

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

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

05 - 07 - 2000
après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

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

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 258

QUESTIONS

– de M. **Daan Schalck** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la libéralisation de La Poste (n° 2163)

Orateurs : Daan Schalck et Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

5

– de M. **Daan Schalck** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la fusion entre le service des colis de La Poste et ABX" (n° 2164)

Orateurs : Daan Schalck et Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

6

– de M. **Jo Van Eetvelt** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le plan stratégique de La Poste (n° 2202)

Orateurs : Jo Van Eetvelt et Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

6

– de M. **Bart Laeremans** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur la diffusion de journaux d'information par Distripost (n° 2204)

Orateurs : Bart Laeremans et Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

7

– de M. **Servais Verherstraeten** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur le nouveau palais de justice à Anvers (n° 2292)

Orateurs : Servais Verherstraeten et Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

7

– de M. **Jacques Chabot** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur les services de télécommunication à caractère sexuel (n° 2295)

Orateurs : Jacques Chabot et Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

8

– de M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire à la ligne 15 (n° 2242)

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

8

– de M. **André Frédéric** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la route de contournement à Spa (n° 2234)

Orateurs : André Frédéric et Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

8

– de M. **Daan Schalck** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les tarifs préférentiels à la SNCB pour les plus de 65 ans (n° 2250)

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

9

– de M. **Jean-Pierre Grafé** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Nivelles (n° 2255)

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

9

– de MM. **Jean-Pierre Grafé** et **Karel Van Hoorebeke** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la capacité financière des transporteurs (n°s 2253 et 2298)

Orateurs : **Jean-Pierre Grafé**, **Karel Van Hoorebeke** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

10

– de Mme **Frieda Brepoels** et M. **Jean-Pol Poncelet** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le terminal TGV à Schaerbeek (n°s 2278 et 2299)

Orateurs : **Frieda Brepoels**, **Jean-Pol Poncelet** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

11

– de M. **Karel Van Hoorebeke** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la participation de la SNCB à la Société portuaire d'Anvers fusionnée (n° 2281)

Orateurs : **Karel Van Hoorebeke** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

13

– de Mme **Simonne Creyf** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur les mesures gouvernementales concernant le GPL (n° 2291)

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

13

– de M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la modulation de l'amende pour infraction routière en fonction des revenus (n° 2297)

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

15

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 05 JUILLET 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Francis VAN DEN EYNDE

La séance est ouverte à 14 h 10.

QUESTIONS

LIBÉRALISATION DE LA POSTE

Question de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les projets du commissaire européen Bolkestein en vue de modifier les règles du jeu portant sur la libéralisation de La Poste" (n° 2163)

M. Daan Schalck (SP) : Le commissaire européen Bolkestein a l'intention d'accélérer la libéralisation du secteur des postes. Il veut notamment libéraliser sans délai les lettres pesant plus de 50 grammes et le "direct mail".

Ces projets du commissaire ont provoqué une levée de boucliers au Parlement européen, notamment dans les rangs des eurodéputés français, espagnols, anglais et portugais.

Quelle est la position du gouvernement belge en cette matière ? A-t-il déjà fait part de son point de vue à la Commission européenne ? Quels effets ces projets pro-

duiront-ils sur les services universels ? Quelles seront les conséquences pour La Poste ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : M. Schalck est mal informé. Le projet de directive de la Commission européenne prévoit une limitation du segment de marché maximal pouvant être réservé à La Poste à partir de 2003. Ce qui est plus précisément en jeu, est une réduction du poids maximum par prix pour le segment pouvant être réservé. Pour l'ensemble de la correspondance, il est prévu une libéralisation complète du courrier transfrontalier sortant et du courrier express.

En 2007, le marché sera complètement libéralisé. Des mesures d'accompagnement seront prises. Le gouvernement belge est partisan d'une libéralisation graduelle et équilibrée du secteur de telle sorte que les entreprises aient la possibilité de se préparer.

Le gouvernement belge a informé la Commission européenne de sa position de manière informelle.

Pour l'entreprise qu'est La Poste, la libéralisation a évidemment des conséquences sur le plan de la gestion. Elle s'y prépare toutefois activement, notamment par une large différenciation de ses produits.

M. Daan Schalck (SP) : Les accords concernant le rythme de libéralisation doivent être respectés. Le calendrier était déjà rigide. Les entreprises doivent avoir l'occasion de s'adapter au nouveau marché.

Le président : L'incident est clos.

FUSION ENTRE LE SERVICE DES COLIS DE LA POSTE ET ABX

Question de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les projets de fusion entre le service colis de La Poste et ABX" (n° 2164)

M. Daan Schalck (SP) : En mars dernier, une fusion entre le service colis de La Poste et ABX a été annoncée. La nouvelle société devrait être opérationnelle au 1er septembre 2000. Où en est ce dossier ? Le calendrier prévu a-t-il jusqu'à présent été respecté ? Quel sera le statut des travailleurs de cette nouvelle société ? Qu'advient-il, au sein de La Poste, des agents qui n'y seront pas transférés ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : La Poste me communique qu'il n'y aura pas de fusion dans l'immédiat. Seule une joint-venture a été annoncée. Il a été décidé de développer davantage le service des colis à l'intérieur de La Poste. Un accord sera cependant conclu avec ABX pour les colis d'un poids supérieur à 20 kg. On s'y attelle pour l'instant. Il m'est dès lors impossible de répondre à d'autres questions en la matière. Je serai sans doute en mesure d'y répondre en septembre.

M. Daan Schalck (SP) : Il est bon que La Poste se démarque sur le marché. La précipitation est à proscrire, certainement en période de restructuration et de management nouveau. On s'est exprimé de manière hâtive.

