

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

28 - 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 251

QUESTIONS

- de M. **Jean-Marc Delizée** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la mise en valeur du patrimoine ferroviaire (n° 2172)
- Orateurs* : **Jean-Marc Delizée** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 5
- de M. **Jean-Marc Delizée** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la ligne 154 Dinant-Givet (n° 2166)
- Orateurs* : **Jean-Marc Delizée** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de Mme **Anne-Mie Descheemaeker** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'aérodrome de Wevelgem-Bissegem (n° 2173)
- Orateurs* : **Anne-Mie Descheemaeker** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7
- de M. **Henk Verlinde** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la délimitation des agglomérations (n° 2181)
- Orateurs* : **Henk Verlinde** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 8
- de Mme **Greta D'Hondt** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la ligne ferroviaire Termonde-Puurs (n° 2191)
- Orateurs* : **Greta D'Hondt** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de Mme **Marie-Thérèse Coenen** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la ligne 124 dans le cadre du projet RER (n° 2200)
- Orateurs* : **Marie-Thérèse Coenen** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 9
- de MM. **Marcel Bartholomeeussen** et **Bart Somers** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le financement du RER (n°s 2227 et 2229)
- Orateurs* : **Marcel Bartholomeeussen**, **Bart Somers** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 10
- de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'apprentissage de la conduite (n° 2231)
- Orateurs* : **Jos Ansoms** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 11

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 28 JUIN 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Michel WAUTHIER

La séance est ouverte à 14 h 30.

QUESTIONS

MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

Question de M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la survie des trains touristiques et la politique de mise en valeur du patrimoine ferroviaire en Belgique" (n° 2172)

M. Jean-Marc Delizée (PS) : C'est avec nostalgie qu'on évoque la traction à vapeur. Cinq associations exploitent de telles lignes à titre touristique. Mais elles ont surtout une action de conservation d'un patrimoine industriel.

Cela représente 150.000 personnes transportées par an. Ce sont aussi 200 km d'anciennes voies, utilisées à titre précaire.

Le deuxième contrat de gestion de la SNCB dans son article 28 prévoyait la cession du droit d'usage de ses

lignes désaffectées par la SNCB aux Communautés et Régions, à condition d'en assurer la sécurité.

La négociation a commencé entre la SNCB et ces entités. Mais si, dans les deux ans, la cession du droit n'est pas faite, la SNCB pourrait retirer les droits précaires.

Le 2^{ème} avenant du contrat de gestion ne parle plus de régions et de communautés. L'infrastructure des lignes désaffectées utilisées par des tiers à des fins touristiques ne relève pas de la responsabilité de la SNCB. Pourquoi n'en est-il plus fait mention ?

Il est intéressant de leur permettre de devenir propriétaire de ces voies et d'assurer leur maintien afin d'aider les associations de bénévoles.

La demande d'agrégation, en tant que transporteur secondaire, amène à un plus grand contrôle de la qualité des voies. Des agents de la SNCB pourront mettre fin à l'exploitation d'une ligne parce que les normes de sécurité ne sont pas respectées.

Les associations craignent un excès de zèle de la SNCB.

L'assurance couvrant l'association ferroviaire serait, à la base, de 200 millions. Les associations craignent une multiplication par x de ce montant.

Il y a rupture de l'accord sous forme d'ultimatum unilatéral. La SNCB cite curieusement la société Winthertur qui serait prête à trouver une solution au problème des assurances. Pourquoi citer cette entreprise ? Existe-t-il entre celle-ci et la SNCB des liens privilégiés ?

Etes-vous informée du changement d'attitude ? Etes-vous favorable à la survie de cette activité ?

Quelles initiatives comptez-vous prendre pour éviter l'arrêt de cette activité ?

La Région wallonne et la Communauté germanophone ont investi plusieurs millions dans cette exploitation touristique d'un grand intérêt.

En matière de patrimoine ferroviaire, les pays voisins ont dépensé des sommes non négligeables.

La Belgique n'a pas suivi. Quelle est votre philosophie en la matière ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Votre question souligne l'intérêt économique, patrimonial et touristique de ces lignes désaffectées, intérêt que je partage. Je comprends donc l'enthousiasme des bénévoles, chevilles ouvrières de ces initiatives, mais aussi les craintes de ces associations par rapport à une situation juridique qui n'est pas toujours très claire.

Je pense que cela joue un rôle en terme de revalorisation du rail. J'y suis attachée.

