

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

24 - 05 - 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 210

QUESTIONS

- de Mme **Frieda Brepoels** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la restructuration de La Poste (n° 1913)
- Orateurs* : **Frieda Brepoels** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 5
- de M. **Bart Laeremans** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les dépliants en français de La Poste dans des communes à facilités (n° 1890)
- Orateurs* : **Bart Laeremans** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 6
- de M. **Peter Vanhoutte** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le retard du train Bruxelles-Genk entre Landen et Saint-Trond (n° 1780)
- Orateurs* : **Peter Vanhoutte** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6
- de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la capacité financière des transporteurs routiers (n° 1823)
- Orateurs* : **Jean-Pierre Grafé** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **André Smets** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la complémentarité vélo-trains internationaux (n° 1885)
- Orateurs* : **André Smets** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Luc Paque** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la promotion du LPG (n° 1887)
- Orateurs* : **Luc Paque** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 8
- de Mme **Mirella Minne** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la ligne 109 La Louvière-Binche (n° 1930)
- Orateurs* : **Mirella Minne** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de Mme **Pierrette Cahay-André** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les problèmes à la SNCB (n° 1935)
- Orateurs* : **Pierrette Cahay-André** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9

– de M. **Francis Van den Eynde** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la société portuaire communale de Gand (n° 1925)

Orateurs : **Francis Van den Eynde** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10

– de M. **Francis Van den Eynde** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'aménagement de compartiments silencieux dans les trains britanniques (n° 1927)

Orateurs : **Francis Van den Eynde** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 24 MAI 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 15 h 15.

QUESTIONS

LA RESTRUCTURATION DE LA POSTE

Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la restructuration de La Poste" (n° 1913)

Mme **Frieda B repoels** (VU-ID) : Le 22 février dernier, le ministre avait promis que dans les trois semaines, le nouvel administrateur délégué de La Poste, M. Rombouts, ferait un exposé devant la commission. Trois mois se sont écoulés et la commission attend toujours. Entre-temps, M. Rombouts a présenté les comptes annuels pour 1999 et tenu une conférence de presse. Il a également fait des déclarations remarquées concernant l'absentéisme dû à la consommation d'alcool. Quand M. Rombouts se présentera-t-il devant la commission ? Je souhaitais également vous adresser quelques questions relatives au nombre de retraités dont la pension est versée par mandat postal. Combien de bureaux de poste

ont fait l'objet d'une agression depuis 1985 ? Qu'en est-il de l'assistance psychologique du personnel après un hold-up ? À combien s'élève le coût global du paiement des pensions ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Le plan stratégique de La Poste sera prêt à la mi-juin. Les syndicats devront être associés au volet relatif à la politique du personnel et la présence de M. Rombouts devant la commission ne présenterait guère d'intérêt avant la clôture de cette phase. Nous pourrions certes le faire venir dans le cadre de la discussion des comptes annuels. Mais, il s'agit des comptes annuels de 1999, c'est-à-dire ceux de la direction précédente. Sans doute ne serait-ce pas une mauvaise idée d'inviter, lors de la discussion de leurs comptes annuels, les dirigeants des entreprises les plus importantes dans lesquelles l'État détient une participation. Je songe notamment à la Sabena, au Ducroire, au Fonds de participation, etc.

En fonction de tous ces éléments, la gestion publique pourra être examinée. Je fournirai par écrit à Mme Brepoels les réponses aux questions spécifiques qu'elle m'a posées, car elles ont trait à des matières relativement délicates.

Le **président** : Je propose que vous fassiez aussi parvenir vos réponses aux membres de la commission.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Le plan stratégique sera déposé d'ici au mois de juin. Pourrons-nous en disposer avant les vacances parlementaires ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Normalement, cela devrait être possible.

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Pourrons-nous aussi disposer des comptes annuels avant les vacances ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Ce sera assez difficile. Je suis également disposé à informer votre commission sur les actifs de l'Etat car je m'aperçois que personne ne sait exactement ce que possède l'Etat. Je tiens à informer complètement les membres de la commission.

