

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

17 - 05 - 2000
matin

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 203

QUESTIONS

- de M. **Olivier Chastel** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur La Poste financière et la Banque de La Poste (n° 1801)
- Orateurs* : **Olivier Chastel** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 5
- de M. **Olivier Chastel** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le Service de Médiation de La Poste (n° 1802)
- Orateurs* : **Olivier Chastel** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 6
- de Mme **Anne-Mie Descheemaeker** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la desserte de la gare de Waregem (n° 1723)
- Orateurs* : **Anne-Mie Descheemaeker** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Karel Van Hoorebeke** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la ligne 55 à Evergem (n° 1733)
- Orateurs* : **Karel Van Hoorebeke** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Jo Vandeurzen** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'examen médical du permis de conduire pour le transport des handicapés (n° 1750)
- Orateurs* : **Jo Vandeurzen** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Jozef Van Eetvelt** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les accords entre la SNCB et les administrations communales (n° 1741)
- Orateurs* : **Jozef Van Eetvelt** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 8
- de M. **Charles Michel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur ABX (n° 1784)
- Orateurs* : **Charles Michel** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de M. **Guy D'haeseleer** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'état des locaux de la police des chemins de fer (n° 1818)
- Orateurs* : **Guy D'haeseleer** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10

– de M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la sécurité du rail (n° 1819)

Orateurs : **Jan Mortelmans** 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 les rétroviseurs convexes pour camions (n° 1843)

Orateurs : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 11

– de M. **Servais Verherstraeten** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la gare de Mol (n° 1847)

Orateurs : **Servais Verherstraeten** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 12

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 17 MAI 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 13 h 50.

QUESTIONS

LA POSTE FINANCIÈRE ET LA BANQUE DE LA POSTE

Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les confusions entre La Poste financière et la Banque de la Poste" (n° 1801)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Dans son rapport 1999, le service de médiation de La Poste indique une hausse spectaculaire du nombre d'appels concernant la Banque de La Poste. Les plaintes relatives à cette banque représentent plus du tiers de l'ensemble des appels.

Elles concernent surtout un cafouillage de grande envergure en matière informatique, le manque d'information des clients qui a suivi, les retards dans les virements internationaux et le silence "maison" qui génère pas mal de problèmes. La confusion est bien souvent à l'origine des litiges.

La Poste ne devrait-elle pas mieux appliquer ses obligations quant à l'information des utilisateurs ? Ne doit-on pas aider le public à démêler l'écheveau des produits et services de La Poste ?

Quels efforts concrets a-t-on mis en oeuvre pour éviter toute confusion, pour harmoniser le discours de La Poste et pour éviter les incohérences qui troublent les clients ?

M. Rik Daems, ministre (*en français*) : J'accorde toute mon attention à l'information correcte de la clientèle. Elle est prévue légalement par l'arrêté royal approuvant le contrat de gestion et résulte par ailleurs du comportement normal à attendre de toute entreprise.

À ce jour, selon les informations que l'on me donne, toutes les plaintes ont été résolues et tous les clients lésés ont été indemnisés.

Une nouvelle politique de communication sera par ailleurs mise en place en vue de gagner en précision.

La réponse est un peu facile, je le reconnais, mais il faut tenir compte du fait que La Poste connaît actuellement une période de transition résultant de son passage à un fonctionnement d'entreprise "normale".

En ce qui concerne la transformation des comptes courants (000) du Postchèque en "comptes Postchèque de la Banque de La Poste", La Poste me communique que, en 1998, les comptes de particuliers et des sociétés avec code protocole "000" ont été dénommés "comptes Postchèque" et transférés à la Banque de La Poste.

Toutefois, par contrat de service conclu entre la Banque et La Poste et La Poste, les comptes Postchèque sont toujours gérés par le BU Poste financière en sa qualité de service *provider* de la Banque de La Poste.

Les comptes d'État, dont le code protocole a été modifié en "679", ont par contre conservé la dénomination de compte postal et sont toujours gérés par le BU Poste financière.

À l'occasion de cette scission, tous les clients titulaires d'un compte ont été informés par lettre individuelle, en leur offrant en outre la possibilité de conserver un compte postal commençant par 679.

Pour réaliser de tels changements, une période de transition, d'avril à décembre 1998, fut nécessaire. La conversion effective eut lieu en janvier 1999. Malheureusement, au même moment, un important dysfonctionnement s'est produit au niveau du centre d'exploitation, provoquant en réaction un engorgement dans le service de traitement des plaintes des clients.

