

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

07 - 06 - 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 226

QUESTIONS

- de M. **Pieter De Crem** au ministre de l'Intérieur sur la signalisation routière pour l'Euro 2000 (n° 1903)
- Orateurs* : **Pieter De Crem** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, aussi au nom de M. **Antoine Dusquesne**, ministre de l'Intérieur 5
- de M. **Daan Schalck** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la téléphonie mobile "mains-libres" (n° 1969)
- Orateurs* : **Daan Schalck** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6
- de MM. **Luc Paque** et **Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le respect des couloirs aériens (n°s 1996 et 2002)
- Orateurs* : **Luc Paque** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Jo Van Eetvelt** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les règlements communaux complémentaires (n° 1999)
- Orateurs* : **Jo 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 la stratégie d'ABX (n° 2037)
- Orateurs* : **Charles Michel** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de M. **Yves Leterme** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la réforme de l'IBPT (n° 1983)
- Orateurs* : **Yves Leterme** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 10
- de M. **Yves Leterme** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les dossiers "bâtiments" à Ypres-Furnes (n° 2014)
- Orateurs* : **Yves Leterme** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 11
- de M. **Servais Verherstraeten** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la distribution de l'enquête publique par La Poste (n° 2018)
- Orateurs* : **Servais Verherstraeten** et **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques 11

– de M. **Lode Vanoost** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le château de Groenendael (n° 2032)

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

12

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 07 JUIN 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 14 h 09.

QUESTIONS

SIGNALISATION ROUTIÈRE POUR L'EURO 2000

Question de M. Pieter De Crem au ministre de l'Intérieur sur "la signalisation routière pour l'Euro 2000" (n° 1903)

M. Pieter De Crem (CVP) : Dans le cadre de l'Euro 2000, des panneaux de signalisation sont actuellement installés le long des routes régionales, provinciales et communales, sans que les autorités communales en aient été préalablement informées.

À quel niveau la décision d'installer ces panneaux a-t-elle été prise ?

Pourquoi les communes n'ont-elles pas été informées de la pose de cette signalisation routière ?

Quelle est la signification des panneaux ?

Est-il correct de dire qu'il s'agit de panneaux destinés à guider les supporters ?

Existe-t-il différentes catégories de panneaux ?

Ces panneaux sont-ils identifiables par les participants à l'Euro 2000 ?

La ministre peut-elle me fournir un aperçu des itinéraires le long desquels des panneaux ont été installés ?

Comment la ministre évalue-t-elle les risques en matière de sécurité ?

Quelles mesures la ministre prendra-t-elle si, dans le cadre de leurs compétences dans le domaine du maintien de l'ordre, des bourgmestres décidaient de refuser l'accès de supporters en déplacement au territoire de leur commune.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre, aussi au nom de M. **Antoine Duquesne**, ministre (*en*

néerlandais) : L'installation des panneaux de signalisation dans le cadre de l'Euro 2000 ressortit à la compétence des autorités régionales et locales et est mise en oeuvre en application du plan de mobilité établi par chacune des villes hôtes sous la responsabilité des bourgmestres respectifs. Les panneaux invitent les supporters à rejoindre les parkings en empruntant un itinéraire balisé correspondant à la couleur de leur billet.

Il existe deux types de panneaux : les panneaux généraux, placés aux alentours de toutes les villes hôtes et destinés à l'ensemble des supporters, et les panneaux spéciaux aux couleurs des billets, placés dans les villes à l'intérieur d'un périmètre déterminé autour des stades.

L'utilisation du logo officiel de l'Euro 2000 les rend aisément identifiables.

En ce qui concerne les voies d'accès, les panneaux sont installés sur les routes régionales sous la responsabilité conjointe des Régions et de la gendarmerie. Dans les villes hôtes, les indications sont apportées sous la responsabilité du bourgmestre et des services de police locaux.

Pour des raisons de sécurité, je ne puis vous communiquer les détails de cette signalisation.