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

DISTRIBUTION, PAR LA POSTE, DANS LES COMMUNES À FACILITÉS, DE DÉPLIANTS RÉDIGÉS EN FRANÇAIS

Question de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "un dépliant unilingue de La Poste dans les communes à facilités" (n° 1890)

M. **Bart Laeremans** (VL. BLOK) : La Poste a récemment distribué, à Rhode-Saint-Genèse et à Kraainem, un dépliant rédigé uniquement en français annonçant la vacance de certaines fonctions et invitant les personnes intéressées à poser leur candidature. Apparemment, cet appel aux candidats émanait des Services centraux.

Est-il normal, aux yeux du ministre, que des dépliants de recrutement rédigés uniquement en français soient distribués par La Poste dans des communes flamandes ? A l'initiative de qui cette distribution a-t-elle été organisée ? Quels types de dépliants sont distribués dans les 19 communes bilingues de Bruxelles ?

Cette situation intolérable pourrait-elle se reproduire ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Il n'est, en aucun cas, question d'un acte volontaire. Il s'agit d'un problème technique d'organisation, qui a entraîné un

léger décalage dans le temps entre la distribution des documents rédigés en français et en néerlandais.

J'ai insisté pour qu'une telle situation ne se reproduise pas.

Pour les dépliants de ce type, La Poste doit veiller à ce les versions en néerlandais et en français soient distribuées simultanément.

Dans le cas qui nous occupe, la lettre de la loi a été respectée, mais pas l'esprit.

M. **Bart Laeremans** (VL. BLOK) : Je ne vois pas comment La Poste a respecté la lettre de la loi en procédant d'abord à la distribution des dépliants rédigés en français. Depuis la circulaire du ministre Peeters, il est clair que, dans les communes à facilités, les communications officielles doivent être rédigées exclusivement en néerlandais. J'espère que ce genre d'incident ne se reproduira pas à l'avenir.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : La distribution du courrier ne ressortit pas au gouvernement fédéral. La Poste est une organisation autonome qui, évidemment, est également tenue de respecter la loi.

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

RETARD SUR LA LIGNE BRUXELLES-GENK

Question de M. Peter Vanhoutte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le retard du train Bruxelles-Genk en raison d'inondations sur le tronçon entre Landen et Saint-Trond" (n° 1780).

M. **Peter Vanhoutte** (Agalev-Ecolo) : Le 8 mai dernier, le train partant de Bruxelles Centrale à destination de Genk a accusé un important retard en raison des pluies torrentielles qui se sont abattues sur le tronçon entre Landen et Saint-Trond. Le train a dû repartir vers Louvain pour se diriger ensuite vers Hasselt via Aarschot et Diest. Comme le machiniste avait terminé son service, le train n'a pas poursuivi son trajet vers Genk, bien qu'il ait été promis aux voyageurs qu'il les conduirait à destination. Les voyageurs ont donc été emmenés à Genk dans un bus bondé et sont arrivés à 21h45. A Genk, rien n'avait été prévu pour les voyageurs qui avaient manqué la dernière correspondance avec un bus. La SNCB les a abandonnés à leur sort.

Hormis les pluies torrentielles, quelles furent les causes de l'inondation du tronçon entre Landen et Saint-Trond ?

La SNCB est-elle tenue de conduire ses clients le plus rapidement possible à destination, même en cas de circonstances imprévues ? Quelles mesures concrètes la SNCB a-t-elle prises dans ce cas précis ?

La SNCB envisage-t-elle de compenser les désagréments subis par les voyageurs ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Le 8 mai 2000, le train Hasselt-Landen a dû être dévié, un violent orage ayant rendu la voie impraticable. Le conducteur était de service sur une autre ligne et, en raison des problèmes rencontrés, aucun autre conducteur n'était disponible. Le train 2217 a dès lors été supprimé. Une correspondance par bus a été assurée. Pour la SNCB, il s'agissait d'un cas de force majeure.

