

SÉANCES DU JEUDI 19 DÉCEMBRE 1996
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 19 DECEMBER 1996

MATIN

SOMMAIRE :

EXCUSÉS :

Page 2139.

PROBLÉMATIQUE DE LA SNCB (Discussion) :

Discussion. — *Orateurs* : **MM. Santkin**, rapporteur, **Hatry**, **Mmes Van der Wildt**, **Willame-Boonen**, **MM. Weyts**, **Coene**, **Jonckheer**, **D'Hooghe**, **Mme Dardenne**, **MM. Verreycken**, **Loones**, **M. Daerden**, ministre des Transports, p. 2139.

PROJET DE LOI (Discussion) :

Projet de loi relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales.

Discussion. — *Orateurs* : **Mme Thijs**, rapporteuse, **M. Loones**, p. 2157.

Discussion et vote des articles, p. 2158.

APRÈS-MIDI

SOMMAIRE :

EXCUSÉS :

Page 2161.

COMMUNICATIONS :

Page 2161.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session ordinaire 1996-1997
Parlem. Hand. Belgische Senaat - Gewone zitting 1996-1997

OCHTEND

INHOUDSOPGAVE :

VERONTSCHULDIGD :

Bladzijde 2139.

PROBLEMATIEK VAN DE NMBS (Bespreking) :

Bespreking. — *Sprekers* : **de heren Santkin**, rapporteur, **Hatry**, **de dames Van der Wildt**, **Willame-Boonen**, **de heren Weyts**, **Coene**, **Jonckheer**, **D'Hooghe**, **mevrouw Dardenne**, **de heren Verreycken**, **Loones**, **de heer Daerden**, minister van Vervoer, blz. 2139.

WETSONTWERP (Bespreking) :

Wetsontwerp betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen.

Bespreking. — *Sprekers* : **mevrouw Thijs**, rapporteur, **de heer Loones**, blz. 2157.

Bespreking en stemming over de artikelen, blz. 2158.

NAMIDDAG

INHOUDSOPGAVE :

VERONTSCHULDIGD :

Bladzijde 2161.

MEDEDELINGEN :

Bladzijde 2161.

1. Parlement européen.
2. Conseil central de l'économie.
3. Banque-carrefour de la sécurité sociale.
4. Évolution de l'économie agricole et horticole.
5. Allocations aux handicapés.

PÉTITIONS :

Page 2162.

PROPOSITION (Dépôt):

Page 2162.

M. Verreycken. — Proposition de révision de l'article 162 de la Constitution, en vue de, en application de l'article 39 de la Constitution, régionaliser la législation organique relative aux provinces et aux communes, à l'exception de ce qui est réglé par la loi du 9 août 1988 portant modification de la loi communale, de la loi électorale communale, de la loi organique des centres publics d'aide sociale, de la loi provinciale, du Code électoral, de la loi organique des élections provinciales et de la loi organisant l'élection simultanée pour les Chambres législatives et les conseils provinciaux (la «loi de pacification») et dans le respect de l'unité de la politique en matière de services de police et d'incendie, ainsi que du caractère communal des services de police et d'incendie.

DEMANDES D'EXPLICATIONS (Dépôt):

Page 2162.

M. Ph. Charlier au ministre de la Fonction publique et au secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement sur «l'examen de recrutement d'agents opérationnels de la protection civile».

Mme Lizin au ministre des Affaires étrangères sur «l'accord d'association entre l'Union européenne et Israël».

M. Loones au Premier ministre sur «le droit de vote des citoyens de l'Union européenne lors des élections communales».

M. Delcroix au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «les investissements dans les autoroutes de l'information».

M. Coene au ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises sur «l'excès de pouvoir dans les arrêtés de pouvoirs spéciaux».

PROPOSITION DE LOI (Prise en considération):

Pages 2163 et 2180.

M. Ph. Charlier. — Proposition de loi modifiant l'article 9, § 3, de l'arrêté royal du 14 novembre 1993 relatif à la protection des animaux d'expérience.

QUESTIONS ORALES (Discussion):

Question orale de M. Poty au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «la publicité trompeuse concernant les bons d'État».

Orateurs: **M. Poty, M. Di Rupo**, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications, p. 2163.

1. Europees Parlement.
2. Centrale Raad voor het bedrijfsleven.
3. Kruispuntbank van de sociale zekerheid.
4. Evolutie van de land- en tuinbouwconomie.
5. Uitkeringen aan gehandicapten.

VERZOEKSCRIFTEN:

Bladzijde 2162.

VOORSTEL (Indiening):

Bladzijde 2162.

De heer Verreycken. — Voorstel tot herziening van artikel 162 van de Grondwet, om, met toepassing van artikel 39 van de Grondwet, de organieke wetgeving inzake provincies en gemeenten te regionaliseren, met uitzondering van wat is geregeld in de wet van 9 augustus 1988 tot wijziging van de gemeentewet, de gemeentekieswet, de organieke wet betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, de provinciewet, het Kieswetboek, de wet tot regeling van de provincieraadsverkiezingen en de wet tot regeling van de gelijktijdige parlements- en provincieraadsverkiezingen (de «pacificatiewet») en met het behoud van de eenheid van het politie- en brandweerbeleid en het gemeentelijk karakter van de politie- en brandweerdiensten.

VRAGEN OM UITLEG (Indiening):

Bladzijde 2162.

De heer Ph. Charlier aan de minister van Ambtenarenzaken en aan de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu over «het examen voor het aanwerven van operationeel personeel bij de civiele bescherming».

Mevrouw Lizin aan de minister van Buitenlandse Zaken over «de associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en Israël».

De heer Loones aan de Eerste minister over «de gemeentelijke kiesrechten voor burgers van de Europese Unie».

De heer Delcroix aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «de investeringen in de informatiesnelweg».

De heer Coene aan de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen over «de bevoegdheidsoverschrijding in de volmachtenbesluiten».

WETSVOORSTEL (Inoverwegingneming):

Bladzijden 2163 en 2180.

De heer Ph. Charlier. — Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 9, § 3, van het koninklijk besluit van 14 november 1993 betreffende de bescherming van proefdieren.

MONDELINGE VRAGEN (Bespreking):

Mondelinge vraag van de heer Poty aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «de misleidende reclame met betrekking tot staatsbons».

Spreekers: **de heer Poty, de heer Di Rupo**, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, blz. 2163.

Question orale de M. Destexhe au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «les méthodes archaïques de La Poste pour certaines tâches courantes».

Orateurs: **M. Destexhe, M. Di Rupo**, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications, p. 2163.

Question orale de Mme Thijs au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «le système de la carte Tempo de Mobistar».

Orateurs: **Mme Thijs, M. Di Rupo**, Vice-Premier ministre de l'Économie et des Télécommunications, p. 2164.

Question orale de M. Chantraine au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «la collaboration entre La Poste et certaines firmes privées désirant utiliser ses services pour la distribution de tracts publicitaires 'toutes boîtes'».

Orateurs: **M. Chantraine, M. Di Rupo**, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications, p. 2165.

Question orale de M. Verreycken au ministre de la Santé publique et des Pensions sur «le traitement discriminatoire dont les chercheurs flamands font l'objet».

Orateurs: **M. Verreycken, M. Peeters**, secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement, p. 2166.

Question orale de Mme Dardenne au secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement sur «l'importation de maïs génétiquement modifié».

Orateurs: **Mme Dardenne, M. Peeters**, secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement, p. 2166.

Question orale de M. Olivier au ministre de la Justice sur «l'adaptation de la législation belge en matière de coopération judiciaire entre les différents États membres aux Accords de Schengen».

Orateurs: **M. Olivier, M. De Clerck**, ministre de la Justice, p. 2168.

Question orale de Mme Van der Wildt au ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises sur «la réglementation des marchés aux puces».

Orateurs: **Mme Van der Wildt, M. De Clerck**, ministre de la Justice, p. 2169.

Question orale de M. Vautmans au ministre des Affaires étrangères sur «le financement du Tribunal international pour le Rwanda».

Orateurs: **M. Vautmans, M. Derycke**, ministre des Affaires étrangères, p. 2169.

Question orale de M. Hatry au Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur sur «le remboursement d'emprunts russes détenus par des citoyens belges».

Orateurs: **M. Hatry, M. Maystadt**, Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur, p. 2173.

Mondelinge vraag van de heer Destexhe aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «de verouderde werkmethode van De Post voor courante verrichtingen».

Sprekers: **de heer Destexhe, de heer Di Rupo**, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, blz. 2163.

Mondelinge vraag van mevrouw Thijs aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «het Tempokaartsysteem bij Mobistar».

Sprekers: **mevrouw Thijs, de heer Di Rupo**, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, blz. 2164.

Mondelinge vraag van de heer Chantraine aan Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «de samenwerking tussen De Post en sommige privé-firma's die van haar diensten gebruik willen maken voor het verspreiden van huis-aan-huisreclame».

Sprekers: **de heer Chantraine, de heer Di Rupo**, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, blz. 2165.

Mondelinge vraag van de heer Verreycken aan de minister van Volksgezondheid en Pensioenen over «de benadeling van Vlaamse wetenschappers».

Sprekers: **de heer Verreycken, de heer Peeters**, staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, blz. 2166.

Mondelinge vraag van mevrouw Dardenne aan de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu over «de invoer van genetisch gemanipuleerde maïs».

Sprekers: **mevrouw Dardenne, de heer Peeters**, staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, blz. 2166.

Mondelinge vraag van de heer Olivier aan de minister van Justitie over «de aanpassing van de Belgische wetgeving inzake gerechtelijke samenwerking tussen verschillende lidstaten aan de Schengenverdragen».

Sprekers: **de heer Olivier, de heer De Clerck**, minister van Justitie, blz. 2168.

Mondelinge vraag van mevrouw Van der Wildt aan de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen over «de reglementering van de rommelmarkten».

Sprekers: **mevrouw Van der Wildt, de heer De Clerck**, minister van Justitie, blz. 2169.

Mondelinge vraag van de heer Vautmans aan de minister van Buitenlandse Zaken over «de financiering van het Internationaal Tribunaal voor Rwanda».

Sprekers: **de heer Vautmans, de heer Derycke**, minister van Buitenlandse Zaken, blz. 2169.

Mondelinge vraag van de heer Hatry aan de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel over «de terugbetaling van Russische leningen aan Belgische houders van deelbewijzen».

Sprekers: **de heer Hatry, de heer Maystadt**, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel, blz. 2173.

Question orale de Mme Nelis-Van Liedekerke au Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur sur «la possibilité pour les associés actifs d'attribuer une partie des bénéfices au conjoint aidant».

Orateurs: Mme Nelis-Van Liedekerke, M. Maystadt, Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur, p. 2173.

Question orale de M. Anciaux au Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur sur «la vente d'informations à caractère public à des firmes privées par des fonctionnaires supérieurs».