Les questions nos 8 et 9 ressortissent à la compétence de mon collègue de l'Intérieur, dont je vous communique les réponses : en réponse à la question n° 8, celui-ci précise que les panneaux de signalisation placés le long des routes ont pour objectif de diminuer les risques engendrés par l'Euro 2000. Par le placement d'une signalisation routière, le principe de la séparation des supporters est appliqué dès les autoroutes. Les supporters sont canalisés vers leur parking respectif. En réponse à la question n° 9, le ministre de l'Intérieur m'a demandé de préciser qu'il ne dispose, à ce jour, d'aucune information concernant des bourgmestres qui refuseraient aux supporters l'accès à leur territoire. Si tel devait être le cas, un contact sera pris avec les autorités administratives pour trouver une solution au problème.

M. Pieter De Crem (CVP) : En Flandre orientale, les services provinciaux étaient au courant. La gendarmerie, les commissaires de police et le procureur général de Gand ne l'étaient pas.

Les premiers panneaux sont installés à des dizaines de kilomètres du stade. Je ne considère pas que ma commune soit un point d'approche.

Comment ces panneaux ont-ils abouti là ? Qu'est-ce que cela implique ?

Je n'ai pas l'intention de laisser des groupes de supporters passer par Aalter, la commune dont je suis bourgmestre. Toutes les communes situées sur les axes de circulation doivent être informées de la situation. Au moindre problème, je ferai fermer les sorties et entrées d'autoroute. De nombreux autres bourgmestres de la région partagent mon point de vue. Il n'y a pas eu la moindre concertation. Nous ne voulons pas endosser de telles responsabilités.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Je vous laisse l'entière responsabilité de cet appel lancé aux bourgmestres. Il y a eu en permanence une concertation avec les villes-hôtes. Les panneaux ont été placés normalement à proximité des villes-hôtes. Il fallait bien indiquer l'itinéraire à suivre aux supporters. Il ne faut pas oublier qu'il y aura de nombreux étrangers parmi eux.

M. Pieter De Crem (CVP) : Les supporters en possession d'un ticket noir qui, à la sortie d'Aalter, suivront la signalisation arriveront à l'incinérateur de Eeklo. Cela n'est pas normal. Quelles initiatives la ministre a-t-elle l'intention de prendre ? Que pense-t-elle des risques au niveau de la sécurité ? Aucun bourgmestre n'est disposé à endosser spontanément des responsabilités de ce type.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : J'ai entendu votre appel. Je suis responsable de la Mobilité et donc de la canalisation des supporters dans le trafic.

Demain, je rencontre les responsables de l'administration qui ont élaboré un plan en concertation avec les Régions, les villes-hôtes et les sociétés de transport en commun.

Il y aura probablement des difficultés de circulation à l'occasion de l'Euro 2000 et il faudra certainement mettre en place des déviations. Nous ne pouvons cependant que nous baser à l'heure actuelle que sur des estimations.

Il faut espérer que la majorité des spectateurs seront de bons supporters mais la présence de hooligans est inévitable. Il faudra donc canaliser le trafic.

Le président : L'incident est clos.

TÉLÉPHONIE MOBILE "MAINS LIBRES"

Question de M. Daan Schalck à vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le dispositif

"la téléphonie mobile "mains libres" pour l'utilisation du téléphone cellulaire (n° 1969)

M. **Daan Schalck** (SP) : Selon le rapport d'un comité d'avis britannique, le téléphone "mains libres" n'offrirait pas plus de garanties de sécurité que le téléphone portable classique. Le fait de téléphoner a pour effet de davantage réduire la vitesse de réaction qu'une conversation avec un passager ou que le fonctionnement de la radio. Il est également étonnant de constater que la baisse d'attention se prolonge jusqu'à deux minutes après la conversation téléphonique. Les personnes âgées réagissent moins bien que les plus jeunes. Le relâchement de l'attention est plus important que chez les personnes qui conduisent sous l'influence d'alcool. L'incapacité à exécuter deux tâches simultanément ou l'impossibilité de détourner rapidement son attention d'une activité au profit d'une autre sont la cause de l'insécurité provoquée par l'utilisation des téléphones mobiles au volant.