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Le positionnement sur le marché incite La Poste à faire des déclarations qui font la une des journaux.

M. Daan Schalck (SP) : Des déclarations qui sèment l'inquiétude parmi le personnel...

Le président : L'incident est clos.

PLAN STRATÉGIQUE DE LA POSTE

Question de M. Jo Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le plan stratégique de La Poste" (n° 2202)

M. Jo Van Eetvelt (CVP) : Le plan stratégique de La Poste est ambitieux, mais les syndicats ne paraissent pas disposés à y collaborer. Ils formulent des critiques pertinentes. Le volume du travail est d'ores et déjà très important. Qu'en sera-t-il après le départ de 9000 agents ? Le nouveau système de tri rendra-t-il la charge de travail acceptable ? Quel montant sera disponible pour réaliser le plan social ? Ce montant suffira-t-il ? Comment s'explique la différence par rapport au montant initial de 12 milliards ? Les facteurs bénéficieront-ils d'une augmentation ? Dans la négative, comment pourra-t-on remplacer le personnel ? La durée du temps de travail sera-t-elle ramenée à 35 heures, avec maintien du salaire et du volume de travail ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Je crois qu'il serait bon de procéder par le biais d'un rapport annuel. À l'occasion de la rédaction de ce rapport, des explications pourraient être demandées sur la plan stratégique.

Le plan stratégique se fonde sur les projets d'amélioration opérationnelle qui font actuellement l'objet de tests. Ils s'agit de réorganiser le volume de travail et de simplifier les méthodes de travail, notamment grâce à un tri préalable automatique.

Le plan social est arrêté dans les détails et fait l'objet de discussions avec les syndicats. Son coût total s'élèvera à quelque 12 milliards. La Poste peut dès à présent y consacrer 6 milliards. Le montant de 12 milliards est donc maintenu.

Il est prématuré de discuter des augmentations salariales, avant d'avoir enregistré les résultats de la réorganisation. Cette mesure est d'ailleurs du ressort de La Poste.

J'ai déjà répondu partiellement à la question relative à ABX. Les discussions se poursuivent et une collaboration sera certainement mise sur pied pour les colis de plus de 20 kilos.

M. Jo Van Eetvelt (CVP) : Le plan prévoit-il le départ de 9000 agents ? Comment, dans ces conditions, améliorer le service ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Les effectifs seront réduits, mais sans qu'il soit nécessaire de procéder à des licenciements. Le service à la clientèle sera amélioré grâce à des réaménagements et des "business

plans", qui ne sont toutefois pas comparables aux "business-units" de la SNCB. La Poste se caractérise par une grande transparence et des négociations ont eu lieu à grande échelle avec les syndicats. Je ne m'attends par conséquent pas à des problèmes.

Le président : L'incident est clos.

DIFFUSION DE JOURNAUX D'INFORMATION PAR DISTRIPOST

Question de M. Bart Laeremans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la diffusion de journaux d'information via Distripost" (n° 2204)

M. Bart Laeremans (VL. BLOK) : Le 15 mars dernier, j'interrogeais le ministre à propos de la distribution de brochures d'information par Distripost et de la discrimination qui est faite, à cet égard, entre les publications émanant des communes, d'une part, et de partis ou d'associations, d'autre part. Le ministre s'était engagé à organiser une concertation en vue de mettre en place une réglementation plus uniforme.

Des progrès ont-ils été réalisés dans ce dossier ? Comment la différence entre brochures d'information et brochures publicitaires doit-elle désormais être interprétée ? Quels tarifs La Poste pratique-t-elle en ce qui concerne les dépenses électorales ?

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : J'ai confié à l'IBPT le soin d'organiser la concertation que vous évoquez. Une première réunion aura lieu le 7 juillet, ce qui correspond, en effet, à un léger retard par rapport au calendrier prévu initialement.

Les tarifs pour les imprimés électoraux, tels que fixés par l'article 41 de l'arrêté royal du 12 janvier 1970 portant réglementation du service postal, restent d'application, soit, en termes concrets, 50 pour cent du tarif ordinaire ou des conditions générales plus favorables.

Les imprimés doivent être déposés dans les délais pour permettre la distribution en temps utile. Il doivent être triés et regroupés par bureau de distribution et déposés au guichet dans une enveloppe ou un emballage ouverts, portant au dos la mention "imprimés électoraux".

M. Bart Laeremans (VL. BLOK) : J'espère que les partis ne seront pas confrontés à de mauvaises surprises. En ce qui concerne les autocollants, j'espère que le ministre obtiendra rapidement des résultats et nous en fera part.

Le président : L'incident est clos.

– **Présidence : M. Lode Vanoost**

NOUVEAU PALAIS DE JUSTICE À ANVERS

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le marché de promotion concernant le nouveau palais de justice anversoïse" (n° 2292)

M. Servais Verherstraeten (CVP) : Il est prévu de construire un nouveau palais de justice à Anvers. Le marché de promotion s'y rapportant a débuté, le 23 mai, par l'adjudication de la Régie des Bâtiments. Une réunion d'information obligatoire a été organisée le 22 juin et toutes les propositions doivent être remises pour le 7 juillet. Cette procédure n'est-elle pas trop rapide ? Le ministre serait-il disposé à prolonger le délai ?

Des garanties financières sont également exigées. Est-ce la procédure habituelle alors que les montants n'ont pas encore été fixés ?

Les soumissionnaires peuvent-ils soumettre d'autres propositions ?

Les adjudications publiques doivent se dérouler équitablement, en garantissant à l'adjudicateur un niveau de qualité aussi élevé que possible et en permettant une concurrence entre les soumissionnaires. C'est la raison pour laquelle je vous ai posé cette question.