Orateurs: M. Anciaux, M. Maystadt, Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur, p. 2174.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi portant assentiment à:

- a) l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique, le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la circulation des trains entre la Belgique et le Royaume-Uni empruntant la liaison fixe transmanche;
 - b) le Protocole concernant la circulation des trains sans arrêt entre la Belgique et le Royaume-Uni empruntant la liaison fixe transmanche;
 - c) l'Accord particulier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique, le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux questions de sûreté concernant les trains empruntant la liaison fixe transmanche et circulant entre la Belgique et le Royaume-Uni;
 - d) le Protocole concernant la mise en place d'un comité intergouvernemental tripartite,
- signés à Bruxelles le 15 décembre 1993.

Discussion générale. — *Orateurs: M. Bourgeois, M. Derycke,* ministre des Affaires étrangères, *M. Boutmans, M. le Président, M. Anciaux,* p. 2170.

Projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants:

- a) Protocole d'adhésion du Gouvernement de la République d'Autriche à l'Accord entre les Gouvernements des États de l'Union économique Benelux, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes signé à Schengen le 14 juin 1985, tel qu'amendé par les Protocoles relatifs à l'adhésion des Gouvernements de la République italienne, du Royaume d'Espagne et de la République portugaise, et de la République hellénique, signés respectivement le 27 novembre 1990, le 25 juin 1991 et le 6 novembre 1992, fait à Bruxelles, le 28 avril 1995;
- b) Accord d'adhésion de la République d'Autriche à la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985 entre les Gouvernements des États de l'Union économique Benelux, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes signée à Schengen le 19 juin 1990, à laquelle ont adhéré la République italienne, le Royaume d'Espagne et la République portugaise, et la République hellénique par les Accords signés respectivement le 27 novembre 1990, le 25 juin 1991 et le 6 novembre 1992, et Acte final, fait à Bruxelles, le 28 avril 1995.

Discussion et vote des articles, p. 2175.

Mondelinge vraag van mevrouw Nelis-Van Liedekerke aan de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel over «de mogelijkheid voor werkende vennoten om een gedeelte van de winst toe te kennen aan de meewerkende echtgenoot».

Sprekers: mevrouw Nelis-Van Liedekerke, de heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel, blz. 2173.

Mondelinge vraag van de heer Anciaux aan de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel over «de verkoop van overheidsinformatie aan privé-firma's door hoge ambtenaren».

Sprekers: de heer Anciaux, de heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel, blz. 2174.

WETSONTWERPEN (Bespreking):

Wetsontwerp houdende instemming met:

- a) de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België, de Regering van de Franse Republiek en de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland met betrekking tot het treinverkeer tussen België en het Verenigd Koninkrijk via de vaste kanaalverbinding;
 - b) het Protocol inzake het doorgaand treinverkeer tussen België en het Verenigd Koninkrijk via de vaste kanaalverbinding;
 - c) de bijzondere Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België, de Regering van de Franse Republiek en de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland inzake veiligheidsvraagstukken met betrekking tot de treinen tussen België en het Verenigd Koninkrijk via de vaste kanaalverbinding;
 - d) het Protocol inzake de oprichting van een Tripartiet Intergouvernementeel Comité,
- ondertekend te Brussel op 15 december 1993.

Algemene bespreking. — *Sprekers: de heer Bourgeois, de heer Derycke,* minister van Buitenlandse Zaken, *de heer Boutmans, de Voorzitter, de heer Anciaux,* blz. 2170.

Wetsontwerp houdende instemming met volgende Internationale Akten:

- a) Protocol betreffende de toetreding van de Regering van de Republiek Oostenrijk tot het Akkoord tussen de Regeringen van de Staten van de Benelux Economische Unie, van de Bondsrepubliek Duitsland en van de Franse Republiek betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen ondertekend te Schengen op 14 juni 1985, zoals gewijzigd bij de Protocollen van 27 november 1990, 25 juni 1991 en 6 november 1992 betreffende de toetreding van de Regeringen van respectievelijk de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek, en de Helleense Republiek, gedaan te Brussel op 28 april 1995;
- b) Overeenkomst betreffende de toetreding van de Republiek Oostenrijk tot de Overeenkomst ter uitvoering van het tussen de Regeringen van de Staten van de Benelux Economische Unie, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek op 14 juni 1985 te Schengen gesloten Akkoord betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen, ondertekend te Schengen op 19 juni 1990, waartoe de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek, en de Helleense Republiek bij de Overeenkomsten van respectievelijk 27 november 1990, 25 juni 1991 en 6 november 1992 zijn toegetreden, en Slotakte, gedaan te Brussel op 28 april 1995.

Bespreking en stemming over de artikelen, blz. 2175.

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Belarus concernant le transport par route, signé à Bruxelles le 7 mars 1995.

Discussion générale. — *Orateurs*: **M. Boutmans, M. le Président**, p. 2176.

Discussion et vote des articles, p. 2176.

DOTATION DU SÉNAT — DÉPENSES DE L'EXERCICE 1995, BUDGET POUR L'EXERCICE 1996 ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 1997 :

Discussion. — *Orateurs*: **MM. Anciaux, Bock, Delcroix, Mme Delcourt-Pêtre**, p. 2177.

Wetsontwerp houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Belarus, ondertekend te Brussel op 7 maart 1995.

Algemene bespreking. — *Sprekers*: **de heer Boutmans, de Voorzitter**, blz. 2176.

Bespreking en stemming over de artikelen, blz. 2176.

DOTATIE VAN DE SENAAT — UITGAVEN VAN HET DIENSTJAAR 1995, BEGROTING VOOR HET DIENSTJAAR 1996 EN BEGROTINGSRAMINGEN VOOR HET DIENSTJAAR 1997 :

Bespreking. — *Sprekers*: **de heren Anciaux, Bock, Delcroix, mevrouw Delcourt-Pêtre**, blz. 2177.

SÉANCE DU MATIN — OCHTENDVERGADERING

PRÉSIDENCE DE **M. VERHOFSTADT**, VICE-PRÉSIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER VERHOFSTADT**, ONDERVOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 10 h 5 m.

De vergadering wordt geopend om 10 h 5 m.

EXCUSÉS — VERONTSCHULDIGD

MM. Foret, Hazette, pour d'autres devoirs, et Raes, pour raison de santé, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Foret, Hazette, wegens andere plichten, en Raes, om gezondheidsredenen.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

PROBLÉMATIQUE DE LA SNCB

Discussion

PROBLEMATIEK VAN DE NMBS

Bespreking

M. le Président. — Nous abordons la discussion relative à la problématique de la SNCB.

Wij vatten de bespreking aan betreffende de problematiek van de NMBS.

La discussion est ouverte.

De bespreking is geopend.

La parole est au rapporteur.

M. Santkin (PS), rapporteur. — Monsieur le Président, l'examen de la problématique de la SNCB en commission de l'Économie et des Finances nous a permis d'entendre des exposés successifs de M. le ministre Daerden, de M. Forton, directeur général de l'Administration du transport terrestre et de M. Lammertijn, ingénieur de la cellule de coordination du projet TGV.

Dans son exposé introductif, le ministre a présenté le protocole de clôture relatif au plan de restructuration de la SNCB appuyé par le Gouvernement. Cet appui concerne le plan d'investissement 1996-2005 d'un montant global de 431 milliards et sur l'équilibre financier à l'horizon 2005.

Au point de vue politique, le ministre a mis l'accent sur la fin d'un conflit social difficile et sur le montage financier assurant le financement de l'ensemble du réseau TGV de frontière à frontière sans imposer à la SNCB des charges susceptibles de nuire au développement du réseau intérieur ou d'obérer ses résultats.

Le plan d'investissement 1996-2005 prévoit un budget total de 370,301 milliards dont 230,344 milliards en infrastructure, 110,297 milliards en matériel roulant et 29,660 milliards en services internes. Le financement sera assuré à raison de 227,627 milliards par l'État, 63,215 milliards par la SNCB et 79,459 milliards par la financière TGV.

L'échange de vues qui a suivi cet exposé a porté sur un certain nombre de points, notamment l'emploi et sa valeur d'exemple pour les autres services publics, l'engagement financier de l'État, le rôle des chemins de fer, la problématique du RER, la politique du transport en général. Dans sa réponse, le ministre a reconnu la valeur d'exemple en matière d'emploi du plan de la SNCB. Il s'est voulu rassurant en affirmant qu'il n'y aurait aucune suppression de ligne ou de gare. Il a reconnu aussi la nécessité d'ouvrir un débat sur la mobilité et sur l'intermodalité. En ce qui concerne le RER, les moyens financiers dégagés n'apportent pas une réponse satisfaisante. Quant aux objectifs de la SNCB au cours des dix prochaines années, ils consistent, selon le ministre, à regagner des parts de marché et à réaliser le TGV de frontière à frontière de manière à transformer la SNCB en une entreprise du XXI^e siècle.

M. Forton a présenté un exposé dont l'objectif était de préciser l'enjeu ferroviaire. Il a rappelé les réformes institutionnelles à l'échelon belge et leurs conséquences sur les compétences des différents pouvoirs. Il a longuement évoqué le contexte européen en insistant sur la phase de libéralisation du secteur des transports et la suppression des restrictions quantitatives au transport. Il a expliqué les objectifs poursuivis par la directive européenne 91/440 de juillet 1991 portant sur l'autonomie et l'indépendance des sociétés, la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation, l'obligation d'assainissements financiers et l'ouverture de l'infrastructure ferroviaire à d'autres opérateurs.

L'intention du Gouvernement belge est de confier la gestion de l'infrastructure à la SNCB.

M. Forton a également évoqué la nécessité de mener une politique plus intégrée, de tenir compte des coûts externes des transports et de l'harmonisation des conditions de concurrence entre transporteurs.

Après un rappel historique concernant le chemin de fer belge, M. Forton a qualifié d'incontournable la restructuration de la SNCB. Il a aussi beaucoup insisté sur la complémentarité entre le TGV, maillon clé du réseau transeuropéen à grande vitesse, et le renouvellement ainsi que l'amélioration du réseau intérieur.

La discussion qui a suivi a notamment mis en avant la difficulté de conciliation entre l'ouverture à la concurrence et le maintien des missions de service public. Par ailleurs, l'endettement brut et les charges d'intérêt de la SNCB, en fonction du plan d'investissement, furent évoqués. L'endettement de la SNCB à l'horizon 2005, après réalisation du plan d'investissement de 377 milliards, devrait dépasser 200-210 milliards. Après 2005, cet endettement se stabilise, puis diminue.

La capacité d'extension se situe, sur le plan des marchandises, dans les enceintes portuaires: Anvers, Zeebrugge et Gand.

En ce qui concerne le RER et, plus largement, la desserte des grandes agglomérations, M. Forton a reconnu le manque d'investissements et de financement.

À l'échelon européen, aucune proposition concrète quant à une nouvelle directive n'a été avancée. Néanmoins, la tendance de la Commission est certainement d'ouvrir encore plus le marché ferroviaire.

M. Forton a rappelé que la Commission européenne avait, le 11 mars de cette année, présenté son «livre vert» sur l'internationalisation des coûts externes.