Etes-vous au courant des résultats du rapport britannique du "Independent Expert Group on Mobile Phones" ?

Sur quelles études se fonde votre proposition de ne permettre que l'utilisation des téléphones "mains libres" dans les véhicules ? Dans quelle mesure les conclusions de ces études se différencient-elles de celles menées en Grande-Bretagne ?

Si les résultats de l'étude britannique valent également pour les automobilistes belges, la politique en la matière ne devrait-elle pas être adaptée ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Je connais les résultats de l'étude britannique menée par l'Independent Expert Group concernant les GSM. La proposition de ne permettre que l'utilisation du téléphone "mains libres" en voiture se fonde sur différentes études. Il est exact que l'utilisation du GSM en voiture requiert d'exécuter un nombre de gestes plus important que la seule conduite. Dans le premier cas, on enregistre une baisse des facultés de contrôle.

Selon l'enquête de *Test-Achats*, l'influence sur le degré de concentration est variable, le plus mauvais résultat étant obtenu avec un téléphone cellulaire classique. *Test-Achats* recommande l'utilisation d'un téléphone "mains-libres" avec reconnaissance vocale et est favorable à l'interdiction d'utilisation des téléphones cellulaires classiques.

Il n'y a aucune raison de considérer que les résultats de l'étude britannique ne seraient pas applicables au reste

de l'Europe. Les résultats de l'IEGMP pourraient néanmoins être précisés.

Le risque zéro n'existe pas. La distraction d'un conducteur est en toutes circonstances un facteur de danger. Le conducteur peut être distrait par le téléphone ou par les conversations dans la voiture mais aussi par la présence d'enfants, voire d'affiches le long de la route.

La conduite requiert toute l'attention possible. La meilleure solution consiste à éteindre le GSM. Une campagne sera également organisée, outre l'interdiction des communications GSM classiques.

M. **Daan Schalk** (SP) : Vos premières mesures et la campagne annoncée me semblent très positives. Nous attendons encore les résultats des statistiques des accidents imputables aux communications téléphoniques en voiture.

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

RESPECT DES COULOIRS AÉRIENS

– Question de M. **Luc Paque** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des couloirs aériens de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 1996)

– Question de M. **Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité publique des traces radar des avions enregistrés par Belgocontrol" (n° 2002)

M. **Luc Paque** (PSC) : Belgocontrol a défini, aux abords de l'aéroport de Bierset, des couloirs aériens survolant des zones à faible densité de population, telles que définies par la Région wallonne.

Néanmoins, les balises ne sont pas d'office respectées, en fonction du poids et de la vitesse des avions.

Il y aurait, de plus, une marge d'erreur entre l'axe réel et l'axe théorique du couloir balisé.

Belgocontrol est-il en mesure d'apprécier les marges d'erreur ?

Estime-t-il, en outre, que l'installation d'un radar suffira à assurer le respect des couloirs ?

De manière générale, est-il envisagé de renforcer les normes de contrôle de l'espace aérien liégeois ?

Des sanctions sont-elles envisagées ? Ont-elles déjà été appliquées ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Le mandat de Belgocontrol prévoit effectivement la concentration des trajectoires des avions le long d'une route aérienne définie par la Région wallonne, autorité compétente pour l'exploitation de l'aéroport.

Dans la pratique, cependant, cette concentration demeure relative en matière de décollages, en raison de la flexibilité des routes de départ transmises aux pilotes.

Le radar commandé par l'aéroport devrait être opérationnel fin 2001. Il ne devrait cependant pas influencer significativement les trajectoires au décollage, qui sont suivies par les pilotes eux-mêmes à l'aide de leurs instruments de bord et qui sont fortement influencées par les conditions propres à chaque vol.

Il est vrai que cette flexibilité peut déplacer les nuisances sonores sur certaines zones, ce qui provoque l'inquiétude des riverains.

Suite à l'accord fédéral du 11 février 2000, une réflexion de fond sur les procédures d'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National est actuellement en cours. Elle devrait également servir à améliorer la situation dans les aéroports régionaux et ceux-ci devraient pouvoir y envoyer des représentants.