Du point de vue structurel se pose le problème de la transformation des *business units*. On peut se poser la question de l'intérêt de la scission des activités de banque et d'assurance, ce qui est contraire au "trends" en la matière. Une adaptation est prévisible mais je ne suis qu'actionnaire et non gestionnaire. Je ne peux donc vous donner de garanties à ce sujet. Mon rôle n'est pas de m'immiscer dans la gestion de l'entreprise.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Je me réjouis que les nombreux problèmes aient été résolus. J'espère que l'an 2000 sera celui du renouveau de La Poste.

Le président : L'incident est clos.

SERVICE DE MÉDIATION DE LA POSTE

Question de M. Oliver Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les entraves au fonctionnement du service de médiation de La Poste" (n° 1802)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Le rapport 1999 du service de médiation de La Poste rappelle les difficultés de fonctionnement déjà signalées dans son rapport précédent, résultant de mesquines représailles.

En réponse à une question orale de février 2000, vous me signaliez être d'avis que le service de médiation devrait être autonome de l'entreprise tant à La Poste qu'à Belgacom, annonçant un débat lié à la révision de la loi de 1991.

Cependant, les médiateurs continuent à déplorer leur insuffisante indépendance matérielle et les tracasseries dont ils font l'objet de la part de La Poste. Ils usent de mots précis et très "forts" : il y a manifestement un problème, et c'est un euphémisme.

La loi du 21 mars 1991 donne une impulsion en la matière mais les textes d'exécution restent insuffisants.

On peut notamment évoquer le fait que le service de médiation n'a reçu aucune demande de médiation, pas plus en 1999 qu'au cours des années précédentes : les médiateurs concluent au caractère impraticable de la formulation légale actuelle.

Monsieur le ministre peut-il m'informer des conclusions et des décisions qui ont été prises, consécutivement à la préparation de la révision de la loi de 1991 ? Peut-il expliciter les mesures prises pour assurer l'autonomie financière et les capacités d'investigation et d'arbitrage du service de médiation de La Poste ?

M. Rik Daems, ministre (*en français*) : Une solution consiste à modifier la législation. Il est étrange que les médiateurs fassent partie intégrante de l'entreprise. Mon cabinet étudie donc comment il serait possible de les dissocier de ce qui devient de plus en plus un secteur à part entière.

Les services de médiation ont été invités à faire leurs propositions. Un débat est prévu pour le mois de décembre mais je compte le lancer plus tôt.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : La fonction doit effectivement, à mon avis, être externe à l'entreprise. Et même si cela fonctionne mieux pour les télécommunications, le même principe devrait y être d'application.

Je pense qu'en effet, le débat devrait être initié un peu plus tôt, à défaut de quoi l'on risque de retrouver les mêmes critiques dans le rapport 2000 des médiateurs.

Le président : L'incident est clos.

– *La réunion publique avec questions est suspendue à 14h10.*

– Elle est reprise à 14 h 55.

DESSERTTE DE LA GARE DE WAREGEM

Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre des la Mobilité et des Transports sur "la desserte de la gare de Waregem" (n° 1723)

Mme **Anne-Mie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Waregem est une ville de 35.000 habitants située sur la ligne 75, à 27 kilomètres de Gand et à 15 kilomètres de Courtrai. Actuellement, un train IR y fait halte toutes les heures, le train IC à destination d'Anvers, de Courtrai et de Lille ne s'arrêtant pas, bien que Waregem soit un centre régional économique qui, en semaine, accueille quotidiennement quelque 4000 navetteurs. En raison du taux d'occupation relativement élevé et de l'augmentation du travail frontalier, ce potentiel de voyageurs pourrait encore s'accroître.

La ministre envisage-t-elle de faire de Waregem une gare IC ? Pourquoi aucune initiative n'a-t-elle pas encore été prise à cet effet ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : L'étude déjà effectuée par la SNCB à propos de la possibilité d'un arrêt du train IC à Waregem a débouché sur des conclusions négatives. Sur le plan technique, un tel arrêt est impossible, les gares d'Anvers et de Lille étant des gares de tête. Aux heures de pointe, bon nombre de trains P s'arrêtent déjà à Waregem.

Peut-être pourra-t-on, dans le cadre du prochain contrat de gestion, rechercher une meilleure définition des trains IC et IR.