Conformément aux conditions générales, la SNCB doit assurer le transport des voyageurs, même si un cas de force majeure ne permet pas de respecter le contrat. Les conditions générales précisent également qu'en cas d'annulation d'une liaison, la SNCB est tenue d'amener le voyageur à destination par bus si le retard peut de la sorte être limité.

Voilà quel est le point de vue de la SNCB. Je comprends toutefois très bien le mécontentement des voyageurs. Ils doivent cependant comprendre que l'on peut véritablement parler en l'espèce de malheureux concours de circonstances.

La question de l'indemnisation pour les désagréments subis peut éventuellement faire l'objet d'avenants au contrat de gestion. Il ne peut être question de décourager les voyageurs et de les inciter à se tourner à nouveau vers la voiture.

M. **Peter Vanhoutte** (Agalev-Ecolo) : J'espère que la SNCB fournira encore des efforts supplémentaires en ce qui concerne le service aux voyageurs, particulièrement sur les petites lignes.

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

CAPACITÉ FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative à la capacité financière des transporteurs routiers" (n° 1823)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : La loi sur le transport par route impose qu'il soit satisfait par les entreprises concernées aux conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière.

Dans le cadre de la modification de l'arrêté royal du 18 mars 1991, il serait question de porter de 250.000 à 353.000 francs le montant du cautionnement à constituer pour satisfaire à la condition de capacité financière. Les transporteurs disposant d'un train de véhicules bénéficieraient d'un système dégressif de cautionnement.

La ministre confirme-t-elle cette évolution favorable aux grands transporteurs ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je confirme vos propos. L'arrêté royal 91 fixait à 250.000 francs le cautionnement d'un véhicule automoteur. Pour nous conformer à la directive européenne 98/76/CE du 1^{er} octobre 1998, un projet d'arrêté royal fixe le cautionnement à 9.000 euros pour le premier véhicule et à 5.000 pour les suivants ; son entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2001.

S'agissant de l'application d'une directive européenne, nous avons choisi de faire cette transposition en optant pour le montant "plancher".

Je conviens que les conséquences de cette augmentation sont différentes quand il s'agit d'un transporteur n'ayant qu'un seul véhicule, mais nous nous trouvons dans l'application des réglementations européennes.

Je pense qu'il pourrait être possible d'établir un coût moins lourd pour les entreprises de transport ne possédant qu'un véhicule.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : La directive ne prévoit pas de système dégressif. Le petit indépendant sera placé sur un pied d'inégalité avec ses concurrents de plus grande taille.

Cela causera la mort des petits indépendants.

J'espère que nous pourrons faire mentir le proverbe qui dit : " C'est todi li p'tit qu'on spotche". (*Sourires*)

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

COMPLÉMENTARITÉ VÉLO-TRAINS INTERNATIONAUX

Question de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la complémentarité vélo-trains internationaux" (n° 1885)

M. **André Smets** (PSC) : Les trains à grande vitesse restent dépourvus de wagons adaptés au transport combiné train-vélo et les wagons prévus à cet effet dans les trains internationaux n'offrent pas toutes les garanties de sécurité. De plus, les réglementations disparates

n'encouragent que très peu la coordination entre les compagnies et pas du tout la promotion de ce type de complémentarité.

Or, le contrat de gestion note que la SNCB s'inscrira dans une politique de développement du vélo pour les déplacements de loisirs, vers l'école ou vers le travail.

Que compte faire la ministre pour valoriser la complémentarité vélo-rail dans les déplacements internationaux ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : La complémentarité est un objectif important à atteindre. Cependant, plus le trajet est long, plus il est intéressant de disposer d'un véhicule à destination sans devoir transporter le sien.

Les transports internationaux ne font pas partie des missions de service public de la SNCB ; ce sont les impératifs commerciaux qui dictent les choix. Ainsi, dans le cas de Thalys ou d'Eurostar, il faudrait un accord des partenaires pour installer des emplacements pour vélos, lesquels emplacements seraient perdus pour des places de voyageurs.

Pour les trains internationaux classiques, la SNCB n'est pas non plus la seule impliquée. Elle cherche des solutions avec ses partenaires européens.