Suite à la publication du 2^{ème} avenant au contrat de gestion, les communautés, régions et provinces étaient censées reprendre les compétences de la SNCB sur les lignes touristiques.

La SNCB a pris des contacts informels avec ces instances pour connaître leurs intentions. Ces instances se sont montrées réticentes à appliquer l'article 28. La SNCB s'est retrouvée en situation délicate pour assurer le maintien et la sécurité sur ces lignes. Elle a procédé à des contrôles et a rappelé qu'il ne s'agissait pas de rompre les contrats, mais qu'elle ne pouvait se porter garante au regard des risques encourus.

Telle est la situation exposée à son ministre de tutelle par la SNCB.

L'article 28, dans le deuxième avenant, ne prévoit plus l'association des Communautés et des Régions, aucune convention d'usage n'ayant été signée par ces autorités dans les deux ans depuis le premier avenant.

De plus, le contrat impose des contraintes aux Communautés et Régions alors qu'il s'agit d'une convention bilatérale entre l'État et la SNCB.

Le deuxième avenant remplace les éléments à discuter entre la SNCB et l'État.

Cela n'exclut pas l'implication des Communautés et des Régions dans la discussion sur la reprise des lignes touristiques.

La question d'agrégation, comme transporteur auxiliaire, a été reprise dans la Directive 91/440. Les principes ont été transcrits dans l'article 12 de l'arrêté royal de mai 1997. Ont des droits la SNCB, les regroupements internationaux et les entreprises ferroviaires établies dans un des États membres, conformément aux règles de sécurité.

Un cahier des charges du personnel utilisateur de l'infrastructure ferroviaire a été publié au Moniteur.

Le gestionnaire, dans son cahier des charges, a prévu qu'une association touristique devait demander le statut de transporteur auxiliaire auprès d'une entreprise ferroviaire reconnue.

La SNCB assurera le contrôle adéquat de la sécurité sur ces lignes.

Quand la SNCB a contrôlé les lignes "musées", elle en a interdit certaines, en raison de problèmes d'infrastructure.

La formation du personnel et l'état du matériel ne relèvent pas de la SNCB qui a conseillé aux exploitants de se couvrir par une assurance.

Souhaitant que les exploitants puissent être couverts à un prix raisonnable, la SNCB a interrogé un assureur pour connaître ses conditions, à savoir Winthertur, dont vous avez mentionné le nom. Il n'y a pas de lien entre la SNCB et cet assureur.

Je suis persuadée que les associations ne font pas autre chose que garantir un haut degré de sécurité dont elles ont elles-mêmes besoin pour le bon fonctionnement de leur activité.

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Je me réjouis de l'intérêt que la ministre porte à l'action des bénévoles qui ont sauvé par leur travail un patrimoine ferroviaire.

Vous évoquez les réticences de la Région wallonne à la reprise de l'exploitation. Pourtant, M. Kubla y semble favorable. Reste le problème du contrôle de la sécurité que la Région pense ne pouvoir assumer.

On aurait pu aussi prolonger le délai de deux ans, afin de lever les obstacles techniques qui freinaient la négociation. Ne peut-on encore poursuivre les discussions ? Ce serait la solution idéale, les associations ne disposant pas des finances suffisantes pour l'entretien de ces infrastructures.

En ce qui concerne la réponse juridique à apporter à ces questions, je vais réexaminer les données à tête reposée. Les règles de sécurité sont, en général, respectées ; mais la crainte des associations est de voir établir des normes telles qu'elles ne puissent plus financièrement y répondre. Pour les rassurer, ne pourrait-on mettre tous les acteurs autour de la table avec les Régions et Communautés pour voir si elles ont la volonté de reprendre leurs lignes et quelles seraient les solutions techniques possibles ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Pour conclure, je retiens votre proposition de réunir l'ensemble des acteurs concernés. Cela pourrait peut-être permettre d'élucider les problèmes et de trouver des solutions. J'essaierai de réunir tous les intéressés autour de la table.

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

LIGNE 154 DINANT-GIVET

Question de M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 154 Dinant-Givet" (n° 2166)

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : La SNCB a cessé l'exploitation de la ligne 154 Dinant-Givet en 1989. Par une convention, cette ligne a été louée au chemin de fer à vapeur des Trois Vallées.

On a plaidé en faveur de la réouverture de cette ligne aux voyageurs pour désenclaver la botte de Givet. Qu'en est-il ?

Votre cabinet a-t-il participé à des négociations avec les autorités françaises qui semblent très favorables à ce projet ?