Mme **Anne-Mie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Apparemment, le potentiel de voyageurs ne constitue pas un critère. Seule est invoquée la perte de temps. A mes yeux, l'on pourrait faire de Waregem une gare de tête. En effet, il n'est pas nécessaire que tous les trains repartent en sens inverse.

LA LIGNE 55 À EVERGEM

Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 55 à Evergem" (n° 1733)

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : L'aménagement du Kluizendok à Gand-Evergem requiert le déplacement de la ligne ferroviaire 55. Actuellement, les bassins sont en cours d'aménagement. Il n'est toutefois pas encore pos-

sible de désenclaver les terrains industriels alentour puisque la ligne 55 n'est pas encore prête.

Les habitants d'Evergem s'inquiètent à propos de la R4 et de la ligne ferroviaire. La R4 serait aménagée en site souterrain à la hauteur du carrefour d'Elslo. Par ailleurs, les riverains craignent la nuisance sonore provoquée par le trafic ferroviaire. La NMBS envisage d'installer des écrans d'1 m 50, mais ce sera insuffisant.

L'aménagement d'un site encaissé pour la R4 et la ligne ferroviaire constitue la formule la plus adéquate qui permettrait de remédier aux délais d'attente très longs près des docks et réduirait la nuisance sonore pour les riverains.

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Les délais d'attente aux passages à niveau ne sont pas aussi longs que le prétend M. Van Hoorebeke.

Le déplacement de la ligne 55 a été souhaité par la Région flamande. La décision a été prise après une large consultation des parties concernées, à savoir la ville de Gand, les responsables du port de Gand, l'administration des routes et des voies hydrauliques et la SNCB. Compte tenu de cette concertation, je n'ai aucune raison de m'opposer à cette décision.

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Cette réponse ne me satisfait pas. Les mesures proposées sont insuffisantes. La R4 a été aménagée en raison de l'importante activité économique qui s'était développée dans la région. Elle est effectivement à l'origine d'un problème de pollution sonore. Il ne faut toutefois pas négliger la fonction d'habitat. Je demande à la ministre d'informer la SNCB des préoccupations des riverains.

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Je vais demander des renseignements complémentaires à la SNCB, sur la base des questions précises des riverains.

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Je puis transmettre à la ministre un dossier complet sur ce problème.

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

EXAMEN MÉDICAL DU PERMIS DE CONDUIRE POUR LE TRANSPORT DE HANDICAPÉS

Question de M. Jo Vandeurzen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'examen médical en vue de l'obtention du permis de conduire pour le transport effectué pour le compte d'institutions mentionnées à l'article 43, 6° de l'arrêté royal du 23 mars 1998 sur le permis de conduire" (n° 1750)

M. **Jo Vandeurzen** (CVP) : L'article 43, 6, de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire a trait au contrôle médical des conducteurs qui effectuent des transports organisés pour le compte d'institutions comme les hôpitaux et les institutions médico-pédagogiques. Les tribunaux seraient amenés à se prononcer si le caractère organisé ou non de tels transports faisait l'objet d'un litige. Ils n'acceptent plus les cas de force majeure que dans le cadre de transports occasionnels.

Cette situation a pour effet que de nombreux déplacements ne pourront plus être assurés. Il serait inconcevable en effet que tous les employés et volontaires qui accomplissent cette tâche aient tous passé l'examen médical. Ce serait contraire à la tendance qui veut que les personnes handicapées puissent mener autant que possible une vie normale.

Que compte faire la ministre pour en finir avec l'interprétation étroite de la notion de transport organisé ? Pourrait-on préciser la notion de "service de transport" dans l'arrêté royal ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : L'obligation de se soumettre à un examen médical a été instaurée pour des raisons de sécurité pour plusieurs catégories de permis de conduire. Les dispositions en question figurent en effet à l'article 43, 6°, de l'arrêté royal du 23 mars 1998.

Je me rends bien compte qu'il peut en résulter des problèmes pratiques pour des personnes qui souhaiteraient proposer bénévolement leurs services en tant que chauffeur. Un règle générale présente invariablement quelques effets négatifs. L'obtention de cette attestation médicale ne constitue pourtant pas une épreuve insurmontable. L'attestation n'est d'ailleurs pas nécessaire s'il s'agit d'une collaboration sporadique. En revanche, une attestation spéciale délivrée par un ophtalmologue est nécessaire.