Je me suis engagée, lors de ma visite du 11 avril dernier, à mettre sur pied un groupe similaire pour Bierset chargé d'assurer l'information des riverains, le retour de cette information et la définition d'éventuelles sanctions en matière de non-respect des trajectoires et de nuisances sonores.

M. **Luc Paque** (PSC) : Des représentants des riverains seront-ils conviés à participer à ce groupe de travail ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : À Bruxelles-National, le groupe de travail n'intègre pas de représentants des riverains.

En Région wallonne, il faudra identifier les partenaires. Il me semble que la présence des riverains serait une garantie de transparence, mais il appartient à la Région wallonne d'organiser ce groupe de travail en collaboration avec Belgocontrol, les gestionnaires de l'aéroport et les pilotes des compagnies aériennes opérant à Bierset.

M. Kubla m'a demandé des informations sur les vols en vue de savoir quelles compagnies se trouvent en convention, de connaître l'étendue du problème et d'identifier les contrevenants afin d'appliquer d'éventuelles sanctions.

M. **Luc Paque** (PSC) : Il n'y a donc eu, à ce jour, aucune sanction appliquée à Bierset ? Les traces radar sont dis-

ponibles et il n'y a pas besoin d'attendre les conclusions du groupe de travail.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : La définition des sanctions et la décision d'opérer le contrôle y afférent sont des compétences de la Région wallonne.

M. **Luc Paque** (PSC) : J'invite la ministre à mettre sur pied le plus vite possible le groupe de travail car les riverains de Bierset ont déjà beaucoup souffert des nuisances sonores.

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

RÈGLEMENTS COMMUNAUX COMPLÉMENTAIRES

Question de M. Jo Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le traitement sommaire des communes par l'administration des Transports en matière de règlements communaux complémentaires" (n° 1999)

M. **Jo Van Eetvelt** (CVP) : Conformément à l'article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière, une administration communale soumettait récemment à l'administration des communications une proposition de règlement communal complémentaire. Il s'agissait du placement de feux tricolores au croisement d'une route communale et d'une route régionale très fréquentée. L'administration a rejeté la proposition, non pas pour une question de non-conformité avec la réglementation mais parce qu'elle a jugé la proposition inopportune.

L'administration peut-elle se permettre d'adopter une attitude aussi hautaine vis-à-vis des communes ? Ne remet-elle pas ainsi en cause le principe de l'autonomie communale ? La ministre a-t-elle l'intention de donner des instructions à l'administration afin que celle-ci se borne à constater le cas échéant la non-conformité d'une proposition de règlement communal complémentaire avec l'arrêté royal du 1er décembre 1975 et les autres réglementations en vigueur en la matière ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-premier ministre (*en néerlandais*) : Il existe un régime de tutelle spécial en ce qui concerne les règlements communaux complémentaires. L'autorité de tutelle déclare dans ce cadre que la décision peut être exécutée. Il n'y a donc pas d'atteinte à l'autonomie communale. Je suis disposée à aider les communes, notamment lorsqu'il s'agit de protéger les usagers les plus faibles. Je ne m'opposerai à des initiatives communales que si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre plus large de la sécurité routière dans son ensemble.

Il existe, d'ailleurs, un lien direct entre la loi relative à la police de la circulation routière et la loi communale. Les communes peuvent prendre un certain nombre d'initiatives en matière de sécurité et de fluidité du trafic.

Je suis bien consciente de ce que, dans certains cas, il peut y avoir un problème lorsque les avis de mon administration et de la commune divergent sur certaines mesures à prendre. On pourrait éventuellement envisager de procéder à une évaluation de la tutelle sur les règlements communaux.

M. Jo Van Eetvelt (CVP) : Votre réponse apaise, en grande partie, mes préoccupations.

La ministre considère que le repos est d'intérêt général. L'utilisation d'une petite route, comme route régionale de délestage, a pour effet de perturber le repos des riverains. En outre, cette option présente des dangers pour la sécurité et la santé.