M. Rik Daems, ministre (*en néerlandais*) : Ma réponse concernant ce délicat dossier sera particulièrement pondérée.

La date d'adjudication ne peut pas être reportée et le délai de publication a été respecté. En outre, un report risquerait de remettre en question le calendrier prévu dans le cahier des charges.

Si la demande de garanties financières n'est pas habituelle, elle n'est pas exceptionnelle non plus. Dans ce dossier, il était nécessaire d'y recourir, puisque l'étude n'était pas encore terminée au moment où la procédure de désignation du promoteur a débuté.

L'article 114-115 du cahier des charges spécial stipule expressément que la présentation de variantes n'est pas autorisée. Par ailleurs, ce projet est également de nature à apporter une plus-value artistique et esthétique. La réglementation doit donc être suivie à la lettre.

M. Servais Verherstraeten (CVP) : Cette réponse ne m'étonne guère. Le ministre est lié par le cahier des charges de la Régie. Comme les règles sont particulièrement contraignantes et que les délais sont en outre très

stricts, il se pourrait que le nombre de candidats soit limitée, ce qui risque de faire grimper les prix.

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

SERVICES DE TÉLÉCOMMUNICATION À CARACTÈRE SEXUEL

Question de M. Jacques Chabot au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les annonces à caractère sexuel dans les toutes-boîtes" (n° 2295)

M. **Jacques Chabot** (PS) : Une loi votée le 27 mars 1995 interdit aux Télécommunications de diffuser à destination des mineurs de la publicité pour des services à caractère sexuel.

Cependant, elle est sujette à interprétations.

Les abonnés au téléphone peuvent faire "bloquer" l'accès aux lignes 077. Cependant, certaines annonces proposent aux femmes de composer des numéros gratuits (0800) pour accéder à des services similaires. L'accès des mineurs à ces services devient possible, alors qu'ils devraient faire l'objet d'une protection particulière. Dès lors, n'y aurait-il pas lieu d'attribuer à de tels services des numéros identifiables, afin qu'ils puissent être bloqués ?

Ne serait-il pas opportun d'évaluer l'efficacité de la législation en la matière en termes de protection des mineurs ?

M. **Rik Daems**, ministre (*en français*) : Il est vrai que certains types d'information sont accessibles via d'autres numéros que les 077, numéros utilisés par des services à orientation érotique qui ont opté pour la fourniture d'un accès gratuit. Cependant, ici, il s'agit d'organisation de "rencontres" et, selon les enquêtes, il semble que ce soient surtout des hommes qui les utilisent.

Je partage votre souci d'éviter que des mineurs aient trop facilement accès à ces services utilisant le 0800.

J'ai chargé l'IBPT d'étudier la possibilité de contrôler l'accès des mineurs à ces services, sachant que la liberté du choix sexuel doit être préservée pour les personnes adultes.

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

RACCORDEMENT DE LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE À LA LIGNE 15

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième accès ferroviaire et plus particulièrement, le possible raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire à la ligne 15 (n° 2242)

M. **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Le gouvernement flamand a décidé que le port d'Anvers bénéficierait d'un deuxième désenclavement ferroviaire. La SNCB ne serait pas favorable à un raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire à la ligne 15 en direction de Herentals, puisque le deuxième désengorgera la ligne 15.

Cette ligne ferroviaire figure toutefois dans les plans et le dossier technique du gouvernement flamand. Le ministre peut-il nous donner des précisions à ce sujet ? Les habitants de Lierre et plus particulièrement ceux du quartier *Kloosterheide* attendent ces précisions avec impatience.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Lors de la confection des premiers plans, la SNCB a constaté que des problèmes se posaient au niveau de la liaison par *Kloosterheide*. Ne voulant pas hypothéquer le deuxième désenclavement portuaire, la SNCB a estimé que ce raccordement n'était pas indispensable. Pour le deuxième désenclavement du port, elle a élaboré un tracé avec une liaison passant par l'ouest et une courbe de raccordement avec la ligne 15. Compte tenu du fait que le deuxième désenclavement devrait déjà permettre d'assurer une capacité suffisante, la SNCB espère qu'il n'y aura pas lieu de réaliser ce raccordement.

M. **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Je m'étais attendu à ce type de réponse. Les habitants du quartier aimeraient savoir à quoi s'en tenir au niveau des délais. S'agit-il d'un délai de 5, de 10, voire de 40 ans ? Si je vous comprends bien, l'idée n'est en tout cas pas exclue ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : C'est exact.

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

ROUTE DE CONTOURNEMENT À SPA

Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la mobilité et des Transports sur "la réalisation d'une route de contournement à Spa" (n° 2234)

M. André Frédéric (PS) : Depuis de nombreuses années, on évoque la possibilité d'un contournement routier à Spa. Cette voirie aurait pour but de permettre l'évacuation rapide de la majeure partie de la production de Spa-Monopole sans traverser le centre de la ville, ce qui améliorerait l'image de marque de celle-ci.

Fin 1999, le ministre wallon Daras a lancé une étude en vue de réaliser un plan de mobilité sur le territoire de Spa.

De plus, son collègue Foret a fait part de son intention d'inscrire au plan de secteur de Verviers-Eupen la route de contournement de Spa. Il semblerait que des premières conclusions aient été tirées de l'étude lancée en 1999. Disposez-vous d'informations à ce sujet ?

Quels contacts avez-vous établis avec la SNCB quant à l'évacuation de la production de Spa-Monopole par le rail ?

Des contacts ont-ils été pris avec cette société en ce sens ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*) : Les études ont bien été lancées. L'une est consacrée à la mobilité considérée globalement, en tant qu'élément de la politique de revitalisation spadoise. L'autre est relative à l'évacuation du charroi par rail.