Enfin, à propos de la comparaison comptable entre les entreprises ferroviaires, celle-ci est très difficile à établir, reconnaît M. Forton, même si des efforts de normalisation ont été accomplis.

Le dernier intervenant fut M. Lammertyn, ingénieur de la cellule de coordination du projet TGV.

Citant feu Louis Armand, M. Lammertyn a déclaré: «Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle, pour autant qu'il survive au XX^e siècle.»

Après avoir formulé un certain nombre de considérations d'ordre technique, M. Lammertijn a retracé l'historique du projet TGV en Europe.

En Belgique, le Gouvernement fédéral a arrêté le trajet du TGV le 23 janvier 1990. Plusieurs cartes, figurant en annexe au rapport écrit, explicitent l'ensemble du dossier. Je voudrais commenter les plus importantes d'entre elles.

La première carte présente le réseau nord-européen: Paris-Bruxelles-Amsterdam-Londres.

Pour rappel, le projet belge comporte trois lignes: une branche ouest: frontière française-Bruxelles, une branche nord: Bruxelles vers la frontière des Pays-Bas et une branche est: Bruxelles vers la frontière allemande.

La deuxième carte précise le coût par pays. En ce qui concerne la Belgique, pour la branche ouest, le coût est de 50 milliards, pour 88 kilomètres. Pour la branche nord, il est de 32 milliards, pour 77 kilomètres. Pour la branche est, il s'élève à 65 milliards, pour 146 kilomètres. Le coût total représente 147,6 milliards pour grossomodo 297 kilomètres de lignes.

Les autres cartes présentent les étapes du projet les meilleurs temps de parcours à partir de Bruxelles, les prévisions de trafic pour la période 2005-2010 et la présentation financière 1994 de la partie belge. Je vous rappelle que le coût total est de 147,6 milliards, le financement de la SNCB s'élevant à 59,4 milliards.

Au cours de l'échange de vues qui a suivi, la situation de la ligne Anvers-Rotterdam fut évoquée ainsi que le transport «marchandises» sur le réseau à grande vitesse.

En réponse à un dernier point, il a été déclaré que la philosophie de la SNCB était semblable à celle de la SNCF: ne pas utiliser l'infrastructure TGV pour les lignes «marchandises» et entretenir la ligne pendant la nuit de façon à offrir une sécurité maximale pour les passagers.

En conclusion, M. Forton reconnaît qu'un équilibre industriel devrait se créer étant donné que deux conceptions de TGV menées par deux grands pays européens — l'Allemagne et la France — sont en présence. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à M. Hatry.

M. Hatry (PRL-FDF). — Monsieur le Président, tout d'abord je voudrais remercier M. Santkin pour son excellent rapport. Je tiens ensuite à rappeler à notre assemblée que nous menons aujourd'hui une expérience liée à l'une des fonctions nouvelles du Sénat, à savoir jouer le rôle d'une assemblée de réflexion. En effet, ce débat ne gravite aucunement autour d'un projet ou d'une proposition de loi mais est consacré à un problème d'importance, comme en témoignent les chiffres mentionnés par le rapporteur. Du résultat de ce débat, du nombre de participants mais aussi du type d'interventions dépendra l'éventuelle répétition de cette expérience sur d'autres thèmes. En commission des Finances et des Affaires économiques, il nous a déjà été demandé de traiter éventuellement le problème de l'énergie, dans les mêmes conditions. Il est évident que la présente expérience doit être une réussite pour que nous nous lancions dans un débat similaire sur un autre thème.

Mon intervention comportera trois points. Premièrement, envisager la problématique générale du chemin de fer et, à cette occasion, poser quatre questions au ministre. Deuxièmement, évoquer de façon plus spécifique le problème du TGV. Troisièmement, évoquer un problème qui nous est cher à nous, Bruxellois, puisqu'il s'agit de l'aménagement du RER. Ce point fait malheureusement défaut dans les projets esquissés par le ministre, tout comme dans la réalité, alors que le RER serait un moyen efficace d'assurer une meilleure mobilité non seulement des Bruxellois mais aussi de tous les Belges qui se rendent à Bruxelles pour y travailler, y faire des achats ou y participer à la vie sociale et culturelle. Il ne faut pas négliger la question qui est importante pour tous les Belges qui ont des relations affectives, commerciales, administratives ou autres avec Bruxelles et sa Région.

Pour ce qui est de la problématique des chemins de fer dans son ensemble, elle me paraît ne plus pouvoir se poser en termes purement nationaux. En effet, depuis longtemps déjà, la Communauté européenne s'y est intéressée. Dès l'époque de la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, la haute autorité, pour tenter de voir clair dans le problème, a imposé des formules normatives en matière de comptabilité et de présentation des résultats. De même, sur le plan des réalisations, elle a imposé des tarifs continus, étant donné que chacune des sociétés de chemin de fer nationales appliquait des tarifs qui tenaient compte uniquement des trajets sur le territoire national mais aucunement des trajets transfrontaliers. Ainsi, le passage de plusieurs frontières, par exemple pour un transport allant de l'Italie vers la Belgique, impliquait un relèvement des tarifs, puisqu'il n'y avait aucun tarif continu.

Mais tout cela est de l'histoire ancienne, venons-en aux décisions récentes. La directive 91/440 a fixé le cadre dans lequel devaient fonctionner les compagnies de chemin de fer des pays membres de l'Union européenne, en définissant quatre principes. Le premier est l'autonomie des chemins de fer; le deuxième est la séparation de la gestion de l'infrastructure de celle de l'exploitation du transport; le troisième, l'assainissement obligatoire des chemins de fer qui implique de faire un sort à la dette du passé ou, à tout le moins ne pas aggraver celle-ci, mais aussi de trouver un régime acceptable pour les pensions. En effet, le nombre de pensionnés a été et reste probablement actuellement plus important que le nombre de travailleurs actifs, ce qui n'est pas une situation particulièrement saine pour une entreprise qui doit elle-même assumer le régime de ses pensionnés.

Enfin, en quatrième lieu, la directive de 1991 prévoyait l'ouverture internationale des réseaux, c'est-à-dire la transposition au trafic en général — aussi bien des personnes que des marchandises — d'une tarification continue. Il s'agit en fait d'une collaboration entre des institutions qui avaient été placées exclusivement sous une tutelle et dans une optique nationale.

Cette directive de 1991, suivie d'un «Livre blanc» en 1996, s'est trouvée confrontée à une situation peu réjouissante. En effet, le Livre blanc de 1996, rédigé par la Commission européenne, donne les perspectives des chemins de fer jusqu'en l'an 2006 et précise — ces chiffres valent pratiquement pour la Belgique — que le chemin de fer ne représente plus que 6 p.c. du trafic des voyageurs et 16 p.c. du trafic des marchandises. Dans le passé, ce moyen de transport jouissait d'un monopole.

La projection jusqu'en 2006 indique des perspectives allant dans le sens d'une réduction du nombre de voyageurs de 6 à 4 p.c. et du trafic des marchandises de 16 à 9 p.c. En d'autres termes, la programmation n'est nullement positive et, lors du débat dont M. Santkin vient de nous faire le rapport, il a été dit que la SNCB manquait d'ambition parce qu'elle ne projetait pas son avenir de façon très positive. Malheureusement, les chiffres européens du Livre blanc lui donnent raison.

Il conviendra d'accomplir un effort considérable d'adaptation de ses trois modes de transport essentiels pour les voyageurs, à savoir le TGV, le réseau normal qualifié «d'inter-city» et le RER. Il s'agit de trois approches positives pour développer à nouveau le marché du chemin de fer.

Les causes de la régression par ailleurs sont multiples, et en premier lieu le progrès du transport routier. On peut le déplorer ou s'en réjouir, mais il est clair qu'il offre des conditions de souplesse et de facilité, comme le porte pour les personnes et les marchandises, auxquelles le chemin de fer ne peut répondre.

En deuxième lieu, il n'existe aucun marché international du chemin de fer, comme c'est le cas pour les autres modes de transport.

En troisième lieu, la relation État-chemins de fer est toujours difficile parce que l'État impose des contraintes de sécurité, de service public, de régularité auxquelles échappent les autres modes de transport. De plus, l'État ne paye pas toujours de façon appropriée ce qu'il exige des chemins de fer. Il hésite aussi à reprendre les dettes du passé.

Enfin, il faut noter que le chemin de fer a été affaibli par l'absence de concurrence. Il ne dispose donc pas de cet aiguillon remarquable que constitue la concurrence dans les autres modes de transport. En tant que libéral, sans me réjouir de cette régression, je constate, avec satisfaction, les vertus de la concurrence.

Le chemin de fer s'emploie maintenant, un siècle après l'apparition du transport routier et cinquante ans après le démarrage de l'avion en tant que moyen de transport banalisé, à mettre en place les conditions d'une concurrence, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent.

Le Livre blanc de la Commission européenne préconise aussi un financement qui libère le chemin de fer des dettes du passé et favorise une exploitation commerciale et non monopolistique. Il est donc demandé à l'État de compenser de façon correcte les charges qu'il impose aux chemins de fer.

Deuxième élément: renforcer la concurrence. En Grande-Bretagne, un réseau unique, en ce qui concerne l'infrastructure, subsiste, mais les convois sont concurrents entre eux. Cet aspect faisait défaut jusqu'à présent.

Le service à la clientèle doit être rénové, les systèmes nationaux doivent être intégrés et, enfin, il convient de faire face aux problèmes sociaux, lesquels sont de deux ordres: d'une part, les travailleurs des chemins de fer devraient être motivés pour faire de meilleures prestations; d'autre part, il faudrait faire en sorte que la productivité de ces personnes s'accroisse, tout en évitant des mouvements sociaux et une dépression psychologique des agents allant précisément à l'encontre de cette motivation.

À ce sujet, j'évoquerai un premier exemple à propos duquel j'aimerais avoir l'avis du ministre. L'évolution est plutôt positive puisqu'en 1991, 44 480 travailleurs étaient occupés; en 1995, ce nombre est passé à 41 891; en 2005, il devrait être de l'ordre de 35 000 dont 5 200 nouveaux membres à engager. J'accepte ces chiffres pour ce qu'ils sont.

Malheureusement, en parallèle à cette tendance à la baisse — condition d'efficacité des chemins de fer belges —, on constate une diminution de la productivité. En effet, en 1991, 422 000 prestations ont été enregistrées en voyageurs kilomètres et en tonnes/kilomètres par travailleur occupé. En 1995, ce chiffre est tombé à 406 000.

Je ne reprendrai pas les objectifs que le ministre s'est assignés, qui figurent dans le programme décennal et qui constituent la condition du sauvetage des chemins de fer, mais on peut craindre le pire, si cette dégradation se poursuit.