Le conseil communal adoptera-t-il malgré tout cette décision ? Peut-elle être suspendue ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Le ministre peut accéder à une demande du conseil communal sans un avis positif de l'administration. Un refus de ma part serait dûment étayé.

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

LA STRATÉGIE D'ABX

Question de M. Charles Michel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la stratégie d'ABX" (n° 2037)

M. Charles Michel (PRL FDF MCC) : En réponse à ma question posée en commission de l'Infrastructure du 17 mai dernier, la ministre avait précisé que, lors de l'assemblée générale de la SNCB, son président s'était engagé à lui fournir un rapport stratégique et une note d'orientation sur ABX. La ministre avait également signalé le report de six points de l'ordre du jour relatifs à ABX prévus pour la réunion du conseil d'administration du 28 avril. Ils portaient, notamment, sur certaines acquisitions complémentaires et sur la prise en charge de dettes et autres charges liées à certaines sous-filiales d'ABX.

Depuis lors, la presse fait état de coup de force (*La Meuse*) ou de tentative de putsch d'Etienne Schouppe (*La Libre Belgique*) à propos du département ABX. Les difficultés financières du groupe ABX qui résultent principalement de la participation allemande THL-Bahntrans, acquise alors que celle-ci était en perte et qui

n'aurait toujours pas retrouvé sa rentabilité, ont également été évoquées dans la presse.

Quelle est l'évolution récente du dossier ABX ? La ministre dispose-t-elle du rapport stratégique promis par le président du conseil d'administration de la SNCB ?

Les décisions qui ont fait l'objet d'un report ont-elles été prises entre-temps ? De nouvelles acquisitions ont-elles été décidées et, le cas échéant, à quel prix ?

Quelle est l'étendue des garanties financières que la SNCB serait amenée à fournir aux filiales ABX à l'étranger ? La garantie de l'État peut-elle être engagée par rapport aux décisions de la SNCB ?

Quelle est l'attitude du commissaire du gouvernement dans le cadre de ce dossier et de ses derniers soubresauts ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : Je n'ai pas reçu le rapport stratégique demandé. En revanche, trois documents ont été présentés au conseil d'administration du 26 mai dernier.

Le premier porte sur le développement commercial et opérationnel d'ABX et fait état des développements qui, selon la SNCB, seront nécessaires, dans un avenir proche, pour renforcer la position d'ABX sur le marché.

Le deuxième est un rapport sur les résultats et perspectives des principales filiales à l'étranger, à savoir ABX Logistics GmbH (ex-groupe THL-Bahntrans en Allemagne), SAIMA-AVANDERO (Italie) et Dubois (France).

Ces deux documents sont insuffisants, au regard du document stratégique attendu, car ils ne contiennent aucune proposition à caractère décisionnel.

Enfin, un troisième document relatif aux projections financières relatives à ABX ne comportait pas d'éléments financiers, mais plaidait en faveur d'une gestion financière intégrée.

Lors du conseil d'administration du 26 avril, aucune décision n'a été prise et des documents plus explicites ont été demandés quant à la mise en oeuvre de cette gestion et de solutions adéquates.

Une décision a été prise, lors du conseil d'administration du 5 juin, sur un accord de principe portant sur la mise en oeuvre du *pooling* de la trésorerie sur la base du *rating* de la SNCB, c'est-à-dire qu'ABX pourrait profiter des possibilités de crédit de la SNCB.

Il a été décidé de transmettre les lettres de garanties nécessaires pour appuyer les investissements du grou-

pe/filiale ABX à l'étranger, à concurrence de 115 millions d'euros, d'accorder des garanties pour le *pooling* et le *sale and lease back* et d'autoriser les projets dits "de sécurisation", qui consistent à faire payer les crédits clients par un organisme tiers.

Ces mesures ont été soumises au conseil d'administration, qui les a approuvées. Par contre, aucune consolidation ni acquisition n'a été décidée.

J'ai été informée, en temps réel, de l'évolution du dossier ainsi que des discussions et décisions du conseil d'administration.