Il convient évidemment de faire une distinction entre un voyage annuel et un voyage hebdomadaire.

Les tribunaux sont compétents en cas de contestation. Laisser à l'administration le soin d'interpréter la disposition risquerait de conduire à des situations arbitraires ou à un excès de réglementation.

Les conducteurs qui assurent régulièrement le transport de personnes ont tout intérêt à passer à intervalles réguliers un examen médical général et un examen oculaire.

Sur le plan européen, on envisage d'ailleurs également d'imposer un examen médical avant la délivrance du permis de conduire et ensuite à intervalles réguliers.

Un transport occasionnel ne peut pas être assimilé à un transport en cas de force majeure. Le transport occasionnel ne pose aucun problème. L'administration n'est pas responsable de l'interprétation stricte des dispositions qu'évoque M. Vandeurzen.

Définir plus précisément la notion de service de transport ne constitue pas une solution.

Les personnes handicapées et leurs institutions n'ont pas encore soulevé ce problème, pas plus que le conseil supérieur national pour les personnes handicapées. Si toutefois un problème important et récurrent se posait, je ne manquerais pas de prendre des mesures.

M. **Jo Vandeurzen** (CVP) : La réponse du ministre a apporté beaucoup d'éclaircissements. Par ma proposition je voulais faire en sorte que l'on sache préalablement à quelles obligations sont soumis certains déplacements. Mais je concède que la réponse du ministre est suffisamment étayée pour se concerter de nouveau avec les personnes intéressées dans le secteur.

Le président : L'incident est clos.

ACCORDS ENTRE LA SNCB ET LES ADMINISTRATIONS COMMUNALES

Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion d'accords entre la SNCB et les administrations communales" (n° 1741).

M. **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Ma question m'a été inspirée par un cas concret mais revêt une portée plus large. Les autorités ont un rôle primordial à jouer en matière de mobilité et doivent assurer à la population un service de qualité.

L'administration communale de Bornem est disposée à apporter un soutien financier à la SNCB dans le cadre d'un accord, afin que les guichets de la gare puissent être ouverts l'après-midi. Certaines communes ont déjà conclu des accords de ce type avec La Poste.

La ministre est-elle opposée à cette méthode de travail ? Pourquoi ? S'appuie-t-elle sur des réglementations européennes ? Considère-t-elle que les pays qui recourent à cette méthode sont en infraction ?

Se fonde-t-elle sur la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques ? Lors d'une éventuelle révision de cette loi, s'opposerait-elle à l'adoption de cette méthode ? Pourquoi ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Le subventionnement d'activités de service public est réglementé par une directive CEE 1191/99 relative à l'action des États membres en matière de transports par route et voies navigables.

Ce règlement prévoit que seules les obligations liées à la notion de service public peuvent être subsidiées par les autorités publiques, selon certaines conditions et en vertu de contrats élaborés par les autorités européennes. Chaque État a le pouvoir de déterminer quelle autorité interne est habilitée à conclure ces contrats.

En Belgique, le législateur a confié à l'État fédéral le soin de déterminer les missions de services public et les subventions qui y sont liées.

Je ne suis pas contre une amélioration des infrastructures mais je répète que le législateur fédéral est le seul à pouvoir déterminer le subventionnement. Je m'opposerais donc à toute autre décision. (*Reprenant en néerlandais*)

La SNCB n'a jamais conclu de tels accords. Il n'y a aucune raison pour qu'elle le fasse maintenant. (*Poursuivant en français*)

La directive européenne et la loi belge déterminent quelles autorités peuvent être concernées par le subventionnement. D'autres pays ont désigné d'autres autorités habilitées à conclure les contrats. On peut en effet relever de nombreuses imperfections dans le système belge. Mais, au-delà du commentaire des textes législatifs existants actuellement, il faut relever que beaucoup de gares auraient besoin d'améliorations. C'est la responsabilité de la SNCB qui est engagée. Il faut donc éviter de prendre des initiatives en ordre dispersé et de reporter sur les communes les charges incombant en fait à la SNCB.

M. **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Cette réponse est indigne d'une ministre appartenant à un parti écologiste. La ministre évoque la possibilité d'une discrimination entre citoyens. "De Lijn" et les communes concluent aussi des accords, sans pour autant qu'il en résulte des problèmes. Pourquoi la possibilité de conclure des accords ne pourrait-elle être inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Je songeais à des discriminations entre communes.