J'aimerais poser une deuxième question au ministre concernant le grand programme de financement dont le coût sur dix ans dépasse 430 milliards. Comment concilier cette donnée avec le souhait — légitime, à mes yeux — exprimé dans le Livre blanc européen et qui consiste à réduire drastiquement la montagne de dettes? L'énormité du chiffre avancé me paraît assez effrayante, car nous vivons une période de grande austérité. Récemment, le Premier ministre a répété que le maintien d'un surplus primaire de 6 p.c. était l'objectif principal de la politique financière et budgétaire de tout gouvernement pour les années à venir. Dès lors, je me demande si le programme pourra tenir la route. Seul l'avenir nous le dira, mais je crains que cette ambition considérable ne cadre pas avec l'environnement politique et économique général.

J'aimerais également savoir si vous comptez intervenir, monsieur le ministre, pour renforcer la concurrence — comme le font les Britanniques et les Néerlandais, lesquels mettent sur le réseau du rail des compagnies concurrentes entre elles —, pour tirer le meilleur parti de cet aménagement, particulièrement développé à la SNCB.

C'est un peu dans le domaine de l'électricité, l'équivalent de l'accès des tiers au réseau. C'est un système en vertu duquel à une infrastructure déterminée correspondent des usagers multiples. Dans un tel cadre la SNCB pourrait être concurrencée par d'autres sociétés. Selon moi, d'autres pays — par exemple, l'Allemagne — s'engageront également dans cette voie.

Monsieur le ministre, envisagez-vous des dispositions semblables, conformes à ce qui est préconisé dans le Livre blanc européen?

Ma quatrième question porte sur les mesures mises en œuvre pour intégrer ce système à l'échelle européenne — je pense à l'application de tarifs continus, à des opérations conjointes —, car l'aspect purement national est encore trop souvent de mise dans ce domaine. Il existe, par exemple — selon moi, des changements devraient intervenir à ce niveau — une compagnie de chemins de fer luxembourgeoise qui a sa propre autonomie mais qui dispose d'un réseau minuscule. C'est une des compagnies qui connaît le plus de charges financières: elle est minuscule sur le plan de sa desserte, mais elle présente toutes les caractéristiques d'une société plus importante sur le plan des services qu'elle propose et de son organigramme. *Mutatis mutandis*, nous nous trouvons dans la même situation que nos amis luxembourgeois, mais à une échelle supérieure.

Voilà les questions que je souhaitais vous poser, monsieur le ministre, pour ce qui concerne la partie générale de mon intervention.

J'en viens à la deuxième partie relative au TGV.

Ne croyez pas, monsieur le ministre, que je témoigne ici d'un pur intérêt de circonstance. Le 17 janvier 1991, j'ai en effet déjà posé, entre autres, une question orale à votre illustre prédécesseur — qui depuis lors a fait son chemin, puisqu'il s'agit de M. Jean-Luc Dehaene — portant sur la concurrence entre le TGV qualifié du nom un peu barbare de PBKAL, représentant les initiales des différentes villes desservies, à savoir Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres, et le TGV direct Paris-Francfort, lequel, selon les dires, serait achevé plus rapidement que le nôtre. Depuis lors, j'ai posé toute une série de questions et j'ai procédé à diverses interventions à cet égard.

Je rappelle cependant que notre ancien collègue, le sénateur Clerdent, avait également fait de ce sujet une de ses spécialités. Ainsi, rien qu'entre 1988 et 1991, j'ai relevé sept interventions de sa part sur cette problématique — et pas uniquement sous forme de questions orales. Il s'agit d'interventions particulièrement bien documentées, systématiques, non seulement complètes mais aussi continues et qui abordaient le financement du TGV, son extension, la délivrance des permis de bâtir, mais aussi la protection de l'environnement et le choix du site propre. Bref, le baron Clerdent a couvert toutes les matières qui pouvaient l'être sur ce plan. Depuis son départ du Parlement, il a été dignement relayé par notre collègue de la Chambre, M. Didier Reynders, lequel a procédé à douze interventions entre 1993 et 1996 sur le même thème. C'est dire si notre groupe est passionné par ce sujet!

M. Jonckheer (Écolo). — Les libéraux liégeois ?

M. Hatry (PRL-FDF). — Ils ne sont pas les seuls. Les libéraux bruxellois sont également très intéressés par cette question.

Je voudrais à présent évoquer ici une série d'observations, importantes selon moi, relatives au TGV.

Nous trouvons une certaine source de documentation dans le projet 783 que vous avez déposé à la Chambre le 26 novembre 1996 et qui expose le programme de financement du TGV et, notamment, son sort dans les perspectives futures. Le TGV coûterait, en francs constants de 1994, 115 milliards de dépenses propres, ce qui correspond à environ 125 milliards en francs courants : 111 seraient consacrés à l'infrastructure et 4 au matériel roulant, ce qui me paraît fort peu. À ces 115 milliards de francs constants viennent s'ajouter 36 milliards de dépenses mixtes issues du financement commun au réseau ordinaire — j'ai rappelé tout à l'heure que le plan global de financement sur dix ans dépassait 430 milliards; le reste est affecté au TGV mais la part de chacun des deux n'est pas établie.

À ces 125 plus 36 milliards de francs courants correspondent des sources de financement diverses mais toutes proches du secteur public. On peut tout de même se poser un certain nombre de questions, d'ailleurs révélatrices du climat général que connaît le pays actuellement. Ce dernier doit réduire son endettement, tenter de satisfaire aux normes de Maastricht en 1997 mais aussi après. Il ne serait donc pas question d'accumuler, ni pour le TGV ni pour le réseau principal des chemins de fer, des centaines de milliards de dettes.

Or, nous constatons que 22 milliards doivent être apportés par la Société financière fédérale de participation qui est, en réalité, le bras financier de l'État. Par conséquent, si celle-ci recourt à l'emprunt, la dette de l'État s'en trouvera accrue.

L'État apporte «modestement» huit milliards; cela semble incroyable mais il s'agit cependant bien d'un milliard par an pendant huit ans. Je vous félicite en tout cas pour la parcimonie dont vous faites preuve à l'égard du TGV. Je souhaite que ce soit vrai, mais c'est peu crédible. La SNCB elle-même n'apporte pas d'argent frais, ce qui est tout aussi invraisemblable. Elle affectera seulement dix milliards qui résultent de la vente d'immeubles qu'elle n'utilise pas actuellement et se privera ainsi de ces moyens pour son fonctionnement général.

On compte que le privé apportera dix milliards, mais ceux-ci devront être assortis d'une garantie d'un intérêt minimum. Il ne s'agit donc pas vraiment de capital à risque, mais d'un pseudo-risque — on a d'ailleurs pratiqué de la sorte dans d'autres entreprises de transport.

Enfin, arrive «le grand machin» sur lequel on comptait beaucoup, à savoir les subsides de l'Union européenne qui, à ma grande surprise, s'élèveront à 200 millions d'écus, soit royalement huit milliards de francs : des *peanuts* par rapport au montant total !

Le grand poste est celui des emprunts : 67 milliards qui seront bien entendu garantis par l'État, ce qui en fait une dette indirecte. Cette démarche va tout à fait à l'encontre des critères de Maastricht. J'ignore comment l'Union européenne comptabilisera cela mais je crains une réaction similaire à celle qui a prévalu à l'égard du financement des Forges de Clabecq au cours des derniers mois. Je souhaite me tromper mais je ne suis pas le seul à le penser puisque le Conseil d'État lui-même formule toute une série de réserves à l'égard de ce projet de loi de financement actuellement examiné par la Chambre. Il estime que le financement du matériel roulant ne pourrait pas bénéficier de l'intervention des subsides de l'État. Il craint le blocage des subventions, constate que les frais d'enregistrement de la société sont gratuits, ce qui est un subside indirect, que la garantie de l'État est octroyée dans tous les cas, ce qui constitue indirectement un financement plus favorable que ne l'obtiendrait le commun des mortels, note qu'aucun précompte ne sera perçu sur les montants payés à titre de dividendes par la société. Enfin, le Conseil d'État souligne que des clauses exorbitantes au droit des sociétés et au Code du commerce sont prévues.

Le TGV est cependant un réseau dans lequel il faut investir. Nous sommes tout à fait favorables au principe de son développement — nous souhaitons que ce train atteigne Liège et Cologne,

Anvers et Amsterdam le plus vite possible — mais les conditions de ce développement paraissent très précaires au regard des contraintes auxquelles l'État belge est actuellement soumis. Je poserai donc quelques questions à ce sujet. À l'issue de l'échange de vues que nous avons eu avec des membres de votre cabinet, il est apparu que certains d'entre eux considéraient que le rapport établi par M. Santkin — imprimé en novembre mais basé sur des données discutées en avril — était déjà dépassé. Si un plan décennal est dépassé après six mois, qu'en est-il des prévisions à long terme ? Pouvez-vous confirmer que les éléments repris dans votre exposé sont toujours valables ? Dans la négative, pourquoi ne le sont-ils plus ?

Ma deuxième question porte sur le délai. L'année 2004 est le terme d'achèvement de la réalisation du réseau TGV en Belgique. Le délai ayant déjà été retardé de six ans par rapport aux déclarations formulées par M. Dehaene lorsqu'il était en charge du département, pouvez-vous nous assurer que l'ensemble du réseau sera achevé en 2004 ? Si tel n'est pas le cas, nous risquons de nous heurter à la concurrence de la ligne Paris-Francfort qui serait alors terminée avant celle du TGV PBKAL. Lorsque je parle d'achèvement des travaux, je n'entends pas seulement Bruxelles mais aussi Anvers et Liège.

Une autre de mes questions porte sur les observations formulées par le Conseil d'État à l'égard du projet 783/1. Si la Commission européenne devait suivre l'avis du Conseil d'État quant au financement du TGV, nous serions confrontés à un nouveau problème qui impliquerait la révision totale de vos perspectives. Vous ne souhaitez pas cette révision; nous non plus. Toutes les précautions ont-elles dès lors bien été prises pour l'éviter ?

Quant aux liaisons internationales, la Grande-Bretagne envisage-t-elle la concrétisation d'un site propre vers Londres ? Dans la négative, il faudra utiliser les petites lignes intérieures traditionnelles dès la sortie du tunnel sous la Manche. Les Britanniques sont-ils prêts à faire un effort d'aménagement de leur réseau ?

Le troisième point de mon intervention a trait au RER. Ce réseau a été évoqué à l'occasion de nombreux colloques, dont un organisé par l'ancien ministre des Transports de la Région bruxelloise, M. Jean-Louis Thys, et un autre présidé en mars 1996, par M. Hervé Hasquin, l'actuel ministre. En la matière, les réunions sont malheureusement plus nombreuses que les réalisations dont je souhaitais vous parler.

Je dirai tout d'abord quelques mots à propos de la structure politique et administrative bruxelloise. Comme vous le savez, les réformes constitutionnelles de 1988 et 1989 ont — à tort, je pense — limité la Région bruxelloise aux 19 communes, ce qui a en fait coupé politiquement la ville ou la Région de Bruxelles de son hinterland. Il faut bien reconnaître que c'est une des nombreuses conséquences négatives du fédéralisme pour Bruxelles. L'isolement politique de Bruxelles a des répercussions économiques et financières, notamment en matière budgétaire, tant en recettes qu'en dépenses.