Ces études sont commandées par la Région. Mon cabinet y est associé. La SNCB est liée à la première étude, Inter-Ferry-boat à la seconde.

L'objectif est de rendre le centre-ville plus attractif. La première étude est en bonne voie. Des propositions ont été formulées. Le 3 juillet, un accord de principe a été obtenu et, en septembre, un plan de mobilité sera proposé.

La seconde étude a également progressé. Une réunion destinée à promouvoir les avantages du rail a été organisée. Le producteur – la société Spa Monopole – semble porter un certain intérêt à cette dernière, mais aucune conclusion ne s'est encore dégagée.

M. André Frédéric (PS) : Il faut être conscient de la nécessaire urgence de trouver une solution à ce problème, d'autant qu'un projet privé et public baptisé "Aqualis" d'un montant d'un milliard est prévu pour la revitalisation de cette station thermale.

Les études doivent aboutir et être concrétisées. J'en ai vu beaucoup, en vingt ans de carrière, et j'espère que celles-ci aboutiront. Au nom de ma région, je vous demande de faire usage de votre pouvoir en la matière.

Le président : L'incident est clos.

TARIF PRÉFÉRENTIEL À LA SNCB POUR LES PLUS DE 65 ANS

Question de M. Daan Schalk à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'élaboration concrète de la mesure permettant aux plus de 65 ans de parcourir en train n'importe quel trajet en Belgique moyennant le paiement de cinquante francs" (n°2250)

M. Daan Schalk (VL. BLOK) : Un accord a été conclu entre le gouvernement fédéral et la SNCB à propos d'un avenant au contrat de gestion actuel. À partir du 1^{er} juillet 2000, les personnes de plus de 65 ans pourraient, pour 50 francs par trajet, voyager sur l'ensemble du réseau ferroviaire moyennant certaines limitations aux heures de pointe. Il me revient que la SNCB considère qu'il s'agit à chaque fois d'un voyage aller-retour pour un prix forfaitaire de 100 francs. Les personnes intéressées pourront-elles obtenir un ticket aller simple pour 50 francs ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'annexe 11bis du deuxième avenant au contrat de gestion prévoit qu'il s'agit en l'occurrence toujours d'un voyage aller-retour au prix de 100 francs. Je puis comprendre la surprise. Les textes ont apparemment été mal interprétés par la presse qui a, par conséquent, mal informé la population. Le prix de 50 francs n'a jamais été mentionné par la SNCB.

M. Daan Schalk (VL. BLOK) : Je puis comprendre que pour des raisons administratives, il ne soit pas possible de délivrer des tickets aller simple. La SNCB pourrait éventuellement prévoir une carte de dix voyages à 50 francs par trajet. Il en résulterait assurément une économie administrative pour la SNCB et cette mesure serait davantage de nature à satisfaire les clients. Je me rends toutefois bien compte que la ministre ne peut pas ignorer les dispositions du contrat de gestion.

Le président : L'incident est clos.

TRONÇON BRUXELLES-NIVELLES

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement des études relatives à la mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Nivelles" (n° 2255)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Fin 1998, la SNCB décidait de réaliser des études techniques pour la mise à

quatre voies des lignes Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies.

Des relevés aériens ont été effectués, quoique des relevés soient déjà disponibles auprès de la Région wallonne. Ils ne tiennent pas compte d'éventuelles troisième ou quatrième voies.

Quels sont les moyens en personnel affectés à cette étude par la SNCB et dans quels délais les demandes de permis pourront-elles être introduites auprès des trois Régions ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : En ce qui concerne le tronçon Bruxelles-Ottignies – 161 – les plans terriens relatifs à l'intégration des troisième et quatrième voies sont en voie d'achèvement.

Le calendrier de la SNCB prévoit l'introduction des demandes de permis auprès des trois Régions à la fin de cette année.

En ce qui concerne le tronçon Bruxelles-Nivelles, les photos aériennes ont été réalisées, mais leur restitution n'est pas encore terminée. L'introduction des permis auprès des Régions est prévue pour juin 2001.

Quant aux moyens en personnel, la SNCB ne m'a pas fourni la réponse, mais je pense vous la faire parvenir.

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 capacité financière des transporteurs routiers" (n° 2253)*

– *Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'arrêté royal en exécution de la directive européenne 98/76/CE du 1^{er} octobre 1998" (n° 2298)*

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Je reviens au projet d'arrêté royal visant à se conformer à la directive européenne 98/76/CE du 1^{er} octobre 1998.

En contradiction avec la jurisprudence – de trois arrêts de la Cour de Cassation notamment – et la logique économique, le cautionnement serait élargi à certains fournisseurs de biens et de services qui bénéficient donc d'un privilège énorme au détriment des clients et sous-traitants.

Pourquoi accroître la pénalisation de ce secteur et décourager les jeunes et les PME de se lancer dans cette activité ?

De plus, parmi les réglementations en vigueur dans l'Union européenne, seule la Belgique applique un cautionnement obligatoire. L'élargissement imaginé dans votre projet donne à la Belgique une position encore plus extrême dans l'Union européenne.

Présidence : M. Hugo Philtjens.

Votre arrêté royal perturbe donc tout un équilibre économique.

Je suggère que vous demandiez l'avis de la commission Droit commercial et économique de notre Parlement.

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Le cabinet n'entend pas tenir compte des points de vue formulés par les banques et les assureurs et il invoque l'urgence. Le cabinet peut-il le faire pour un dossier qui est en souffrance depuis des années et dans lequel il conviendrait d'éviter les contestations ?

