique est levée à 17 h 28.*