Partout dans le monde, les problèmes des villes-États sont identiques. La situation de Washington et du district de Columbia est impossible. Washington, hormis ses somptueux bâtiments fédéraux, est frappé de paupérisation. La population aisée habite dans les États avoisinants. En Allemagne, à l'exception des cinq *Länder* de l'est, Hambourg et Brême sont les deux *Länder* qui recourent le plus à la solidarité entre *Länder*. Regardez Vienne ! Voyez la problématique de la fusion avortée entre Berlin appauvri, et le Brandebourg, placé, en fait, dans la même situation que la grande périphérie bruxelloise.

Bruxelles a énormément de difficultés et voit fondre d'année en année la part, dans le PIB, des revenus de la population bruxelloise. Le revenu moyen des habitants de Bruxelles ne cesse de chuter, précisément à cause de la limitation de la ville aux 19 communes.

Dans une certaine mesure, les problèmes sont encore aggravés à cause des dépenses.

En effet, tous les jours, 350 000 travailleurs affluent à Bruxelles. Nous nous en réjouissons, bien sûr. Cependant, il faut aussi remarquer que ces navetteurs profitent de l'infrastructure bruxelloise encombrée sans bourse délier, mais paient leur précompte professionnel dans d'autres régions du pays. L'émigration des

petits-enfants des anciens habitants de Bruxelles vers le Brabant wallon ou même plus loin encore amplifie les pertes de revenus pour Bruxelles.

Le RER devrait contribuer à la solution des problèmes comme celui de l'encombrement. À Bruxelles, nous en sommes de chauds partisans.

Hélas, les colloques n'ont débouché que sur la création d'un syndicat d'études couvrant une région de 2 400 000 habitants, dans un rayon de trente kilomètres autour de Bruxelles, où sont concentrés un million d'emplois. Ce syndicat vise à améliorer les contacts avec les villes de la grande périphérie que sont Louvain, Malines, Alost, Nivelles, Tirlemont et les petites localités du Brabant wallon. Il est composé de représentants de la SNCB et des trois lignes de transport interurbain du pays.

Le RER ne doit pas se développer au détriment des autres moyens de transport. Il n'est pas question d'exclusives, de taxes ou de restrictions à imposer aux usagers de ces autres moyens de transport. Il s'agit simplement de progresser au point de vue de l'offre de services de qualité. Le RER ne veut pas être alimenté par une taxe spéciale sur le transport automobile, ni par des péages... Le RER doit «faire sa place» par ses mérites propres. Telle est l'optique dans laquelle j'évoque ce point, qui n'a malheureusement pas fait l'objet d'interventions de réalisation. En outre, le RER ne bénéficie actuellement d'aucune priorité dans le plan décennal relatif aux chemins de fer, ce que je regrette. Selon les estimations dont nous disposons, le chiffre de 30 p.c. de transport de personnes actuellement réalisé par le chemin de fer — pour les trajets à moyenne distance en provenance ou à destination des localités que j'ai mentionnées — pourrait, grâce au RER, passer à 46 p.c., ce qui réduirait l'encombrement en matière de transports en commun à Bruxelles.

Différents projets sont «envisagés» concernant le RER. On évoque sept lignes: quatre de type diamétrique, deux radiales et une de rocade.

Je vous épargne les détails que vous pourrez trouver dans un rapport très intéressant dont vous devez connaître l'existence, monsieur le ministre. Il s'agit du rapport du colloque du 13 mars 1996. En clôture, dans son discours, M. le ministre Hasquin y a posé une série de questions. Les réponses à certaines questions sont très intéressantes et positives: «Que peut-on retenir des exemples étrangers?», «Avez-vous des doutes quant au succès du RER?», «Que peut-on retenir de la réaction du milieu économique?»...

Toutefois, aucune réponse n'a été donnée à la question de savoir quelle est la position du pouvoir fédéral, ce qui est bien dommage. Je vous renvoie, à cet égard, à la page 82 du rapport. Même la SNCB est plus positive que le pouvoir fédéral en la matière. Je ne plaide pas seulement pour Bruxelles, comme d'aucuns pourraient le croire, mais, plus globalement, en faveur du chemin de fer lui-même qui, ne pouvant plus compter de façon significative sur le trafic de marchandises, doit s'appuyer sur trois piliers en matière de trafic de voyageurs: les trains «inter-city» qui relient les grandes villes les unes aux autres, le TGV et le RER. Le dernier de ces piliers risque de ne pas être mis en place. Or, il revêt une importance essentielle.

Le coût de l'opération est considérable aux yeux de certains, monsieur le ministre. Toutefois, par rapport au plan décennal de près de 440 milliards, selon les estimations effectuées, le coût du RER ne s'élève qu'à 60,5 milliards: 23 milliards pour les lignes et les gares, 34 pour le matériel, 2 pour l'aménagement des carrefours de la STIB, 3 pour les sites propres et les aménagements routiers, 1,5 pour, notamment, les équipements de bus de la STIB et, enfin, quelques centaines de millions pour les aménagements logistiques, la billetterie, l'information, etc.

Ce chiffre de 60,5 milliards représente seulement 15 p.c. du montant de votre plan décennal, monsieur le ministre. Je vous signale au passage que, par rapport au PIB, la part de Bruxelles s'élève à 20 p.c., sans même compter les navetteurs. Je considère donc que vous auriez pu inclure le coût du RER dans votre plan.

Je conclurai en vous demandant de prendre une initiative en la matière. Je reconnais avoir entendu avancer une autre estimation, proche de 90 milliards, mais, en ce qui me concerne, je me réfère aux chiffres qui figurent dans le rapport susmentionné, de mars 1996, dont je n'ai aucune raison de mettre en doute le contenu.

J'aimerais donc savoir, monsieur le ministre, si vous comptez prendre une initiative pour arriver à progresser en la matière. Êtes-vous d'accord, comme représentant du Gouvernement fédéral, d'aller au moins au-delà d'une participation à un colloque qui n'a même pas donné lieu à une quelconque réponse de la part du Gouvernement fédéral?

Voilà les considérations que je voulais consacrer à ce rapport. Je souhaite évidemment que la qualité des réponses du ministre puisse nous convaincre que l'expérience d'aujourd'hui est digne d'être répétée, et que nous pourrions encore organiser à l'avenir des débats sur un thème précis d'intérêt économique ou financier. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Van der Wildt.

Mevrouw Van der Wildt (SP). — Mijnheer de Voorzitter, een discussie over het spoorvervoer en de NMBS omvat verschillende elementen. Er is uiteraard het algemeen mobiliteitsbeleid van de Regering, waarin verschillende factoren een interactie hebben met de exploitatie en de noodzaak van het spoorvervoer. Er is vervolgens de houding van het beleid ten opzichte van het openbaar vervoer in het algemeen en de NMBS in het bijzonder. Er is tevens het beleid van en de exploitatie door de NMBS zelf. Er is, ten slotte en niet te vergeten, de waardering, de evaluatie door de reiziger, de gebruiker. Vanuit deze vier uitgangspunten formuleer ik een aantal beschouwingen, die hopelijk zullen bijdragen tot het debat en die aansluiten bij het overigens uitstekend verslag van de heer Santkin.

Sinds een aantal jaren tekent zich een enigszins merkwaardige evolutie af: de dotatie van de federale overheid aan de NMBS neemt toe, terwijl het marktaandeel van het spoor vermindert. In 1987 bedroeg de bijdrage van de federale overheid 42 miljard, waarvan 34 miljard voor de exploitatie en 8 miljard voor de investeringen. Tien jaar later is de bijdrage met meer dan 40 pct. gestegen tot 60 miljard, waarvan 37 miljard voor de exploitatie en 23 miljard voor de investeringen, wat een verhoging met 300 pct. betekent. Het aantal reiziger-kilometer nam tussen 1987 en 1995 toe met 8 pct.; het aantal ton-kilometer in het goederenvervoer met amper 1 pct. In dezelfde periode steeg de intensiteit van het wegvervoer op de Vlaamse gewestwegen echter met 19 pct.

Dat de overheid steeds meer betaalt voor een vervoerswijze die een steeds kleiner aandeel in de vervoersmarkt heeft, is merkwaardig, maar heeft zijn redenen.

In eerste instantie moet een belangrijke inhaaloperatie plaatshebben op het vlak van noodzakelijke investeringen.

De NMBS beheert een fijnmazig spoorwegnet, dat zijn oorsprong vindt in de 19e eeuw, toen de industrialisering in ons land hand in hand ging met de aanleg van een wijdvertakt net om arbeiders en goederen van en naar de fabrieken te brengen. Ondanks de opeenvolgende sluitingen van kleinere spoorlijnen en stopplaatsen beheert de NMBS nog steeds een spoornet dat qua fijnmazigheid zijn gelijke niet kent in West-Europa.

De economische motieven om het behoud van dat wijdvertakt spoornet te verantwoorden, zijn eerder afgezwakt, maar nu zijn vooral sociale elementen belangrijk. Het spoor moet het mogelijk maken dat ook niet-automobilisten zich op een relatief snelle en comfortabele manier op langere afstand kunnen verplaatsen. Dit moet een belangrijk motief blijven.

Aan het onderhoud van een dergelijk netwerk is natuurlijk een belangrijk prijskaartje verbonden. De heer Forton wees er in de commissiebespreking op dat jaarlijks 20 miljard investeringen nodig zijn voor structureel onderhoud van de sporen en de vervanging van het vaak aftandse rollend materieel om de huidige dienstverlening op een bedrijfszekere en aantrekkelijke wijze te blijven aanbieden. Het spoor is daarbij bezig aan een lange en zware inhaaloperatie. In 1988, op het einde van een regeerperiode met een andere coalitie werd nog amper 8 miljard per jaar geïnvesteerd in sporen en treinen. Er werd toen duidelijk gekozen voor een afbouw. De NMBS is bovendien in het verleden gebruikt voor allerlei zaken die niets met de doelstellingen van het vervoer van reizigers en goederen te maken hadden. Zo was ze een afnemer van de Belgische industrie waardoor in de jaren zestig en in de eerste helft van de jaren tachtig te veel en te duur materiaal werd

aangekocht, een instrument van werkgelegenheidspolitiek, waardoor in de tweede helft van de jaren zeventig ongeveer tienduizend spoor mannen werden aangeworven, een instrument om het vervoer goedkoop te houden en een instrument om de begroting te saneren door een beperking van de dotaties.