L'investissement est de 500 à 550 millions de francs. Des aides européennes sont-elles possibles ? Dans quelles proportions ?

En cas d'exploitation, celle-ci serait-elle concédée à la SNCB ? À une société privée ? Mixte ?

Qu'en est-il de l'avenir de la ligne touristique et de la coexistence avec le réseau Ravel ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : En effet, différentes initiatives ont été prises pour promouvoir la résurrection de cette ligne. Il n'y a pas de négociation en cours. À sa demande, j'aurai prochainement une réunion avec le président de la Région Champagne-Ardenne à ce sujet.

La Région wallonne pourrait participer à une étude.

Quant au financement, l'idée circule qu'il pourrait se monter à 500 millions. Ce projet pourrait obtenir des aides européennes. Il faudrait aussi conclure un accord franco-belge.

La SNCB ne s'est pas prononcée sur la question. L'exploitation de la ligne serait concédée à la SNCB ou à la SNCF. La connexion avec le réseau Ravel devra être étudiée.

La possibilité de la réouverture dépendra de l'intérêt de cette ligne et des priorités budgétaires du plan décennal. Des projets pourront s'y trouver en concurrence et il faudra alors un arbitrage. Pour ma part, je suis favorable à cette réouverture. Si la réponse était positive, il faudrait examiner si les 550 millions sont suffisants ou nécessaires.

Aucune négociation officielle n'a commencé, nous sommes dans une phase d'approche.

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Je remercie la ministre pour les informations qu'elle nous a communiquées.

J'ai conscience qu'il est difficile d'aller plus loin aujourd'hui.

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

AÉRODROME DE WEVELGEM-BISSEGEM

Question de Mme Annemie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aérodrome de Wevelgem-Bissegem" (n° 2173)

Mme **Annemie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : L'aérodrome de Wevelgem-Bissegem a été reconnu comme aéroport "Schengen". Des règles strictes régissent la sécurité du trafic aérien. Or, on peut sans aucune difficulté traverser le terrain de l'aérodrome, même en voitu-

re. Les portes de l'enceinte ne sont pas gardées, ni même verrouillées.

Depuis quand l'aérodrome de Wevelgem-Bissegem est-il reconnu comme aéroport "Schengen" ? L'aérodrome satisfait-il aux normes requises pour un aéroport "Schengen" ? Des infractions ont-elles été constatées ? Dans l'affirmative, quelles sanctions ont été infligées ? L'aérodrome dispose-t-il d'une enceinte fermée ? Qu'en est-il de la fermeture et de la surveillance des portes ? L'accès en voiture aux entreprises présentes sur l'aéroport est-il possible en passant par les pistes réservées aux avions ? Comment ce trafic est-il contrôlé ?

La ministre estime-t-elle que l'aérodrome de Wevelgem-Bissegem offre toutes les garanties de sécurité et qu'il peut valablement faire office d'aéroport "Schengen" ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'aéroport de Wevelgem-Bissegem a été reconnu en tant qu'aéroport "Schengen" le 17 février 1995. Cet aéroport, qui dispose également d'une infrastructure permettant un accueil séparé, est entouré d'une enceinte fermée, dont les portes ne sont accessibles qu'aux personnes en possession d'un badge. Toutefois, à la suite d'une action en référé intentée par une entreprise qui doit disposer d'un accès à l'aéroport, la porte d'entrée nord n'est pas fermée.

En principe, la présence d'une enceinte fermée autour de l'aéroport empêche que les pistes réservées aux avions (pour les manoeuvres, le décollage et l'atterrissage) soient empruntées par le trafic automobile ordinaire. Ce principe est à présent battu en brèche par l'action en référé précitée. Le 19 juin dernier, un accident s'est produit entre un avion Citation et un véhicule automobile.

En 1998 déjà, la commission de sécurité Lobeco avait mis en évidence certains problèmes concernant l'enceinte. Dans l'intervalle, ces problèmes ont été résolus.

Les conclusions de l'enquête de sécurité approfondie que j'ai demandée aux autorités de l'aéroport ne m'ont pas encore été communiquées.

Mme **Anne-Mie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Le rapport relatif à la dernière inspection de sécurité effectuée avant l'accident n'est donc pas encore disponible. Un tel rapport aurait pourtant fourni des informations intéressantes.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Je ne dispose actuellement pas d'un tel document.