M. **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Les communes prennent elles-mêmes des initiatives et prévoient les moyens nécessaires à cet effet. Où est le problème ? La ministre

Durant s'abrite constamment derrière des règles et règlements.

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

ABX

Question de M. Charles Michel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'activité d'ABX de la SNCB dans le domaine du transport routier" (n° 1784)

M. **Charles Michel** (PRL FDF MCC) : La concurrence accrue dans le secteur des transports routiers et la hausse du prix des carburants poussent les représentants de ce secteur à dénoncer ce qu'ils appellent la concurrence déloyale d'ABX. Celui-ci n'est qu'un département de la SNCB et n'est donc pas tenu de présenter des comptes annuels. Aucun chiffre permettant d'apprécier la rentabilité de ce département n'a été communiqué.

Quel est le résultat d'exploitation d'ABX en Belgique ? Quelle est la part de l'endettement et les charges financières liées à l'activité d'ABX ? Quels sont les frais directement ou indirectement liés à ABX qui sont pris en charge par la SNCB ? Quel est l'effectif du personnel d'ABX et quel est son statut ? Quel est le nombre d'agents de la SNCB qui consacrent une partie de leur temps de travail à ABX ? Quelles mesures envisagez-vous pour augmenter la transparence de cette situation ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Les comptes de résultat par entité sont les suivants. Fin 1999, les résultats d'exploitation étaient de – 134.596.616 francs contre – 868.000 francs en 1998.

La différence s'explique par l'augmentation du coût des prestations de services et des coûts de sous-traitance.

L'impact d'ABX sur le bilan de la SNCB est, ceci dit, assez faible, en comparaison de l'importance relative des chiffres de cette dernière.

Les charges financières s'élèvent à 5.739.833 francs. Le montant des dettes est de 7,07 milliards. Les frais liés à ABX sont tous pris en charge par la SNCB.

Enfin, 812 personnes sont employées par ABX. Il est toutefois impossible d'établir le nombre d'équivalent temps plein car un système interne de facturation est utilisé.

Pour le reste, de manière globale, il est vrai que, la semaine dernière, M. Somers m'a posé une question sur

la problématique des indépendants et le respect du temps de repos. M. Reynders effectue actuellement un contrôle sur le plan fiscal. Quant à moi, je procède au contrôle du respect de la réglementation en matière de transport par route.

À ce stade, aucune anomalie ne m'a été signalée. Mais il est impératif que nous ayons la garantie qu'ABX ne fonctionne pas en contradiction avec la réglementation en matière de transport par route, de temps de repos, de faux indépendants, etc. Il en est d'autant plus ainsi qu'ABX fonctionne avec des fonds publics.

J'ai posé une série de questions sur la stratégie ABX lors de l'assemblée générale de la SNCB. Je voudrais que le risque financier soit tenable par rapport à l'investissement public. J'ai aussi demandé au conseil d'administration de se pencher sur la situation d'ABX. Un rapport stratégique sera donc rédigé et me sera fourni. Nous devons toutefois rester vigilants : ABX doit respecter les règles fiscales et celles du transport routier.

M. **Charles Michel** (PRL FDF MCC) : Je me réjouis de la prise en compte de l'importance de clarifier les choses. Une certaine suspicion existe : il est indispensable de lever les doutes.

Je suis surpris par les chiffres que vous citez pour 1998 et 1999 lorsque je les compare avec ce que l'on peut lire dans une revue anglaise, selon laquelle ABX connaîtrait d'excellents résultats.

On parle de l'examen d'une possibilité de partenariat avec La Poste, dans la perspective de la libéralisation des marchés.

Il faudra voir si cette opération est de nature à permettre de clarifier les choses.

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

ÉTAT DES LOCAUX DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER

Question de M. Guy D'Haeseleer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'infrastructure défaillante de la police des chemins de fer" (n° 1818)

M. **Guy D'Haeseleer** (VL. BLOK) : La CGSP de Flandre orientale a récemment dénoncé l'état désastreux des locaux de la police des chemins de fer d'Alost, qui illustre parfaitement la situation qui règne partout dans le pays. Lors des inspections de sécurité effectuées par la gendarmerie, au sein de laquelle la police des chemins de fer a été intégrée, une mention "insuffisant" a été attribuée à 12 postes sur 16.