La ministre sait-elle que les créanciers institutionnalisés, tels les fournisseurs de carburant et les sociétés de cartes bancaires, réagissent très rapidement en cas de non paiement et que, par le passé, ils exigeaient la totalité de la caution, avant-même que les clients et les sous-traitants aient pu recourir au cautionnement ?

La ministre comprend-elle qu'en étendant la portée de la caution, elle signe un chèque en blanc aux entreprises de transport et qu'elle ne contribue, dès lors, en rien à l'assainissement du marché ?

La ministre estime-t-elle qu'il appartient aux assureurs d'assainir le marché du transport et de prendre le relais des pouvoirs publics ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : C'est une loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses qui a institué le principe de cette caution. Une directive européenne détermine les capacités de paiement en la matière.

Il y a eu une réunion avec les représentants des transporteurs, du monde bancaire et des assurances, consacrée au rôle des cautions. Ce sont les transporteurs qui demandent de valider leur crédibilité bancaire, en élargissant la portée de la caution.

Le montant du cautionnement est de 363.059 francs pour le premier véhicule et de 201.700 francs pour le deuxième. De plus, ce système prévoit la caution solidaire.

Le projet d'arrêté prévoit que le cautionnement est affecté à la garantie des dettes découlant de l'exécution d'activités de transport.

Le 20 octobre 1993, un arrêt de la Cour de Justice européenne précisait qu'une interprétation trop restrictive du cautionnement serait contraire au *ratio legis* de celui-ci.

Il faut éviter de mélanger les conditions d'autorisation de l'acte de commerce et les dettes d'entreprise. Nous avons opté pour un moyen terme et une interprétation plutôt restrictive, tenant compte de l'usager, du sous-traitant et de certaines dettes de transport. (*Poursuivant en néerlandais*)

J'ai demandé l'avis des banques et des assureurs. Il ne semble pas opportun de revenir sur le principe de la caution comme garantie de la fiabilité d'une entreprise de transport comme stipulé dans la loi du 3 mai 1999. Mais la caution pour accéder à la profession ne peut pas constituer une formalité administrative. Lors d'une réunion à mon cabinet au mois de juin, nous ne sommes pas parvenus à aboutir à un consensus avec le secteur du transport qui, pour cette raison, souhaite accorder la priorité à la promulgation des arrêtés d'exécution et à la meilleure définition de la caution comme instrument. L'avis du Conseil d'Etat en la matière sera déterminant. (*Reprenant en français*)

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

L'avis du Conseil d'Etat sera un élément intéressant d'appréciation de l'opportunité de la mesure. Par ailleurs, la commission de ce Parlement qui traite du droit commercial se penche sur le problème.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Certes, vous avez consulté, le 6 juin dernier, les associations professionnelles et les organismes cautionneurs, mais leurs avis étaient loin d'être unanimes. Les organismes bancaires, les assureurs et les petits transporteurs y étaient opposés, mais tenir compte des avis exprimés ne fait sans doute pas partie de la culture écolo.

Par ailleurs, pour agir dans une telle précipitation, vous invoquez l'urgence de se conformer à une directive européenne. Or, celle-ci date de 1998. Pourquoi y a-t-il soudain urgence ?

Vous n'avez attendu ni l'avis du Conseil d'Etat ni l'accord du Conseil des ministres, puisque vous avez envoyé aux transporteurs une injonction de se conformer à un projet d'arrêté !

Vous ne justifiez pas légalement l'instauration d'un cautionnement privilégié au bénéfice de certains fournisseurs de services. La Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Ir-

lande, l'Espagne, l'Autriche, la Finlande et la Suède ne parlent pas de caution, mais uniquement de preuve de capacité financière. Seul le Luxembourg prévoit une garantie.

Votre réglementation est contraire à trois arrêts de la Cour de cassation et à l'égalité de traitement prévue dans la législation européenne.

En adoptant cette formule, vous instaurez une discrimination entre les transporteurs européens.

Je vous souhaite bon plaisir si vous voulez persister dans la voie tracée par votre administration.

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Je regrette que la ministre ait rompu la concertation. Il faut éviter que, comme par le passé, l'importance du cautionnement entraîne de nombreuses contestations juridiques.

En outre, un consensus aurait pu être obtenu entre les différentes parties. C'est pourquoi il faut poursuivre la concertation, ce qui améliorerait la situation du secteur et permettrait d'éviter que le tribunaux soit inutilement saisis.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Si je ne veux pas exclure un complément de concertation, je rappelle qu'il ne s'agit pas d'un nouveau texte mais bien d'un arrêté. La législation concernée date de 1999. Ceci dit, nous en sommes au stade de l'avant-projet ; le parcours n'est donc pas terminé.

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

TERMINAL TGV À SCHAERBEEK

– *Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le terminal TGV à Schaerbeek" (n° 2278) ;*

– *Question de M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'attitude de la majorité concernant le deuxième terminal TGV" (n° 2299)*

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Selon un rapport de mobilité établi par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'implanter un terminal TGV à Schaerbeek n'est pas praticable. Les autorités fédérales avaient pourtant opté pour cette solution. La Région de Bruxelles-Capitale semble vouloir freiner la procédure même si ce faisant, elle porte atteinte aux accords zur Zaventem.

Nous souhaitons que l'aéroport soit directement relié au réseau TGV, ce qui renforcerait certainement la position concurrentielle de cet aéroport. La SNCB craint que ce projet ne soit pas réalisable sur le plan technique et financier. Une analyse des pertes et profits a-t-elle été effectuée ? La SNCB préférerait construire un complexe commercial et de bureaux sur les terrains désaffectés d'Haren-Schaerbeek.