De achteruitgang van het marktaandeel van de NMBS heeft echter ook interne oorzaken. Commercieel beleid, klantgerichtheid, decentralisatie van bevoegdheden en verantwoordelijkheden, informatie aan de reizigers, klachtenbehandeling en zo meer zijn relatief nieuwe begrippen in het NMBS-jargon. Het is reeds door anderen gezegd: de NMBS moet evolueren van een maatschappij die treinen laat rijden, tot een onderneming die hoogwaardige vervoersdiensten aanbiedt aan haar klanten. Deze omschakeling tot een soepel en klantvriendelijk bedrijf is een werk van lange adem. Het veronderstelt een interne herstructurering waarin veel meer mensen en diensten dan nu worden geresponsabiliseerd. Het veronderstelt doorgedreven inspanningen in de opleiding van het personeel, een versterking van de commerciële diensten in het bedrijf, investeringen in onthaalfaciliteiten, informatieverlening in de stations en zo verder. De jongste vijftien jaar is de NMBS bijna voortdurend in herstructurering geweest, maar niet altijd in de goede richting. De invoering van het IC-IR-plan van juni 1984 bijvoorbeeld veroorzaakte eerder een destabilisering van het net, waardoor de gebruiker zijn vertrouwen verloor.

De treingebruiker ziet in het spoor geen betrouwbare bondgenoot meer en haakt af. Dat is spijtig en versterkt de neerwaartse trend: minder dienstverlening, minder reizigers, minder middelen, minder lijnen, dus weer minder dienstverlening en nog minder reizigers.

De maatschappelijke voordelen van het openbaar vervoer zijn nochtans overduidelijk: minder milieuvervuiling, minder ongevallen en minder tijdverlies in files. Die maatschappelijke voordelen van het openbaar vervoer moeten echter op één of andere manier ook financieel worden gewaardeerd door de goederen-transporteurs, door de overheid of door de reizigers, zo niet blijft het gat in de rekeningen van de NMBS bestaan.

In het verleden is men op verschillende manieren omgegaan met deze tekorten. In de jaren zestig werden ze volledig gedekt door de overheid. In de jaren tachtig en negentig werd het personeel systematisch verminderd, liet men de schulden oplopen en ging men zoeken naar alternatieve financiering. Nochtans moet de trouwe treinreiziger sinds 1980 geen groter deel van zijn inkomen aan een treinbiljet of een abonnement besteden en is het treinaanbod tussen 1980 en 1994 voor de reizigers met 3,9 pct. toegenomen, terwijl het treinaanbod voor het goederenvervoer in die periode met 19 pct. is afgenomen. Vooral in het goederenvervoer bestaat er een onrechtvaardigheid, want vrachtwagens — ook buitenlandse — maken gebruik van onze comfortabele wegeninfrastructuur, die door elke Belg wordt betaald, terwijl de NMBS zelf, althans gedeeltelijk, instaat voor zijn wegnennet. Door de *just in time* leveringspolitiek zijn onze wegen stapelplaatsen en mobiele magazijnen van goederen geworden, betaald door de belastingbetaler. Door dit nagenoeg gratis wegcomfort en ook door de sociale dumpingpraktijken in het vrachtvervoer, krijgen we een concurrentievervalsing waardoor het goederenvervoer via het spoor verdrongen wordt. Vooral daardoor staat de financiële situatie van het spoor permanent onder druk.

Dat houdt meteen ook verband met de derde reden voor de inkrimping van het marktaandeel, namelijk het ontbreken van een echt mobiliteitsbeleid dat het spoor opnieuw veld kan doen winnen. Zolang de overheid er niet in slaagt een mobiliteitsbeleid te voeren dat het overmatig auto gebruik aan banden legt, vecht de NMBS noodgedwongen tegen de bierkaai. Hoe dat mobiliteitsbeleid eruit moet zien is een afzonderlijke discussie. Het is in ieder geval noodzakelijk voor het spoor dat de ruimtelijke ordening niet langer uitsluitend op maat van de auto wordt gesneden en voorts dient het spoorvervoer ook optimaal op de andere vervoerswijzen te worden afgestemd. Dit betekent dat de interesse van de NMBS ook zal moeten uitgaan naar wat er buiten het station gebeurt: de verfraaiing van de stationsomgeving, betere faciliteiten voor fietsers, een verstandig parkeerbeleid, goede aansluitingen met bus en tram, een flexibel voor- en natransport.

Met haar beleid lijkt de huidige Regering een ultieme poging te willen doen om het spoor in zijn huidige vorm opnieuw in goede banen te brengen. Uit de uiteenzetting van de minister en van de heer Forton in de commissie blijkt dat de Regering uitdrukkelijk heeft gekozen voor het behoud van het huidige aanbod in het reizigersvervoer. Dit is niet vanzelfsprekend en er wordt te weinig in de verf gezet dat de Regering bereid is het zware prijskaartje dat aan de optie « behoud van het huidige aanbod » hangt, voor haar rekening te nemen.

Met het herstructureringsplan « Doelstelling 2005 » verbindt de federale overheid zich ertoe de subsidie voor de verplichtingen van de NMBS als openbare dienst jaarlijks 1 pct. meer te laten stijgen dan de index; dit komt neer op een jaarlijkse stijging van de overheidsdotatie met ongeveer één miljard frank.

Het investeringsplan 1996-2005 voorziet in een stijging van de bijdrage van de federale overheid aan de investeringen van het binnenlandse spoornet en de vernieuwing van het rollend materieel voor datzelfde net van 16 miljard in 1995 tot 23 miljard.

Tegenover dit budgettaire engagement van de Regering staat ook een ernstige inspanning van de NMBS. In haar herstructureringsplan maakt de NMBS zich sterk haar bedrijfsresultaat tegen 2005 financieel in evenwicht te brengen. Deze optie veronderstelt onder andere dat het personeelsbestand over een periode van tien jaar met 6 000 eenheden wordt verminderd. Daarnaast staan bij de NMBS onder druk van de vakbonden diverse formules van arbeidsherverdeling op stapel, waardoor de NMBS op dat vlak een voorbeeldfunctie zou kunnen krijgen voor andere openbare instellingen.

De derde partner in het vervoerspel is de reiziger, de gebruiker. De reiziger moet een duidelijk signaal, een engagement krijgen dat de dienstverlening in de toekomst zal worden verbeterd. Het nieuwe beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS moet daartoe de nodige garanties bieden. De SP hoopt hierin vooral de twee volgende accenten terug te vinden. Ten eerste, een kwantitatief engagement, namelijk het behoud van de huidige dienstverlening, van het aantal treinkilometers, van het aantal stopplaatsen en stations en het uitstippelen van een groei-scenario dat de geplande investeringen afstemt op de vervoersbehoeften. Ten tweede, een kwalitatief engagement, namelijk een aanzienlijke verbetering van de dienstverlening aan de reizigers.

Vanuit kwantitatief opzicht beantwoordt de huidige lijst van 69 interstedelijke stations ons inziens niet langer aan de resultaten van de recente reizigerstellingen. In antwoord op een parlementaire vraag heeft de minister verklaard dat 75 stations de drempel van 10 000 opstappende reizigers per week reeds hebben overschreden. Hierbij kan men zich afvragen of dit criterium niet al te defensief is. Door uit te gaan van het huidige aantal opstappende reizigers wordt de selectie van interstedelijke stations immers sterk bepaald door het bestaande aanbod. Men zou ook rekening moeten houden met de regionale verzorgingsfunctie van de halteplaatsen. Steden als Ninove, Diest of Ieper moeten eveneens aanspraak kunnen maken op een interstedelijk statuut. De NMBS zou de waarde van dat interstedelijke statuut moeten opdrijven, niet alleen door te zorgen voor snelle onderlinge verbindingen, maar ook door de informatieverstrekking en de commerciële exploitatie te verbeteren en de omgeving van het gebouw te verfraaien.

Tussen de minimale vervoersprestaties die de NMBS volgens het beheerscontract moet leveren en het aanbod op het ogenblik van de ondertekening, lag een brede marge waardoor de NMBS vrij drastisch in de openbare dienstverlening kon snoeien. Zo lag de toenmalige vervoersprestatie voor het gehele binnenlandse reizigersvervoer op weekdagen en andere dagen respectievelijk 23 en 37 pct. hoger dan het contractueel verplichte minimum. De NMBS kon met andere woorden het binnenlands treinverkeer op weekdagen met bijna een kwart afslanken zonder dat de overheid kon ingrijpen. In de weekenddiensten kon de maatschappij autonoom zelfs een derde schrappen.

Ook de autonomie om kleinere stations en stopplaatsen te sluiten werd door de NMBS in 1994 aangewend voor een drastische sluitingsoperatie. Het nieuwe beheerscontract moet deze moge-

lijkheid beperken. Men zou eerder een standaardprocedure voor het heropenen of verplaatsen van stations en stopplaatsen moeten uitwerken.

In dat kader wil ik de aandacht van de minister vestigen op het groeiend ongenoegen over de lijnen 52 en 54. Deze lijnen zouden een oplossing kunnen bieden voor de verkeersdrukte tussen de regio Klein-Brabant, een deel van de Rupelstreek en de steden Antwerpen, Mechelen en Sint-Niklaas. De oververzadigde A12 en N16 schreeuwen om een verkeersontlasting en de oplossing via het spoorwegnet ligt voor het grijpen. Lijn 52 verbindt Antwerpen via de Rupelstreek met Klein-Brabant en is een voorbeeld van wat een succesvolle voorstadlijn kan zijn. De ingebruikname wordt echter telkens uitgesteld. Nu wordt december 1997 als openingsdatum vooropgesteld. Inmiddels publiceren verscheidene kranten onheilspellende berichten over de toekomst van lijn 54 tussen Sint-Niklaas en Mechelen. Vanaf mei 1998 wordt de interregio-trein tussen Sint-Niklaas en Leuven vervangen door een stoptrein. De reistijd Sint-Niklaas-Leuven loopt dan door een langere stilstand in Mechelen op van 58 tot 70 minuten. Dit zal ongetwijfeld leiden tot een verlies aan klanten en tot desinvestering, waardoor op langere termijn de toekomst van de lijn zelf in het gedrang komt. Deze politiek staat in fel contrast met de elementen die ik in het begin van mijn uiteenzetting aanhaalde, namelijk de noodzaak om het marktaandeel van de NMBS in het wegvervoer te vergroten en haar commerciële en klantvriendelijke aanpak.

Het gebied dat door de lijnen 52 en 54 wordt bediend is bijna een prototype van een dichtbevolkte regio die gekneld ligt tussen grootsteden, die wordt geplaagd door verkeersoverlast en die kan worden ontsloten door een goed te exploiteren en milieuvriendelijk spoorwegnet. De SP heeft de heer Pardon, directeur van het departement Personenvervoer van de NMBS, in dit verband een aantal suggesties gedaan die ik bij deze gelegenheid graag herhaal. De toekomst van de lijnen 52 en 54 moet worden veilig gesteld. De SP dringt erop aan dat de NMBS zorgt voor een aansluiting in Mechelen tussen lijn 54 en de rechtstreekse trein naar Leuven, zodat de reistijd tussen Sint-Niklaas en Leuven door een overstap te Mechelen tot minder dan een uur beperkt blijft. Tussen lijn 54 en Brussel moet er een rechtstreekse verbinding komen. De reizigers moeten duidelijke en goede informatie krijgen over de aansluitingen in de stations van Sint-Niklaas en Mechelen. De oude en oncomfortabele treinstellen uit het begin van de jaren 60, die op deze lijnen nog steeds worden ingezet, moeten door moderne rijtuigen worden vervangen. De dienstregeling van lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs moet worden aangesloten op de dienstregeling van lijn 54 en de stopplaats Puurs moet worden uitgebouwd tot een volwaardig overstapstation. Het baanvak Boom-Willebroek moet worden geëlektrificeerd zodat er ten minste op piekmomenten een rechtstreekse verbinding tussen de Rupelstreek en Mechelen-Brussel kan worden ingelegd. Deze suggesties worden door de hele bevolking van beide regio's gesteund.