Par exemple, sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, il est possible de charger cinq vélos moyennant une réservation. Le prix est de 130 francs.

Je suis bien d'accord, ce n'est pas la révolution. Il est évident qu'il faut développer l'offre de places pour les vélos dans les trains.

M. André Smets (PSC) : J'insiste sur le problème d'accessibilité dans les gares.

Cinq places, c'est désolant ! Les gens prendront de plus en plus leur vélo, car l'entretien n'est pas assuré dans les gares où il y a des locations de vélos. Et rien n'est plus décevant que de ne pas disposer d'un vélo fiable à l'arrivée.

J'admire beaucoup ce qui se fait en Flandre, et j'espère qu'on fera des progrès en Wallonie.

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

LA PROMOTION DU LPG

Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la promotion du LPG" (n° 1887)

M. Luc Paque (PSC) : Vu la hausse du prix des carburants, le consommateur ne sait plus à quel carburant se vouer.

En octobre 1999, la note de politique générale prévoyait qu'un arrêté royal sur le LPG devait sortir incessamment. À l'occasion du salon de l'Automobile, la ministre annonçait qu'un arrêté royal et deux arrêtés ministériels étaient en préparation.

Cette réglementation est particulièrement attendue. Quand sera-t-elle finalisée ?

La ministre peut-elle garantir que ces mesures lèveront les principaux obstacles actuels liés à la sécurité du consommateur ?

La ministre engage-t-elle des concertations avec ses collègues afin de favoriser au mieux la promotion du LPG ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : Le LPG n'est pas la solution miraculeuse au niveau environnemental, mais c'est le moins mauvais des carburants largement distribués. Le prix de l'essence est un incitant supplémentaire à l'utiliser.

Les arrêtés doivent être déposés au Conseil des ministres incessamment.

Les arrêtés royaux et ministériels définissent les conditions de sécurité. Les choses ont été un peu longues car le fait d'avoir un macaron sur le pare-brise a été longuement discuté avec les acteurs de terrain. Les services juridiques de l'administration avaient aussi des objections fondées.

L'idée était, après adoption par le Conseil des ministres, que les Régions prennent leurs dispositions pour l'accès aux parkings souterrains. C'est d'ailleurs le cas, à titre expérimental, aux Pays-Bas.

La question de la taxe est discutée avec le ministre des Finances. La suppression de la taxe entraînerait la mise en place d'un droit d'accises de 2,35 francs par litre.

J'espère que ce débat va s'accélérer en raison de la hausse du prix des carburants.

Nous sommes dans la dernière ligne droite. Les arrêtés vont sortir dans les prochaines semaines, après des retards administratifs et des services juridiques.

M. Luc Paque (PSC) : Je suivrai attentivement le dossier. On a entre-temps pris les devants dans le secteur, où des constructeurs mettent sur le marché des véhicules équipés au LPG.

En matière de taxe, j'ai compris que ce qu'on donnerait d'une main, on le retirerait de l'autre. Je vous invite à attirer l'attention du ministre des Finances sur cette question.

Je vous invite également à activer les choses au niveau de la concertation avec les Régions, notamment au sein des conférences interministérielles.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : La chose y a été évoquée, surtout sous l'angle de l'accès aux parkings souterrains.

M. **Luc Paque** (PSC) : On ne peut pas comparer les installations actuelles avec celles d'il y a dix ou quinze ans.

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

La question de M. Pieter De Crem est remise à la semaine prochaine et la discussion de la proposition de résolution est, elle aussi, reportée.

Nous allons donc entendre les quatre questions figurant encore à notre ordre du jour.

LIGNE 109 LA LOUVIÈRE-BINCHE

Question de Mme Mirella Minne à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 109 La Louvière-Binche" (n° 1930)

Mme **Mirella Minne** (Écolo-Agalev) : Depuis quelques mois, selon des rumeurs, la ligne de chemin de fer 109 La Louvière-Binche serait supprimée et remplacée par une ligne de bus ou par un autorail. En outre, une de ces deux voies serait supprimée et remplacée par le Ravel. À terme, il y aurait donc suppression du personnel de la gare.