La question qui se pose ne concerne pas le commissaire du gouvernement, mis en cause dans la presse, mais bien les conséquences éventuelles des décisions de la SNCB.

La question de la couverture par l'État d'opérations commerciales se pose, d'autant plus que la dette de la SNCB est importante (250 milliards). Si la garantie de l'État devait être demandée par la SNCB, elle ne pourrait être accordée que dans les limites des dispositions légales.

J'ai estimé qu'une étude approfondie devait être réalisée pour déterminer si les décisions de principe prises pourraient mettre en danger les missions de service public et si elles respectaient le pouvoir de tutelle de l'État.

Des études juridiques doivent préciser si une décision peut être éventuellement prise avant expiration du délai légal d'intervention du commissaire du gouvernement qui expire dans quatre jours.

M. Charles Michel (PRL FDF MCC) : Je prends note du fait que l'administrateur délégué n'a pas tenu son engagement, en négligeant de vous fournir une note stratégique claire permettant de fonder les perspectives de développement d'ABX. Quelles sont vos moyens de contrainte à cet égard ?

L'État, en investissant dans la SNCB, estime investir dans le réseau ferroviaire, alors que l'on sait que la SNCB développe des activités dans le transport par route. Il serait bon d'arriver à clarifier les choses en la matière.

La SNCB est tenue par le contrat de gestion de privilégier les missions de service public. J'insiste pour que vous obteniez toute la clarté sur ce dossier ABX.

Le président : L'incident est clos.

RÉFORME DE L'IBPT

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la réforme de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT)" (n° 1983)

M. Yves Leterme (CVP) : La semaine passée, le chef de cabinet adjoint du ministre Daems a annoncé à la presse l'intention du ministre de réformer radicalement l'IBPT avant l'été prochain. Même le cadre du personnel de l'IBPT a appris cette nouvelle par les journaux. Il semblerait que le ministre Daems veuille mieux cloisonner les différentes fonctions de l'IBPT et faire en sorte que celui-ci soit plus autonome, comme l'OfTel en Angleterre.

Quels projets échauffe exactement le ministre ? Où en est ce dossier ? Quelle procédure et quel calendrier seront fixés ? Le ministre a-t-il l'intention de demander l'avis du cadre ? S'est-il concerté avec lui ? Quel rôle le service de médiation des Télécommunications devrait-il jouer à l'avenir à son estime ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : On donne faussement l'impression que des pistes de réflexion n'auraient pas été explorées en concertation avec l'IBPT. Il va de soi que je me consulte avec une direction, non avec tout le cadre de l'IBPT. Il est parfaitement normal qu'un cahier des charges comporte des conditions. Le "side-sharing" est une des conditions qui seront posées en cas de vente publique. L'IBPT a été contacté pour rédiger et finaliser lui-même le contrat. L'expérience acquise par le cadre peut donc s'avérer très utile. Je me suis borné à avaliser la proposition de l'IBPT.

On comprend souvent mal mes méthodes, qui revêtent évidemment un caractère informel.

L'IBPT est associé à la réforme, je travaille en collaboration avec son chef, mais avec personne d'autre.

La voie suivie en Grande-Bretagne me paraît bonne. J'observe le marché.

Les membres de mon cabinet sont libres d'exprimer leur opinion, mais il y a une concertation.

Les services de médiation doivent être indépendants. Ils pourraient avoir un rôle à jouer dans un nouveau réseau de télécommunications. Il m'est difficile de fixer un calendrier, mais le deuxième anniversaire du gouvernement me semble être un moment approprié.

M. Yves Leterme (CVP) : Notre commission devrait consacrer un débat aux télécommunications, par

exemple en octobre. Ce serait plus utile que toutes ces questions individuelles.

Le ministre devrait tenir compte de l'avis d'autres personnes que M. Van Heesvelde et s'adresser officiellement à l'IBPT. Je reste en partie sur ma faim. J'ai l'impression que l'opposition n'aura pas grand-chose à dire une fois que le projet technique sera prêt.

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Je voudrais savoir si je peux présenter l'avant-projet en commission. Ce serait une première. Mais il ne faut pas oublier que les choix politiques sont faits par la majorité.