Tot slot kom ik nog even terug op het tweede belangrijke aspect van het beheerscontract, namelijk de kwaliteit van de dienstverlening. In artikel 57 van het huidige beheerscontract engageert de NMBS zich ertoe het algemeen voorkomen van de stations geleidelijk te verbeteren, met bijzondere aandacht voor de toegang, de loketten en de aankondiging. Door de vele interne verschuivingen in het investeringsplan 1991-2000 heeft de NMBS vele moderniseringswerken niet of slechts gedeeltelijk kunnen uitvoeren. Met het nieuwe investeringsplan 1996-2005 wordt jaarlijks opnieuw meer dan één miljard uitgetrokken voor de modernisering van de onthaalinfrastructuur. Het nieuwe beheerscontract zou in dat verband kunnen vermelden dat voor de investering in de onthaalinfrastructuur zal worden uitgegaan van concepten waarbij ten minste een onderscheid wordt gemaakt tussen stations met een interstedelijk statuut, bemande en onbemane stopplaatsen. In dit verband zou de NMBS dan jaarlijks een rapport kunnen opmaken waarin de investeringen op dit terrein worden beschreven en getoetst aan de concepten.

In artikel 60 van het huidige beheerscontract wordt aangaande de ombudsdienst enkel vermeld dat de NMBS met deze dienst positief samenwerkt. De onafhankelijkheid van deze dienst is een

noodzaak om zijn rol autonoom te kunnen spelen en moet worden gegarandeerd door een jaarlijkse vaste kredietlijn, bepaald in het beheerscontract.

Ten slotte zijn er nog het comfort van de reiziger en de klokvastheid van de treinen. Door de overbezetting van sommige lijnen op piekuren is het naar en van het werk rijden met de trein een beklemmende ervaring. Mensen staan opeengepakt in gangen en platforms, zelfs een derde-klassereis onwaardig. Het relax reizen met de trein in plaats van de enerverende verplaatsing met de auto wegens de autofiles, is dan ook voor de meeste dagelijkse treingebruikers een fabeltje. Het is zeker niet overbodig om tijdens de piekuren meer treinen of wagons in te zetten.

Dan is er nog de doelstelling dat tegen het verstrijken van het huidige beheerscontract 95 pct. van de reizigerstreinen maximum slechts vijf minuten vertraging mogen hebben. Dat de NMBS deze doelstelling momenteel haalt is nog geen reden tot euforie. Ten eerste meet de NMBS de vertraging van haar treinen, niet van haar reizigers. Ten tweede is de opgegeven vertraging een gemiddelde van de vertragingen van alle treinen op een bepaalde verbinding gedurende één dag. Stel dat er op een bepaalde verbinding zestien treinen per dag rijden. Twaalf treinen met telkens 50 reizigers rijden tijdens de daluren netjes op tijd. Vier treinen met telkens 500 reizigers hebben in de piek 20 minuten vertraging. Volgens de NMBS-statistieken is er niets aan de hand: 80 minuten gecumuleerde vertraging verdeeld over 16 treinen maakt 5 minuten vertraging per trein. In de praktijk rijdt echter 75 pct. van de reizigers met 20 minuten vertraging. Het nieuw beheerscontract moet de meting verbeteren. Ik heb hierbij een concrete vraag: is het de minister die via de regeringscommissaris toezicht zal houden op de uitvoering van dit beheerscontract of heeft het Parlement ook hier een taak? Alleszins pleit ik ervoor dat, in het kader van de nieuwe politieke cultuur, het Parlement in de controle een rol zou spelen.

Het herstructureringsplan, het investeringsplan en het beheerscontract geven de NMBS in de huidige context een toekomstperspectief, dit wil zeggen binnen de huidige spelregels en de krachtverhoudingen op de markt van het spoorvervoer en van het vervoer in het algemeen. De kans is evenwel reëel dat deze context tegen de eeuwwisseling drastisch zal veranderen. In de commissie is de heer Forton, in het kader van de Europese Unie, daarop uitvoerig ingegaan. Daar waar wij in België de liberalisering van het goederenvervoer en van het internationaal reizigersvervoer op een vrij gelaten manier ondergingen en nog ondergaan, is het aangewezen om een eventuele liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer met de grootste omzichtigheid te benaderen. De minister zal hierover tijdens de Europese Ministerraden standpunten moeten innemen. Het lijkt mij dan ook aangewezen dat wij van deze standpunten op de hoogte worden gehouden en dat wij binnen de werkzaamheden van de senaatscommissie dit thema nauwgezet blijven volgen. Het invoeren van de concurrentie in het binnenlands reizigersvervoer doet vragen rijzen bij de bakens die werden uitgezet tijdens de voorbije discussies.

M. le Président. — La parole est à Mme Willame.

Mme Willame-Boonen (PSC). — Monsieur le Président, lors de cette intervention, je parlerai notamment des problèmes liés au trafic intérieur, du contrat de gestion, de la politique de mobilité et de développement durable. Je dirai un petit mot sur le TGV et, en tant que sénatrice de communauté issue de la Région de Bruxelles-Capitale, monsieur le ministre, je vous parlerai du développement du RER.

La position dominante des chemins de fer sur le marché et l'existence d'une clientèle « captive » du rail appartiennent définitivement au passé. Tant dans le secteur des voyageurs que dans celui des marchandises, la clientèle possède aujourd'hui un large éventail de choix et de possibilités. Je commencerai donc mon intervention par les problèmes liés au trafic intérieur, en différenciant les considérations liées au trafic de marchandises et celles liées au trafic de voyageurs.

En ce qui concerne le transport des marchandises, il serait temps de se demander s'il ne conviendrait pas d'améliorer ce secteur de façon draconienne, sous peine de le voir disparaître.

Pour pouvoir résoudre cette question existentielle, je pense qu'il faudra préalablement répondre aux interrogations suivantes. Actuellement, le chemin de fer n'est-il pas trop rigide pour ce type de service par rapport à la concurrence du transport par route? En effet, ce dernier va jusqu'à l'entreprise, il est plus rapide et les marchandises arrivent à destination en meilleur état, mais il provoque de graves problèmes d'encombrement des routes et des villes, de pollution, accroît les risques d'accidents, etc. On pourrait d'ailleurs faire ici un parallélisme entre le chemin de fer et le Canal de Bruxelles; des tonnes de marchandises transitent par ce dernier, ce qui permet de désengorger la ville d'un trafic important. Ne pourrait-on imaginer une fonction similaire des chemins de fer?

Une façon de renforcer le trafic de marchandises n'est-elle pas le développement de l'intermodalité et du transport combiné? On pourrait imaginer le transport routier entre l'entreprise et la gare de marchandises à partir de laquelle on acheminerait les marchandises vers la région destinataire. Cela exigerait cependant de la part des chemins de fer une plus grande efficacité.

Enfin, et ceci vaut également pour le transport des voyageurs, l'ouverture des infrastructures à d'autres opérateurs que la SNCB ne devrait-elle pas se faire le plus rapidement possible afin de renforcer la concurrence et ainsi permettre aux clients de faire un choix entre les différents opérateurs, en fonction des services offerts? La SNCB a-t-elle le choix? Soit elle s'adaptera, soit elle disparaîtra.

Je pense que si l'on parvient à répondre à ces trois questions d'une façon constructive, le transport de marchandises a un avenir. Il est en tout cas grand temps de réagir à l'effondrement de ce secteur, effondrement dû en grande partie à la réduction du trafic relatif à l'industrie lourde. Et ne prenons pas comme excuse la relative faiblesse, en ces temps de crise, de ce type d'industrie, car le but n'est pas de trouver des excuses, mais bien des solutions.

En ce qui concerne le trafic des voyageurs, le plan 1996-2005 prévoit une augmentation de l'offre des places assises de 8,5 p.c. C'est déjà un élément essentiel, mais je pense que les efforts de confort doivent encore être renforcés. Et quand je parle de confort, je ne vise pas seulement le confort à l'intérieur des voitures, mais également en matière de fréquence des trains et de respect d'horaires, car ces deux éléments sont déterminants dans le choix du mode de transport. Si, aux heures de pointe, la fréquence est assez soutenue, les horaires sont malheureusement peu respectés. En dehors des heures de pointe, on observe le phénomène inverse. Cela signifierait que le voyageur est en général peu satisfait, et ce n'est pas l'augmentation tarifaire annoncée pour le début février qui changera cet état de choses.

Je pense réellement, monsieur le ministre, qu'un problème de communication existe entre la SNCB et les usagers: la première dit renforcer ses efforts en matière d'horaires et de fréquence, les seconds constatent sur le terrain que soit les horaires, soit les fréquences sont insatisfaisants. Or, la satisfaction des utilisateurs est essentielle si l'on veut donner à ce mode de transport un nouveau souffle et si l'on veut trouver une alternative aux problèmes de mobilité et de développement durable, point sur lequel je reviendrai plus en avant dans cette intervention.

Il ne faut plus considérer les utilisateurs comme de simples usagers qui opinent du menton à toutes les décisions prises en matière de trafic intérieur. Au contraire, il faut les considérer comme des clients qui font leur choix en fonction de la qualité du service offert, du prix et de l'utilité qu'ils ont des différents modes de transport. On ne peut plus gérer une société comme la SNCB comme il y a dix ans: il faut suivre l'évolution de la société et tenir compte de la réalité économique actuelle. Or, le plan de restructuration ayant pour horizon 2005 ne redéfinit pas fondamentalement le rôle des chemins de fer, même si des améliorations sont apportées. En effet, ne devait-on pas insister davantage sur les problèmes de modalité et de développement durable, ainsi que sur la nécessité d'une politique commerciale forte, soutenue en cela par une action marketing moderne? Ce plan met l'accent sur l'équilibre financier, ce qui était sans doute nécessaire. Mais il faudra prendre garde que le nombre de voyageurs ne soit pas affecté par cette restructuration étalée sur dix ans.

Heureusement, tout est loin d'être négatif dans ce plan. Ainsi, il me paraît essentiel qu'aucune suppression de lignes ferroviaires, de points d'arrêts ou de gares ne soit prévue. Car s'il faut certainement favoriser les grandes et moyennes liaisons, on ne peut pour autant oublier les liaisons de moindre importance. Elles nourrissent en effet en usagers les plus grandes liaisons et répondent ainsi, en quelque sorte, au souci de service universel à assurer à l'ensemble de la population, en particulier, dans les régions rurales.