Quelle est la position de la ministre à ce sujet ? Continue-t-elle à défendre le plan du gouvernement fédéral et envisage-t-elle de faire pression sur la SNCB ? Procèdera-t-on à une analyse des pertes et profits afin de pouvoir évaluer correctement les différents scénarios ?

M. Jean-Pol Poncelet (PSC) : Le 22 février dernier, la majorité a scellé un accord politique global qui intégrait la création d'un nouveau terminal multimodal à Schaerbeek. Ce terminal serait relié à Zaventem soit par le RER, soit par un *people mover*.

Vendredi dernier, le Conseil régional bruxellois s'est prononcé contre la création immédiate de ce terminal et contre son installation à Schaerbeek, préférant une densification des infrastructures des gares existantes.

Comment appréciez-vous le travail de fond de la commission de l'Infrastructure du Conseil régional bruxellois ?

Quelle sera votre position dans le cadre de l'élaboration du plan d'investissement 2001-2010 de la SNCB ?

Les priorités établies par le Conseil régional bruxellois vous semblent-elles constituer une base valable pour une future négociation avec la SNCB ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Cette question a été abordée, le 11 février, en Conseil des ministres. L'objectif est d'augmenter la part des transports publics de 18 à 40%. A cet effet, il faut adopter les infrastructures et améliorer les liaisons entre l'aéroport et le réseau ferroviaire national.

La réalisation de liaisons à l'est et au nord par le biais de lignes directes s'inscrit pleinement dans cette optique. Nous devons également chercher à établir des liaisons performantes avec les villes nationales et étrangères ainsi qu'avec le RER, de sorte que la gare de Bruxelles-aéroport devienne une gare nationale, internationale et régionale.

Ce projet sera financé soit par la révision du plan décennal de la SNCB, soit par le biais du financement du RER, ou encore par les deux systèmes, sur la base des différentes missions que les deux infrastructures auront à

remplir. J'ai déjà fait modifier le contrat de gestion dans ce sens. (*Poursuivant en français*)

Si un terminal important est construit à Schaerbeek, l'aéroport doit y être associé. Mais le CRB est très critique vis-à-vis de l'implantation à Schaerbeek-Formation.

Les arguments de la SNCB sont les suivants : le développement prévisible du petit trafic, l'engorgement de la jonction Nord-Midi et les possibilités limitées d'extension des autres sites. Il reste à déterminer les investissements nécessaires pour assurer l'accessibilité du site de Schaerbeek-Formation.

Quelle serait la rentabilité du *people mover* si une coexistence de deux terminaux a un sens ?

Quel serait l'intérêt d'un enregistrement à Schaerbeek par rapport à l'enregistrement direct dans d'autres villes ?

Quel est le coût estimé du terminal de Schaerbeek ?

Toutes ces questions devront trouver réponse pour éclairer les arbitrages à réaliser avant la mise en place du plan décennal 2001-2010.

Pour terminer, je rappelle deux de nos préoccupations : assurer de meilleures liaisons avec l'aéroport de Bruxelles-National et accroître l'accessibilité des transports en commun à l'aéroport.

Mme Frieda Brepoels (VU-ID) : La ministre a formulé à son tour des questions plutôt que de répondre aux miennes. Elle ne semble pas convaincue que l'aménagement d'un terminal TGV à Schaerbeek soit une bonne solution. Compte-t-elle faire procéder à une étude coûts-avantages ?

J'aurais aimé obtenir plus de précisions au sujet de l'aéroport de Zaventem et des gares du TGV. La ministre sème la confusion : l'aéroport de Zaventem aura-t-il une gare régionale ou intercontinentale ? (*Rires*)

M. Jean-Pol Poncelet (PSC) : J'avais fait l'effort de limiter le nombre de mes questions. Vous en posez plus que moi ! Au-delà de la boutade, je veux attirer l'attention sur le fait que l'intérêt de ce qui a été fait est d'avoir fixé des priorités. Poser des questions n'a de sens que si on y met de l'ordre. Je me désole de voir que vous n'affichez, vous, aucune priorité.

Je vous demande d'écouter les ingénieurs : il existe des capacités d'utilisation fortement améliorées des lignes existantes.

Par ailleurs, en ce qui concerne la fréquentation des transports en commun vers Zaventem, je les utilise et constate qu'il y a peu de monde. Pourquoi, dès lors, le train reliant Bruxelles à Zaventem s'arrête-t-il quatre fois sur ce trajet ?

Enfin, en ce qui concerne les taxis de Zaventem, pourquoi ne peuvent-ils faire le trajet que dans un seul sens ?

En conclusion, j'attends donc une hiérarchie parmi toutes les préoccupations avancées, tout en restant convaincu que tout ne pourra pas se faire.

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

PARTICIPATION DE LA SNCB À LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE D'ANVERS FUSIONNÉE

Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation de la SNCB à la Société portuaire d'Anvers fusionnée" (n° 2281)

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Dans une interview accordée au *Standaard*, M. Schouppe déclare qu'à ses yeux, la SNCB est une société de transport plus qu'une société de transport ferroviaire. La ministre a jugé ces déclarations malheureuses, à l'égard tant des travailleurs que des voyageurs. Cette dissension vient se greffer sur la question de la hiérarchie entre les deux missions de la SNCB : le transport de personnes et celui de marchandises.

Dans le cadre de la fusion entre les deux principales entreprises de transbordement et la société portuaire d'Anvers, la SNCB est citée comme troisième actionnaire. La question devrait être tranchée d'ici à la fin septembre et la fusion devrait être réalisée avant le 1er janvier.