La ligne 109 a son terminus à Binche-Erquelines. La SNCB de Charleroi a confirmé que des travaux sont prévus en novembre prochain pour mettre la ligne à voie unique, vu l'insuffisance de la densité des voyageurs. Aucune autre modification ne serait prévue.

Or, la ville de Binche investissant beaucoup dans le tourisme, il serait urgent de réduire le trafic routier et de privilégier les transports en commun. La fréquentation de cette ligne est en progression constante et le projet Ravel va se réaliser sur le tronçon Binche-Erquelines. Beaucoup de Binchois, inquiets de ces rumeurs, veulent s'unir pour défendre la viabilité de leur gare.

Confirmez-vous ou infirmez-vous les informations reçues de la SNCB et pourrez-vous nous informer des projets à long terme prévus pour cette ligne ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Il n'est pas question de supprimer le service de train sur cette ligne. Il est vrai qu'elle sera mise à une seule voie, afin de réaliser des économies.

À long terme, pour répondre à la demande touristique, la SNCB doit pouvoir remettre un plan de transport et donner des explications quant aux suppressions proposées.

Mme **Mirella Minne** (Écolo-Agalev) : Je remercie la ministre et espère avoir d'autres nouvelles quand on décidera de mettre la ligne à une voie.

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

DIVERS PROBLÈMES À LA SNCB

Question de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "divers problèmes avec la SNCB" (n° 1935)

Mme **Pierrette Cahay-André** (PRL FDF MCC) : Ces dernières semaines, la SNCB a connu des événements de toutes sortes : retards nombreux, correspondances manquées, défaut d'informations, personnel impuissant...

À plusieurs reprises, le train de Maestricht est arrivé en retard à Liège-Guillemins. Ce train fait habituellement correspondance avec le train "direct" vers Bruxelles et Ostende, ce dernier partant à l'heure 49 ! De nombreux voyageurs – dont moi-même – ratent alors leur correspondance et sont contraints d'utiliser le train "semi-direct" Liège-Mons partant à l'heure 05 !

Si la SNCB ne prend pas des mesures, elle va perdre des clients, alors que la mobilité est devenue un leitmotiv et que l'on veut décourager l'usage de l'automobile. Les ralentissements et les retards injustifiés se multiplient, provoquant l'exaspération croissante des usagers allant jusqu'à des refus de produire leur titre de transport et à l'intervention des forces de l'ordre. Beaucoup pensent que l'augmentation de l'offre de trains en mai 1999 ne conduit qu'à plus de désagréments.

Que comptez-vous faire pour remédier à ces distorsions ?

La sécurité est prioritaire à la SNCB, mais il semble que l'offre de 8% en plus n'a entraîné qu'une surcharge du réseau avec les inconvénients qui en résultent.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je rappelle combien nos rapports avec la SNCB sont organisés par le contrat de gestion et la loi de 1991.

L'accueil et l'information ont été nos chevaux de bataille dans le cadre de ce contrat de gestion. Si les usagers ne sont pas informés de travaux, par exemple sur la ligne Maastricht-Visé-Liège dont vous avez parlé, ils pourraient se tourner alors vers le transport automobile.

Vous avez raison de mentionner les échecs du plan IC-IR et de l'augmentation de 8% de l'offre, pour laquelle nous n'étions pas prêts.

Il est également vrai que les accompagnateurs se trouvent souvent dans une situation difficile quand ils sont confrontés à la mauvaise humeur des usagers excédés.

Je m'engage à demander à la SNCB de subordonner l'augmentation de l'offre au respect des horaires.

Il faudra aussi définir plus clairement la notion d'exécution défaillante du service qui est trop souvent invoquée. La question de l'information des usagers, en cas de service défaillant, est primordiale.

Il y a encore d'autres éléments à relever dans l'avenant au contrat de gestion de la SNCB.

La priorité dans les investissements sera donnée aux projets les plus utiles pour les usagers.