Il appartient au propriétaire des locaux, en l'occurrence à la SNCB, de faire effectuer les travaux de réfection. Pourquoi ces travaux n'ont-ils pas encore été entamés ? Un budget est-il prévu à cet effet ? Quand les travaux pourront-ils démarrer ? Quand sera-ce le tour d'Alost ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Le poste de gendarmerie de la gare d'Alost ne figure pas dans l'annexe C du protocole d'accord du 8 mai 1999, ce qui signifie que les frais d'entretien des locaux sont à charge de la gendarmerie. Les travaux commenceront sous peu. La superficie disponible est suffisante pour se prêter à une occupation irrégulière des locaux par un personnel qui est souvent en mission à l'extérieur.

En ce qui concerne le budget et le calendrier des travaux, je vous renvoie au ministre de l'Intérieur.

M. **Guy D'Haeseleer** (VL. BLOK) : Les membres du gouvernement se renvoient la balle. Combien de temps encore vais-je devoir faire la navette entre la commission de l'Infrastructure et celle de l'Intérieur ?

Quand les travaux débiteront-ils ? Une date concrète a-t-elle déjà été fixée ?

Le ministre Duquesne m'a déjà confirmé que rien n'était prévu au budget pour les postes de la police des chemins de fer, qui ressortissent intégralement à la compétence de la SNCB.

Les autres postes sont-ils également absents de la liste de l'annexe C du protocole, ou seul le poste d'Alost est-il concerné ?

Le **président** : Puisque la ministre ne répond pas à vos questions complémentaires, je vous suggère de les poser par écrit.

L'incident est clos.

LA SÉCURITÉ DU RAIL

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un nouveau système de sécurité pour le rail" (n° 1819)

M. **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Des pays voisins testent actuellement un nouveau système de sécurité pour les chemins de fer. Ce système devrait permettre de réduire la distance minimale à respecter entre deux trains.

Est-il exact que notre pays ne participe pas à ce projet ? Dans l'affirmative, pourquoi ? Notre pays met actuellement en service un système de transmission par balises.

Selon la ministre, le système TBL 2 se rapprocherait de la norme européenne. Il est évident qu'il ne peut y avoir qu'une norme européenne. Ce système TBL est-il comparable au système expérimenté à l'étranger ? Les deux systèmes sont-ils compatibles ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB collabore depuis 10 ans déjà à l'étude de faisabilité concernant le système de sécurité international TCS (European train control system). Nous continuons à utiliser entre-temps notre propre système TBL, un système mis au point en Belgique. La deuxième génération de ce système, TBL2, a été installée sur les lignes 96 et 3 ainsi que dans un certain nombre de locomotives.

Nous devons continuer à utiliser le système TBL, le système européen TCS n'étant pas encore opérationnel. Ultérieurement, le passage d'un système à l'autre se fera sans difficulté, compte tenu de leur interopérabilité.

M. **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Nous collaborons donc au système européen. Est-ce également le cas pour la phase expérimentale ? Dans l'affirmative, nous devrions en retrouver trace dans le plan d'investissement.

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB collabore depuis plus de 10 ans à l'interopérabilité au niveau européen, même si elle ne participe pas au projet pilote.

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

LES RÉTROVISEURS CONVEXES POUR CAMIONS

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fait d'inciter les camionneurs à installer des rétroviseurs "DOBLI" dans l'intérêt de la prévention d'accidents impliquant des deux-roues" (n° 1843).

M. **Jos Ansoms** (CVP) : Peu après l'entrée en fonction de la ministre, j'ai eu l'occasion de l'interroger sur l'utilisation par les camionneurs de rétroviseurs DOBLI dont la forme convexe permet d'éliminer l'angle mort.

La ministre avait indiqué qu'elle n'était pas en mesure de contraindre les camionneurs à utiliser ces rétroviseurs avant que la directive européenne 71/127/EC6 et la règle 47 de l'accord de Genève aient été modifiées. Néanmoins, elle envisagerait de promouvoir ce type de rétroviseur. Le ministre néerlandais songe à en encourager l'utilisation par l'octroi de subventions.