Par ailleurs, le prédécesseur de M. Schouppe, M. Paelinck, a tenu, dans une interview publiée récemment dans le magazine *Trends*, des propos qui ne sont pas de nature à nous rassurer. Commentant la participation éventuelle de la SNCB à la société portuaire issue de la fusion, M. Paelinck estime en effet que l'acquisition des actions de la SNCB serait financée par l'argent du contribuable et que la SNCB occuperait une position concurrentielle par rapport à ses propres filiales. M. Paelinck dénonce également le fait que la SNCB ne disposerait plus de suffisamment de personnel pour s'acquitter correctement de l'ensemble de ses missions.

A l'occasion de quel conseil d'administration la SNCB a-t-elle approuvé cette décision ? Ce nouveau rôle de la

SNCB serait-il conforme à ses objectifs prioritaires, à savoir le transport de personnes et de marchandises par le rail ? La SNCB ne doit-elle pas se concentrer sur sa mission principale ? Quelle est la raison d'une éventuelle participation de la SNCB aux projets de fusion concernant le port d'Anvers ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : La SNCB est déjà partenaire des sociétés Hesse et Noordnatie. Dans l'éventualité d'une fusion de ces deux sociétés, la société de chemin de fer conserverait donc cette position. Une décision de principe à ce sujet ne pourra être prise que lorsque les conditions de la fusion auront été communiquées.

C'est le transport de marchandises qui constitue la mission prioritaire de la SNCB. Les clients réclamant de plus en plus souvent une prestation complète, l'alliance avec les sociétés portuaires et autres se justifie amplement.

Les déclarations de M. Schouppe sont en effet malheureuses et provocantes. En tout état de cause, un équilibre doit être recherché entre le transport de personnes et de marchandises. Je tiens, par ailleurs, à faire observer que je travaille sur la base de dossiers et non d'interviews parues dans la presse.

M. **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Je me félicite de la dernière observation de la ministre. J'espère, dès lors, qu'elle restera vigilante : les déclarations empreintes de mépris de M. Schouppe en sa qualité de gestionnaire du dossier me font craindre qu'un processus de décision secret ne soit en cours, au profit du transport de marchandises.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Votre vigilance ne peut que renforcer la mienne. L'équilibre doit être préservé.

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

MESURES GOUVERNEMENTALES CONCERNANT LE GPL

Question de Mme Simone Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures du gouvernement en ce qui concerne le GPL" (n° 2291)

Mme **Simone Creyf** (CVP) : J'adresse cette question à la ministre Durant parce qu'elle a déjà démontré par le passé qu'elle était favorable au GPL.

Le gouvernement entend remplacer la taxe de circulation supplémentaire sur le GPL – 6000 francs en moyen-

ne – par une augmentation des accises à concurrence de 2,15 francs par litre de GPL. Il estime que le résultat sera négatif pour ceux qui parcourent plus de 30.000 km par an. Compte tenu de la consommation moyenne de GPL, l'effet sera déjà négatif pour ceux qui roulent plus de 20.000 km par an, soit 90% des personnes qui roulent au GPL.

Quelle est la position du gouvernement vis-à-vis du GPL ? Considère-t-il cette mesure comme un encouragement ? Sur la base de quel calcul est-il arrivé au chiffre de 30.000 km ? Comment peut-on encourager les automobilistes à utiliser le GPL ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : L'utilisation du GPL doit être encouragée, parce que ce carburant est moins polluant que l'essence ou le diesel. La simple promotion ne constitue pas un remède miracle et par conséquent, il faut prendre des mesures fiscales, tant d'un point de vue de protection de l'environnement que pour lutter contre le problème des files.

Le gouvernement a pris un ensemble de mesures et pas uniquement celle évoquée par l'auteur de la question. Il a également décidé de supprimer ou de réduire la taxe de mise en circulation. Il songe en outre à instaurer un système de primes. Les modalités de ce système de primes seront mises au point pour la fin septembre. Lorsque l'on aura fixé les critères de qualité pour les installateurs de dispositifs GPL, des mesures pourront également être prises pour autoriser les véhicules équipés au GPL dans les parkings couverts.

Cet ensemble de mesures devrait favoriser une augmentation du nombre des conducteurs-GPL et, par conséquent, une réduction de la pollution, plutôt qu'une augmentation de la consommation des conducteurs ayant déjà opté pour ce carburant.

Le communiqué de presse de la ministre Aelvoet précise que les conducteurs-GPL ne percevront un effet positif de la mesure sur le plan financier qu'à partir de 20.000 à 30.000 kilomètres par an. Les tarifs de la taxe de circulation complémentaire sont actuellement établis comme suit, sur la base des chevaux fiscaux : jusqu'à 8 chevaux fiscaux : 3.600 francs par an ; entre 8 et 13 chevaux fiscaux : 6.000 francs par an ; au-delà de 13 chevaux fiscaux : 8.400 francs par an. Quatre-vingt pour cent des conducteurs-GPL appartiennent à la deuxième catégorie et économiseront donc 6.000 francs en moyenne par an, le prix à la pompe augmentant de 2,6 francs au litre, à la suite de l'augmentation des accises et des prix.

La consommation moyenne des conducteurs-GPL oscillant entre 10 et 12 litres pour cent kilomètres, l'augmen-

tation du prix de 2,6 francs par litre équivaut donc à une augmentation de 28 centimes par kilomètre. Dans ce cas, le *break even* est atteint à 20.967 kilomètres. Si la consommation s'élève à 10 litres pour cent kilomètres, le *break even* sera atteint à 23.000 kilomètres.