Mme **Anne-Mie Descheemaeker** (Agalev-Écolo) : L'aéroport est littéralement coincé entre deux zones d'habitation. J'espère que les inspections à venir seront suffisamment sévères. Nous ne pouvons prendre aucun risque lorsque la sécurité des citoyens est en jeu.

Le président : L'incident est clos.

DÉLIMITATION DES AGGLOMÉRATIONS

Question de M. Henk Verlinde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la délimitation des agglomérations" (n° 2181)

M. **Henk Verlinde** (SP) : Le code de la route et l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 définissent la notion d'agglomération en se fondant sur des critères très vagues. Dans la pratique, ces définitions posent de nombreux problèmes. Dans de nombreux cas, la délimitation est jugée illogique par les usagers. Dans certains cas, cette délimitation est trop large, dans d'autres cas elle est trop restreinte.

Sur la base d'une étude réalisée par la Région flamande et les provinces flamandes, des critères précis et objectifs ont été fixés pour délimiter les agglomérations.

Outre les critères qui figurent dans le code de la route et dans l'arrêté ministériel en question, existe-t-il encore d'autres critères de délimitation des agglomérations ? La ministre reconnaît-elle l'existence de ce problème ? Est-elle disposée à fixer de nouveaux critères en se fondant sur l'étude précitée ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Le placement de panneaux de signalisation F1 et F3 a été limité. L'IBSR a publié un ouvrage où sont définis les critères utilisés aux fins de la délimitation des agglomérations. L'administration tient compte de ces recommandations quand elle élabore de nouveaux règlements pour les communes.

La délimitation des agglomérations a souvent été l'objet d'une interprétation trop large. Depuis janvier 1999, la plupart des communes ont mené dans ce domaine une meilleure politique. Les agglomérations ont été souvent réduites. Pour les zones où il faut toujours rouler à 50 km/h maximum, d'autres moyens tels que l'aménagement d'un goulet ont été utilisés.

Le 9 octobre 1998 a été instaurée la réglementation relative aux zones 50 qui constitue un excellent moyen d'imposer une limitation de vitesse dans les agglomérations.

Renseignements pris auprès de la Région flamande, je puis vous dire que l'enquête sur les critères n'est pas encore achevée. Elle ne serait terminée que fin août 2000. Ensuite sera créé un groupe d'experts auquel participera mon administration.

Si ce groupe devait définir des critères précis, ceux-ci serviraient de base à notre politique. Toutefois, en attendant, je m'en tiens à la réglementation actuelle concernant les zones 50.

M. Henk Verlinde (SP) : La ministre parle de la fin du mois d'août 2000. C'est une date très proche. J'ajoute que les conducteurs portent évidemment une importante part de responsabilité.

Le président : L'incident est clos.

LIGNE FERROVIAIRE TERMONDE-PUURS

Question de Mme Greta D'hondt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne ferroviaire Termonde-Puurs" (n° 2191)

Mme Greta D'Hondt (CVP) : La SNCB n'est pas favorable à la réouverture de la ligne ferroviaire Termonde-Puurs, à propos de laquelle une étude a été commandée dans l'avenant au contrat de gestion, approuvé par le gouvernement. Cette décision est mal accueillie dans la région d'Alost-Termonde parce que cette ligne est le premier maillon du désenclavement vers Anvers et qu'elle peut partiellement résoudre le problème des files. La rentabilité de la ligne pourrait être améliorée en aménageant certains arrêts.

Dans son étude, la SNCB se fonde-t-elle exclusivement sur la rentabilité de cette ligne ou tient-elle également compte des répercussions d'une réouverture de la ligne sur la mobilité ? La SNCB tient-elle compte du fait que l'aménagement d'arrêts supplémentaires, en l'occurrence à proximité de la zone industrielle "Hoogveld", pourrait accroître la rentabilité de la ligne ? L'avenant au contrat de gestion impose-t-il une étude d'impact sur la mobilité ? Dans la négative, une telle clause pourrait-elle encore être ajoutée à cet avenant ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'étude comportera une évaluation de la clientèle potentielle, une estimation des coûts d'investissement et de la rentabilité, ainsi qu'un volet "incidences sur l'environnement".

La SNCB souligne que la réouverture des lignes aura un effet positif sur la mobilité. Outre une estimation du nombre de voyageurs, les auteurs de l'étude ont égale-

ment examiné la possibilité d'aménager de nouveaux arrêts.

L'enquête évoquée par Mme D'Hondt pourrait être insérée dans l'étude. Le nombre d'arrêts existants ne peut être le seul paramètre. Il faut également tenir compte du nombre de voyageurs potentiels.