Je me mets en rapport avec le patron d'une société. La manière dont le patron de l'IBPT voit la chose au sein de sa société est son problème. Et si le résultat obtenu par cette société ne me satisfait pas, j'en parlerai avec ce patron.

M. Yves Leterme (CVP) : On peut se concerter de manière adulte, comme cela s'est fait chez Belgacom. Je note que le ministre avait déjà pris contact avec M. Van Heesvelde avant le 11 mai.

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

DOSSIERS "BÂTIMENTS" À YPRES-FURNES

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations sur "l'état d'avancement des dossiers "bâtiments" à Ypres-Furnes" (n° 2014)

M. Yves Leterme (CVP) : Le 9 novembre 1999, le ministre avait pris, en réponse aux questions que je lui avais adressées, plusieurs engagements concrets.

Les crédits nécessaires à la première phase des travaux de rénovation et de construction du palais de justice d'Ypres ont-ils été engagés au cours du premier trimestre 2000 ? Dans la négative, pourquoi ? Quel est l'état d'avancement du dossier ? Quand les travaux seront-ils entamés ?

Qu'en est-il des travaux qui doivent être entrepris à la maison de justice de Furnes ?

Quel calendrier a été fixé pour la construction de la nouvelle aile de l'hôtel des finances situé à Ypres, Arsenaalstraat ? Quand les crédits relatifs à ces travaux seront-ils engagés et à concurrence de quel montant ?

Quand la première phase de la rénovation de la prison d'Ypres sera-t-elle entamée ? Quels sont la nature et le coût exacts de ces travaux ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : La première phase des travaux de rénovation et de construction du palais de justice d'Ypres n'a pas encore fait l'objet d'engagements, les crédits disponibles étant limités. Ces engagements constituent une priorité pour le troisième trimestre de l'année, de sorte que les travaux pourront démarrer dans le courant du quatrième trimestre.

Les travaux d'aménagement des bâtiments de la maison de justice de Furnes feront l'objet d'une adjudication au cours du quatrième trimestre de cette année. Le coût total de ces travaux est estimé à 25 millions de francs.

En ce qui concerne la construction de la nouvelle aile de l'hôtel des finances à Ypres, Arsenaalstraat, le projet d'esquisse est terminé. Le coût des travaux est estimé à 120 millions de francs. Le dossier d'adjudication sera prêt dans le courant du deuxième trimestre de l'année prochaine.

Quant à la rénovation de la prison d'Ypres, le premier projet d'esquisse a été établi et examiné en concertation avec le département de la Justice. Le projet d'esquisse définitif ne sera prêt que dans quelques semaines. La première phase ne coûterait que 50 millions de francs et ferait l'objet d'une adjudication au début de l'année prochaine.

M. Yves Leterme (CVP) : Je regrette que les priorités fixées par le gouvernement précédent n'aient pas été respectées et que les projets soient retardés d'un an.

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

DISTRIBUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE PAR LA POSTE

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de l'enquête publique par La Poste" (n° 2018)

M. Servais Verherstraeten (CVP) : Le gouvernement organise une consultation sur la modernisation de la Fonction publique. A cet effet, il a conclu un contrat avec La Poste. Quand ce contrat a-t-il été conclu ? S'agit-il d'un contrat écrit ? Quelles en sont les clauses ? Quelles prestations La Poste doit-elle fournir ? Pour quel montant ? On m'a parlé d'un montant de 80 millions de francs. Quel coût réel La Poste représente-t-elle en ce qui concerne l'impression, la distribution et le renvoi des formulaires ? Le prix est-il conforme au marché ? La Poste accorderait-elle les mêmes conditions à une entreprise privée ? Le contrat comporte-t-il des clauses relatives à la procédure à appliquer dans les communes à facilités ? Lesquelles ? Comment la

consultation y sera-t-elle organisée ? Dans quelle langue le facteur s'adressera-t-il aux clients ? Chaque membre du ménage sera-t-il interrogé individuellement ? Que se passera-t-il si un ou plusieurs membres du ménage sont absents ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : En ce qui concerne les questions relatives aux communes à facilités, je vous renvoie à la réponse que le ministre Vanden Bossche a fournie à Mme Van de Castele le 24 mai dernier. On a opté pour une solution créative. Le facteur sonnera et remettra la liste de questions aux usagers, dans la langue de leur choix. Les absents seront informés par voie d'affichage qu'ils peuvent retirer un questionnaire au bureau de poste. Cette solution est adoptée aux sensibilités spécifiques des communes à facilités et à la législation linguistique.