La ministre estime-t-elle qu'il convient d'encourager l'utilisation de ce rétroviseur ? Comment la ministre a-t-elle informé le secteur du transport sur les possibilités qu'offre le rétroviseur DOBLI en matière de prévention des accidents impliquant des cyclistes ? Pourquoi la modification de la directive européenne ne figure-t-elle pas parmi les priorités du programme de sécurité routière arrêté en prévision de la présidence européenne de la Belgique ? A l'instar de sa collègue néerlandaise, la ministre envisage-t-elle de recourir à des subventions ?

Par le passé, Mme Smet avait subventionné l'utilisation du pot catalytique pour lutter contre la pollution atmosphérique, alors qu'il n'existait en cette matière aucune réglementation européenne. La ministre compt-t-elle prendre le même type d'initiatives ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Un projet pilote impliquant quatre camions de la firme Van Gend & Loos est actuellement en cours. Les premiers résultats sont modérément positifs.

On rencontre des problèmes de compatibilité et d'installation sur les camions Iveco. Les rétroviseurs dépassent trop et compliquent les manoeuvres. La presse professionnelle et l'IBSR se pencheront sur ce problème dans le cadre de Via Secura.

La liste de priorités que la Belgique présentera en assumant la présidence européenne n'est pas encore fixée. Le problème de l'angle mort sera certainement examiné. Avec mon collègue néerlandais je m'efforcerai de faire en sorte que ce point soit abordé au niveau européen. Actuellement, une initiative législative se heurterait sans doute à une opposition européenne.

Le subventionnement est une piste à explorer. J'attire votre attention sur le fait que le subventionnement néerlandais des rétroviseurs concernés ne représente qu'un seul aspect d'un subventionnement plus étendu en faveur des instruments destinés à éliminer l'angle mort. J'attends le résultat d'une étude néerlandaise du service des Transports et de la Logistique concernant ces différents instruments, qui sera terminée en septembre 2000.

Tant que les résultats de cette étude réalisée aux Pays-Bas ne seront pas connus et que les projets en cours n'auront pas été menés à bien, nous ne pouvons pas nous prononcer sur la manière dont nous encouragerons l'usage de ce rétroviseur. Nul doute que je prêterai toute l'attention requise à cette question.

Dans trois semaines se tiendra du reste une table ronde à laquelle prendront part les confédérations de transporteurs. Elle permettra d'aborder nombre de thèmes, dont le dossier qui nous occupe aujourd'hui.

M. **Jos Ansoms** (CVP) : Si le secteur des transports finit par être convaincu que le rétroviseur DOBLI contribue à la sécurité, ce serait aussi important que d'élaborer une loi ou une directive en la matière. Aussi, je me réjouis de la tenue de cette table ronde avec le secteur du transport.

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

GARE DE MOL

Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre des Transports sur "la gare de Mol" (n° 1847)

M. **Servais Verherstraeten** (CVP) : En novembre dernier, la ministre déclarait que le cahier des charges et les plans relatifs à la gare de Mol seraient prêts avant la fin de l'année. L'adjudication devait avoir lieu en avril et les travaux démarrer en août.

Est-il exact que ce dossier va subir un nouveau report ? Les plans sont-ils terminés ? Le permis de bâtir a-t-il été délivré ? Le marché a-t-il déjà été attribué ? Dans la négative, pourquoi ? Dans l'affirmative, à quel prix ? Quel sort la SNCB réserve-t-elle à l'ancienne gare ?

La société de transport "De Lijn" et l'administration communale de Mol, qui sont également maîtres de l'ou-

vrage, sont-elles tenues au courant de l'évolution de ce dossier ? Des crédits ne se perdent-ils pas ? Quel nouveau calendrier la SNCB prévoit-elle ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La commune a modifié son plan de circulation et opté en faveur du rétablissement de la circulation à double sens. Les plans de la gare ont dû être adaptés à cette situation nouvelle.

La SNCB a, en effet, scindé en deux le nouveau bâtiment : une partie pour les voyageurs et une pour les services, afin de rendre les locaux plus fonctionnels et conviviaux et de ne pas laisser inoccupé l'espace dégagé par la démolition de l'ancien bâtiment.

Les crédits prévus pour cette année sont maintenus.

M. **Servais Verherstraeten** (CVP) : Ce report n'est évidemment pas pour me plaire, même si je n'ai aucun reproche personnel à adresser à la ministre. J'espère que cet épisode marquera véritablement le dernier report de ce dossier et que la SNCB fera preuve de davantage de transparence à l'égard des autres maîtres de l'ouvrage.

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

– *La réunion avec questions est levée à 16h25.*