Un concept de qualité totale sera développé sur la ligne Cologne-Liège-Ostende, ainsi que sur cinq autres lignes pilotes du réseau. Les résultats de cette opération serviront de base à une étude de faisabilité.

Les axes d'information et d'accueil sont très importants, mais je rappelle qu'ils font partie d'un contrat de gestion et d'un avenant qui se négocient.

Mme **Pierrette Cahay-André** (PRL FDF MCC) : Je connais les limites de vos compétences. J'insiste sur le fait que l'information rapide est absolument nécessaire pour que les voyageurs puissent s'organiser en cas de retards.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je suis d'accord avec vous. Dans le cadre de l'Euro 2000, il faudra peut-être institutionnaliser le système, en installant une sorte de radio-guidage.

L'offre de chemin de fer ne sera jamais parfaite, mais il faut l'organiser le mieux possible de manière préventive.

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

– *Présidence* : Mme **Pierrette Cahay-André**

LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE COMMUNALE DE GAND

– *Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la Société portuaire communale de Gand" (n° 1925)*

M. **Francis Van den Eynde** (VI. Blok) : La Société portuaire communale de Gand perd chaque année 150 millions de francs parce qu'à ce jour, aucune entreprise n'a pu s'établir dans la zone d'extension du port située sur le Kluizendok. L'attribution des terrains derrière les murs du quai, qui font 800 mètres de long, est bloquée du fait que la ligne réservée au transport ferroviaire de marchandises reliant Gand à Zelzate, qui passe juste derrière le Kluizendok, n'a toujours pas été détournée. C'est un gros problème pour le port de Gand qui dispose déjà de moins de possibilités d'extension que les ports d'Anvers et de Zeebrugge.

La ministre est-elle informée de ce problème et a-t-elle pris des mesures pour y remédier ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La SNCB m'a fait savoir qu'elle avait accompli depuis un certain temps déjà sa partie de travaux dans le cadre du déplacement du tronçon concerné.

A présent, elle attend que la Région flamande ait accompli une série de travaux nécessaires sur le plan des infrastructures. Donc, la balle est actuellement dans le camp de la Région flamande.

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

COMPARTIMENTS SILENCIEUX DANS LES TRAINS BRITANNIQUES

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de compartiments silencieux dans les trains britanniques" (n° 1927).

M. **Francis Van den Eynde** (VI. Blok) : Récemment, nous avons été informés de la décision prise en Grande-Bretagne de prévoir désormais "des compartiments silencieux" dans les trains. Dans ces compartiments, l'utilisation du GSM est interdite.

À l'instar des Britanniques, de nombreux voyageurs belges sont dérangés par les sonneries incessantes des GSM et par les conversations qui s'en suivent.

La SNCB envisage-t-elle de reprendre à son compte cette idée intéressante ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Même si ces pratiques sont parfois dérangeantes, de quel droit interdirions-nous l'utilisation du GSM ? A l'inverse de l'utilisation en voiture, l'usage du téléphone portable dans le train ne constitue pas un problème de sécurité. Il s'agit d'une question de courtoisie plutôt que de réglementation.

Par rapport à la Grande-Bretagne, les trajets en Belgique sont beaucoup plus courts. Pour de plus longs trajets, on pourrait peut-être envisager d'instaurer des compartiments silencieux. Il est vain de vouloir contrer l'utilisation croissante du téléphone cellulaire et de tout réglementer. Je préconise donc la courtoisie.

M. **Francis Van den Eynde** (VI. Blok) : Je remercie la ministre pour sa réponse détaillée.

Je rejoins son appel à la courtoisie mais il n'est pas toujours possible d'en faire preuve dans la réalité. En effet, téléphoner entre deux compartiments s'avère impossible en raison du volume sonore.

Je plaide en faveur de l'interdiction de l'utilisation du GSM dans l'ensemble des compartiments. Je suis convaincu qu'il faudra tenir compte de cette option à l'avenir.

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

– *La réunion publique est levée à 16 h 45.*