J'ai pris d'autres mesures visant à améliorer la qualité des installations GPL dans l'optique d'une réduction de la consommation de carburant. Par conséquent, le kilométrage à parcourir pour que l'opération soit blanche sera moins important. La mesure profitera aux automobilistes qui parcourent moins de 20 à 30.000 km sur une base annuelle. Étant donné que les personnes qui roulent actuellement à l'essence parcourant en moyenne 16.000 km par an, elles auront intérêt à passer au GPL.

La mesure ne profitera pas aux gros rouleurs. Ce n'était d'ailleurs pas le but, puisque nous voulions simplement promouvoir le GPL. Par ailleurs, pour tous ceux qui parcourent beaucoup de kilomètres, l'impact financier de la mesure restera limité. Pour les grandes distances, le GPL reste le carburant le moins cher.

Mme Simonne Creyf (CVP) : Les personnes appelées à effectuer de longs déplacements vont se mettre à compter. Je ne veux pas ergoter sur les chiffres. Même si le *break-even* est déjà atteint à 25.000 km au lieu de 30.000, cela n'incitera pas pour autant les automobilistes à passer au GPL.

La ministre annonce une kyrielle de mesures. Pour l'heure, la seule mesure concrète consiste cependant en une augmentation des accises. La ministre ne doit pas se faire d'illusions sur la motivation des conducteurs : ils choisissent le carburant le plus économique. Pour atteindre des objectifs écologiques, la ministre devra mettre en place des incitants économiques.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Si l'on suit ce raisonnement, il faudrait emprunter les transports en commun, qui sont avantageux sur le plan tant économique qu'écologique.

Mme Simonne Creyf (*en néerlandais*) : Pour l'instant, les transports en commun n'offrent pas les mêmes possibilités que la voiture. Les personnes, qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture, optent pour le carburant le moins cher.

Le président : L'incident est clos.

MODULATION DE L'AMENDE POUR INFRACTION ROUTIÈRE EN FONCTION DES REVENUS

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modulation de l'amende en cas d'infraction routière en fonction des revenus de l'auteur de celle-ci" (n° 2297)

M. Jos Ansoms (CVP) : Dans son plan de sécurité, le gouvernement a exprimé son intention de moduler les amendes pour infraction routière en fonction des revenus de l'auteur de celle-ci. La ministre a exprimé sa volonté de concrétiser ce souhait.

Comment les revenus seront-ils déterminés ? La modulation s'appliquera-t-elle aux amendes judiciaires comme aux transactions ? Si cette mesure devait s'appliquer à la transaction, le contrevenant qui estime ne pas pouvoir l'accepter ne devra-t-il pas chercher à obtenir une réduction du montant de l'amende par le biais d'une procédure judiciaire ? Qu'advientra-t-il lorsqu'une personne ne marque pas son accord sur le montant de l'amende fixé par le juge ? Le nombre de procédures d'appel devant les tribunaux correctionnels ne risque-t-il pas d'exploser ?

Quelle est actuellement l'importance de l'arriéré judiciaire dans les parquets et les tribunaux de simple police ? Le système de la modulation n'aura-t-il pas pour effet d'augmenter le travail de la justice de façon telle que le nombre d'affaires classées sans suite ne fera que croître et que cette situation découragera les policiers qui seront moins enclins à faire respecter le code de la route. Le tout déboucherait alors sur une augmentation de l'insécurité sur les routes ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Conformément au plan fédéral de sécurité, il convient d'étudier le système des amendes modulées, tel qu'il est appliqué dans d'autres pays, et d'arrêter un plan global. Dans mon plan de sécurité, évoque le principe de la modulation et je propose aussi d'étendre un certain nombre de catégories d'infractions et de condamnations.

Les différents cabinets se penchent sur mon projet. J'espère pouvoir le présenter au Conseil des Ministres avant les vacances parlementaires. Mais je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet car je ne souhaite pas préjuger de la position qu'adoptera le conseil des ministres.

Le débat sur l'adaptation des amendes aux revenus des contrevenants a eu pour conséquence que de nouvelles propositions ont été déposées et que d'anciennes propositions ont été redéposées.

En ce qui concerne l'arriéré judiciaire, le ministre de la Justice est compétent. A Bruxelles, en tout cas, cet arriéré a pris des proportions excessives. Il faudra prêter attention à l'incidence de cette mesure sur les services judiciaires en général. Les questions de M. Ansoms sont pertinentes et méritent de recevoir une réponse, laquelle prendra forme au cours du débat.

M. Jos Ansoms (CVP) : Votre réponse me déçoit. Elle ne témoigne ni d'une bonne administration, ni d'un sens poussé des responsabilités. On jette de la poudre aux yeux des citoyens : le gouvernement lance sans cesse de nouvelles idées dont il estime invariablement qu'elles demandent à être approfondies. La coalition arc-en-ciel ne prend jamais de décisions.

La ministre connaît les inconvénients des systèmes en vigueur à l'étranger et n'ignore donc pas quelles conséquences entraînerait leur application en Belgique. Or, cela ne l'empêche pas de lancer l'idée de lier le montant des amendes à celui des revenus des contrevenants. Cette idée sera étudiée à un stade ultérieur, après quoi on arrivera sans doute à la conclusion que ce système est inapplicable en Belgique.

Le gouvernement envisage-t-il d'appliquer des amendes en cas d'infractions aux législations en matière de protection de l'environnement, de constructions, etc., en faisant dépendre leur montant de celui des revenus des contrevenants, et cela pour des considérations sociales ?

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Il existe plusieurs méthodes. Les gens savent qu'il s'agit d'une enquête visant à mettre en place un système d'amendes plus équitable. La suggestion d'appliquer un système analogue aux amendes en matière d'environnement et d'aménagement du territoire mérite d'être envisagée.

Le président : L'incident est clos.

– La réunion publique est levée à 16 h 45.