Je veillerai à ce que toutes les conditions du contrat de gestion soient respectées. Par ailleurs, les résultats de l'étude seront soumis à un examen méticuleux. Le cas échéant, je prendrai des mesures allant au-delà de celles proposées par la SNCB.

Mme Greta D'Hondt (CVP) : Votre réponse me réjouit d'autant plus que vous affirmez que la mobilité, l'incidence sur l'environnement ainsi que tous les autres éléments seront pris en compte.

Le président : L'incident est clos.

LIGNE 124 DANS LE CADRE DU PROJET RER BRUXELLOIS

Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise à trois ou quatre voies de la ligne 124 sur le territoire de la région bruxelloise dans le cadre du projet RER" (n° 2200)

Mme Marie-Thérèse Coenen (Écolo-Agalev) : La SNCB propose la mise à quatre voies de la ligne 124 de Bruxelles à Nivelles dans le cadre d'un projet de RER.

Les riverains s'inquiètent d'un projet destructeur du tissu urbain, mais aussi des expropriations : d'anciennes gares devront être détruites, des viaducs et des puits modifiés... Le propriétaire de la station d'Uccle-Stalle, classée, hésite à la rénover. Des experts consultés par les riverains estiment qu'on peut intensifier le trafic dans le gabarit actuel. Ce fut le cas dans le passé.

Le gouvernement veut actualiser les études pour la réalisation du RER. Pourra-t-on envisager l'augmentation de la fréquence sur l'actuelle ligne 124, si on passe à la mise à trois voies là où c'est possible ?

Tiendra-t-on compte, dans l'évaluation du coût, de la destruction du patrimoine et des atteintes à l'environnement ?

Pourra-t-on étudier aussi des propositions alternatives, comme le déplacement de la halte Moensberg pour autoriser le transit entre les lignes 124 et 26 ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Vous évoquez un document de la SNCB qu'il ne faut pas confondre avec le projet RER.

Le gouvernement a décidé de faire actualiser par le bureau d'études "Sistre" l'étude de 1991 sur les nouvelles offres que pourrait apporter le RER. Le groupe à haut niveau travaillera sur la base de cette réactualisation. Le RER est un projet mixte qui doit encourager l'utilisation de tous les transports publics et pas seulement de la SNCB.

Il en découle qu'il faut dégager des moyens pour améliorer l'infrastructure mais aussi pour augmenter les fréquences, donc l'offre de transports en commun. Les potentialités de croissance des fréquences sur la ligne 124 seront étudiées en priorité.

Les éventuelles modifications de l'infrastructure ne seront réalisées que si elles sont nécessaires pour le plan RER ou pour la circulation d'autres trains.

Une étude globale de la capacité des transports ferroviaires sera commandée. Elle ne tiendra pas seulement compte de l'infrastructure, mais aussi de l'ensemble du système ferroviaire.

Par rapport aux quartiers que la ligne traverse, toutes les possibilités alternatives, y compris celles d'une troisième voie permettant les dépassements, doivent être étudiées afin de limiter les dégâts et les coûts d'infrastructure.

Le respect du patrimoine et de l'environnement et le confort des riverains seront pris en compte dans les décisions finales.

L'option d'un arrêt au Moensberg est à l'étude.

Mme **Marie-Thérèse Coenen** (Écolo-Agalev) : Je voulais souligner l'indignation des riverains face à la mise à quatre voies de la ligne 124.

Il faut utiliser l'infrastructure existante et éviter les travaux inutiles.

J'insiste aussi sur la nécessité d'intégrer l'expertise des riverains dans l'évaluation des projets, surtout du point de vue environnemental.

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

LE FINANCEMENT DU RER

– *Question de M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Trans-*

ports sur "la répartition communautaire des investissements RER" (n° 2227).

– *Question de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de clarté en matière de financement RER" (n° 2229)*

M. **Marcel Bartholomeeussen** (SP) : Début mai de cette année, la ministre avait promis qu'avant l'été, on en saurait plus sur la répartition communautaire des investissements de la SNCB en région bruxelloise.

La ministre se rallie-t-elle à la clé de répartition 60/40 pour les investissements, y compris pour les investissements réalisés dans le cadre du réseau express régional bruxellois ?

M. **Bart Somers** (VLD) : La discussion concernant l'aménagement du RER s'accélère à nouveau. Jusqu'à présent, le financement concret du projet n'est pas clair. Nous admettons que cette situation est en partie due au manque de précision de nos questions posées en commission.