Sur la base de l'article 141 de la loi du 21 mars 1991, l'Etat et la Poste ont signé, le 31 mai dernier, un accord en vertu duquel la Poste assurera la distribution des avis et des brochures.

L'accord concerne l'impression et la diffusion du questionnaire et des autres documents transmis par le service d'information fédéral, y compris pour les communes à facilités. Les missions sont clairement définies dans l'accord. Le prix a été fixé à 80 millions de francs.

La Poste ne souhaite pas fournir de détails sur la structure de ses coûts car elle craint que de telles informations nuisent à sa compétitivité. Il s'agit en fait d'un accord commercial avec un client important, l'Etat en l'occurrence.

M. **Servais Verherstraeten** (CVP) : Il me paraît normal que la Poste prenne cette mission à coeur et que des accords soient conclus sous la forme d'un "package deal" mais je me demande si la Poste n'a pas subi certaines pressions. Je crois que le coût réel est plus élevé.

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit d'une action commerciale qui aide la Poste à se positionner sur le marché. Dans un tel cas, le coût réel est une appréciation subjective. La Poste n'a pas subi de pressions. Il y a simplement eu un problème de communication qui a été rapidement résolu.

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

LE CHÂTEAU DE GROENENDAEL

Question de M. Lode Vanoost au ministre des télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le château de Groenendael"

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Écolo) : Lors d'une précédente réunion de la commission de l'Infrastructure, le ministre a déclaré qu'il souhaitait vendre le château de Groenendael à la Région flamande, étant donné qu'il s'agirait de la meilleure affectation possible pour ce bâtiment. Le château serait, en effet, utilisé par le service "Bos en Groen", notamment pour des activités organisées par ce service en forêt de Soignes.

La Région flamande devrait donc acquérir le bâtiment, alors que la cession de la partie wallonne et de la partie bruxelloise de la forêt de Soignes, bâtiments compris, a été réglée par arrêté royal.

Pourquoi la cession du château de Groenendael n'est-elle pas réglée par arrêté royal. Qu'en est-il du dossier relatif à la vente ? Le ministre peut-il garantir qu'il ne sera pas vendu à un organisme privé ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Je confirme la réponse que j'avais fournie en mars. La Régie des bâtiments est autorisée à vendre le château de Groenendael au service "Bos en Groen" de la Région flamande. Le procès-verbal de cession au comité d'acquisition se trouve à mon cabinet pour signature. Le service "Bos en Groen" devra établir un arrêté d'expropriation.

Le ministre président flamand, M. Dewael, m'a récemment demandé si une cession pouvait être réglée par arrêté royal. Le service juridique de la Régie des bâtiments va étudier la question.

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Écolo) : Je me réfère à des dossiers similaires où il y a eu cession sans compensation financière. Pourquoi la chose n'est-elle pas possible en l'espèce ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Le gouvernement précédent aimait se débarrasser des actifs. Ce n'est pas mon cas. J'estime également que la Région flamande a déjà trop reçu des autorités fédérales.

M. **Lode Vanoost** (Agalev-Écolo) : Ce petit bout de territoire de la Région flamande revêt une grande valeur symbolique. Le gouvernement flamand n'entend tolérer aucune activité commerciale dans une telle zone naturelle. Il n'autorise que des activités récréatives liées à la nature. Je me réjouis du fait que ces intentions soient mises en pratique.

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

– La réunion publique est levée à 16 h 01.

Imprimerie St-Luc • Nazareth • Tél 09/385 44 03