En fonction des besoins concrets des différentes Régions en matière d'infrastructure, il doit être possible, moyennant compensation, d'utiliser une clé de répartition flexible pour le RER. La clé de répartition 60/40 pourrait ainsi être conservée globalement et l'équilibre communautaire serait respecté.

La clé de répartition communautaire globale 60/40 qui s'applique à tous les investissements de la SNCB sera-t-elle respectée pour l'aménagement du RER ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je confirme que la clé 60/40 doit être appliquée sur l'ensemble des investissements concernant l'infrastructure ferroviaire classique. Elle couvre donc l'ensemble des infrastructures utilisables en régions flamande et wallonne. En raison de la géographie de la région bruxelloise, le réseau RER ne sera pas considéré à part : en cas d'écart par rapport à la clé 60/40 dans les investissements RER, les bénéfices seront consacrés à d'autres travaux dans la région concernée.

M. **Marcel Bartholomeeussen** (SP) : Je remercie la ministre pour sa réponse claire.

M. **Bart Somers** (VLD) : Cette réponse me réjouit. Toutes les imprécisions ont été levées.

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

APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'examen, à l'Institut belge pour la sécurité routière, de l'apprentissage de la conduite" (n° 2231)

M. Jos Ansoms (CVP) : L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a réalisé une étude concernant l'apprentissage de la conduite en Belgique. Cette étude a été réalisée à la demande du gouvernement précédent.

L'étude en question n'a pas encore été rendue publique, vraisemblablement parce que les constatations auxquelles elle a abouti seraient plutôt surprenantes. L'étude présenterait notamment une comparaison entre la formation en filière libre et la formation en auto-école. Il s'est avéré que ce sont les candidats conducteurs des classes sociales moyennes qui recourent le plus fréquemment à la filière libre alors que les enfants provenant des classes de revenu inférieures optent plutôt pour les auto-écoles.

Ces informations sont-elles exactes ? Pourquoi l'étude n'a-t-elle pas encore été rendue publique ? Sa publication est-elle encore à l'ordre du jour ?

Quels sont les axes principaux de l'étude ? Révèle-t-elle d'éventuelles différences de qualité entre la formation dans les auto-écoles officielles et la formation en filière libre ? Dans l'affirmative, quelles conclusions la ministre en tire-t-elle ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'étude à laquelle M. Ansoms se réfère, examine le profil des futurs conducteurs. La réalisation de cette étude a été supervisée par un groupe d'experts. Elle est basée sur une banque de données des candidats qui se sont présentés à un centre d'examen.

Le rapport provisoire a déjà été discuté au cabinet et a été envoyé à la Fédération des auto-écoles de Belgique (FAB). L'IBSR veillera à ce que les remarques de la FAB soient reprises dans le rapport définitif.

Compte tenu de la complexité de la matière, je ne me prononcerai pas encore sur les résultats finaux. Confronté à cette même complexité et au risque réel d'une interprétation erronée, le groupe d'experts a lui aussi décidé de ne publier les résultats qu'après l'achèvement de l'étude.

Le deuxième volet de l'étude qui est annoncé pour fin septembre 2000, concerne le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les conducteurs dans les trois ans après l'obtention du permis.

Le groupe d'experts me soumettra un rapport basé sur l'ensemble des résultats. Ce n'est qu'après réception de celui-ci que je formulerai de nouvelles propositions.

M. Jos Ansoms (CVP) : Ces dernières semaines, l'étude de viabilité concernant le village de Doel a suscité de nombreuses discussions en Flandre concernant la perception et l'utilité des études publiques. Je crains que l'étude concernant l'apprentissage de la conduite ne subisse le même sort que l'étude de viabilité concernant Doel : devoir de réserve pour les fonctionnaires, manipulations, dissimulations, etc. Si tel est le sort réservé aux études publiques, autant les supprimer !

La ministre ne peut-elle vraiment pas donner davantage d'explications concernant les constatations en matière de formation en filière libre et de formation en auto-école ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Je demeure convaincue du bien-fondé de cette méthode de travail. Je ne désire pas que des éléments importants soient trop rapidement rendus publics sans avoir été analysés avec précision. Il est un fait qu'une bonne formation des candidats conducteurs peut contribuer à la sécurité routière, mais je ne tiens pas à mettre la charrue devant les boeufs. Lorsque les résultats définitifs seront connus, nous pourrons certainement en débattre en commission.

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

– *La réunion publique est levée à 16h03.*