Enfin, et j'en terminerai par là pour le secteur des voyageurs, j'espère que, tout comme pour le service marchandises, l'intermodalité sera étudiée et renforcée. Il faut augmenter la complémentarité des chemins de fer avec tous les transports, à savoir les autres transports en commun, la voiture, le taxi, l'avion ou le vélo.

J'en viens maintenant à la deuxième partie de mon intervention, celle concernant le contrat de gestion, acte juridique important définissant précisément les droits et obligations de l'État et de la SNCB. À nouveau, mon exposé à ce sujet se divisera en deux parties; d'une part, je soulignerai les limites et les potentialités du contrat de gestion qui se termine; d'autre part, je ferai part de quelques interrogations liées au nouveau contrat de gestion.

En ce qui concerne l'ancien contrat, lorsqu'il fut déterminé, on n'avait pas d'expérience, puisqu'il s'agissait du premier en l'espèce. Les aspects financiers ont été longuement abordés et l'État a imposé des contraintes non prévues dans la loi de 1991: la non-indexation des prestations pour missions de service public et un assainissement par la SNCB pour compte de l'État. Un autre élément important et qui manquait dans le premier contrat concerne la mise en place d'une structure de contrôle et d'une formule de sanction de l'exécution du contrat de gestion: il faut que les engagements passés entre la SNCB et l'État soient correctement évalués, ainsi que leur degré de réalisation. Or, il semble qu'il n'y ait pas de procédure d'évaluation du premier contrat de gestion ou, en tout cas, qu'on n'en ait pas l'information.

Pour le nouveau contrat, on se trouve face aux deux mêmes questions que pour le premier: faut-il remettre en cause le choix opéré pour le premier contrat de gestion en matière de service public et faut-il continuer à assainir, alors que la qualité du chemin de fer ainsi que le nombre de voyageurs sont insuffisants?

J'espère, monsieur le ministre, que vous nous exposerez les grandes lignes de ce nouveau contrat de gestion et les changements importants que l'on y trouve peut-être par rapport au premier. Une question plus précise que je me pose à ce sujet concerne le développement de la part de l'État d'une conception de la mobilité durable, ce qui m'amène à la troisième partie de mon intervention.

Je voudrais faire part de quelques réflexions en matière de mobilité et de développement durable. Les chemins de fer ont un rôle important à jouer. À cet effet, la mobilité au niveau européen doit être renforcée, ce qui est en train de se faire notamment avec l'extension du réseau TGV, mais il ne faut surtout pas que ce développement se fasse au détriment du trafic intérieur.

L'été dernier, le Gouvernement semblait avoir compris le rôle essentiel des transports ferroviaires en matière de développement durable. En effet, il a proposé à la SNCB de diminuer ses tarifs contre compensation financière, afin d'encourager ce mode de transport. Or, je pense que le prix est déterminant dans le choix des moyens de transport. Dès lors je m'étonne du relèvement des prix annoncé pour le mois de février, alors qu'une augmentation a été appliquée un an auparavant et que le coût de la vie n'a pas progressé autant que les hausses annoncées.

La société demande de plus en plus un environnement de qualité et prend conscience des effets pervers d'un développement non maîtrisé des déplacements. La congestion et l'insécurité routières, le gaspillage d'énergie, la pollution atmosphérique ou les pertes de temps pourraient être résolus si on étudiait sérieusement le secteur du transport de façon globale. On parviendrait peut-être alors à dégager des solutions permettant de se déplacer le plus efficacement possible tout en évitant une série de nuisances. Un cadre de croissance de la qualité de vie pourrait alors être mis en place. Dans ce but, il faudrait sans doute revoir la conception technique des moyens de transport et l'organisation des marchés. Je pense que la SNCB a un rôle important à jouer en la matière.

Je voudrais dire un mot sur la nécessité de la création rapide de la financière TGV. Les problèmes financiers que rencontrent la continuation et l'achèvement des liaisons TGV viennent peut-être du retard pris dans la constitution de cette financière destinée à financer les travaux du réseau TGV belge pour un prix estimé à 147 milliards. Cette financière devait être constituée le 6 juin dernier. Le retard est donc déjà considérable. Quelles en sont les raisons? Les parties ne voyaient-elles pas en quoi elles pourraient tirer les bénéfices valables d'un projet qui semble non rentable? La facture finale pourrait-elle dépasser les 147 milliards prévus? Il est essentiel que les décisions concernant le financement du TGV soient le plus rapidement possible entérinées, car chaque jour qui passe représente une perte économique pour notre pays.

J'émettrai encore deux remarques à propos de cette financière. Tout d'abord, à ce jour, aucun montant n'est attribué à un poste important du passif, celui qui concerne les subsides octroyés par l'Union européenne, ce qui fait peser une incertitude sur le TGV. Par ailleurs, si le projet TGV bénéficiera de la vente de biens appartenant à la SNCB par la financière, qu'en est-il des autres projets de la SNCB tels que la modernisation du matériel roulant, du RER et du transport combiné?

Je terminerai cette intervention en insistant sur une question que je me pose en ma qualité d'élue bruxelloise : où en est le développement du RER? La position du conseil d'administration de la SNCB semble claire à ce sujet : la volonté est de développer le RER, mais il faut que les conditions de coordination, de gestion et de financement soient bien définies. Il était prévu, dans le premier contrat de gestion, de développer quelques lignes et, dans l'étude du second, de renforcer des lignes directes vers Bruxelles. Le tout est de voir comment on veut procéder pour réaliser ce RER : veut-on dégager une enveloppe propre ou va-t-on utiliser au maximum les infrastructures existantes? Le RER sera-t-il une amélioration des dessertes existantes?

Ce réseau, monsieur le ministre, me semble de plus en plus indispensable pour la Région de Bruxelles-Capitale, laquelle est engorgée par un trafic automobile dû, comme l'a dit M. Hatry, à plus de 350 000 navetteurs et ce nombre est sans cesse croissant.

S'il ne faut pas supprimer tout transport par l'automobile, tâchons déjà de rééquilibrer les modes de déplacement et de dissuader l'usage excessif de la voiture individuelle. Il faut savoir qu'à un coefficient de remplissage de 50 p.c., la consommation d'énergie par voyageur-kilomètre des autobus et services ferroviaires est environ cinq fois inférieure à celle des voitures privées.

J'ai l'impression, monsieur le ministre, que le RER est une question vitale pour la Région bruxelloise, et ce pour plusieurs raisons. D'une part, moyennant quelques aménagements complémentaires, l'infrastructure ferroviaire existante permettrait d'améliorer considérablement l'offre de transport public dans la Région et sa périphérie. D'autre part, le RER devrait contribuer au transfert modal de l'automobile vers les transports en commun, avec une diminution du nombre d'entrées de voitures particulières dans la Région.

La valorisation des gares bruxelloises rencontre l'intérêt, à la fois, de la population bruxelloise et des navetteurs. Enfin, il est important de revaloriser l'image de la ville par la rénovation de ses gares qui constituent des portes d'accès à la Région.

Pour que le développement du RER soit le plus efficace, j'en reviens à ce que je disais dans la première partie de mon intervention : il faut encourager au maximum l'intermodalité. Ce n'est que par une approche intégrée et intermodale des transports que l'on parviendra à désengorger la capitale. Il faudra aussi veiller à ce que la fréquence des rames soit suffisante et adaptée aux besoins car le RER ne peut pas devenir un encouragement à l'exode urbain.

Il s'agira, dans cette optique, de répondre à une série de questions. Comment satisfaire la demande dans les secteurs où le renforcement des lignes SNCB est exclu? Quel est le montant des investissements requis? Comment résoudre le problème de saturation de la jonction Nord-Midi, car on ne peut imaginer une meilleure desserte de Bruxelles avec un goulet d'étranglement en son centre? Voilà en tout cas quelques questions que je me pose et dont la réponse est essentielle pour le développement du RER.

Le problème à résoudre est peut-être un problème de mobilité, mais surtout un problème de mobilité durable. Cette mobilité est compromise aujourd'hui. Ce sera pire demain si rien n'est fait. La Région bruxelloise a un besoin vital du RER.

Comme on peut le constater, monsieur le ministre, les questions que j'ai soulevées montrent l'intégration profonde des divers thèmes développés : les objectifs quant au trafic voyageurs et marchandises doivent être clairement définis dans le contrat de gestion afin de permettre une meilleure mobilité et un développement durable, le RER s'inscrivant comme un cas particulier et précis de la réflexion que j'ai voulu développer.

Durant les prochaines années, la SNCB devra donc répondre aux défis suivants : le retour à un équilibre financier, le renforcement de la qualité des services, le développement d'activités commerciales dans des domaines présentant de réelles perspectives de croissance, en tentant de répondre aux changements qui affectent le monde du transport. L'évolution doit intervenir dans le souci constant du développement d'une mobilité durable. À ce moment, on pourra dire que les chemins de fer sont devenus compétitifs par rapport aux autres moyens de transport. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Weys.

De heer Weys (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, hoewel ik zeer veel belang hecht aan de problematiek van de NMBS, zal ik zeer kort zijn. Het meeste is immers reeds gezegd. Ik wil enkel nog een paar belangrijke krachtlijnen belichten.

De belangstelling van het publiek voor de NMBS is zeer groot. Wij hebben immers allen dagelijks te maken met mobiliteitsproblemen. Iedereen die geregeld in de file staat, vraagt zich af waarnaartoe die verkeersellende evolueert, hoelang er nog miljoenen uren per jaar verloren zullen blijven gaan, doordat er alle dagen opnieuw duizenden mensen in de rij staan, zonder dat er ergens een oplossing in zicht komt. Het ongenoegen van het publiek, dat zich ook tegen de politici richt, wordt ten dele ook veroorzaakt door dergelijke toestanden, misschien zelfs meer dan door de hoogdravende theorieën die her en der naar voren worden gebracht. Het is mijn bedoeling om in de eerste plaats de bekommernissen van het publiek tot uiting te brengen.

Het debat over de NMBS is belangrijk wegens de omvang van deze maatschappij met haar 40 000 werknemers, de enorme inzet van middelen — de schuldenlast alleen al bedraagt 120 miljard — en wegens de impact van de mobiliteit op het leven van ons allen en op de economie van het land. Al deze belangrijke elementen hebben wij in de commissie uitvoerig besproken. Ik wil overigens hulde brengen aan de heer Santkin voor zijn verslag dat een uitstekende documentatiebron is.

Gisteren nog maakte ik een debat mee in het Vlaams Parlement, waar de minister van Openbare Werken, de heer Baldewijns, de verwijten kreeg dat hij onvoldoende overleg pleegt met de federale minister en dat hij vele beslissingen neemt buiten het Vlaams Parlement om. Dit is een vaststelling die psychologisch zeer belangrijk is en die wij niet mogen negeren. Heel veel Vlamingen hebben de indruk dat de beslissingen over de NMBS worden genomen boven hen, zonder enige inspraak, bij voorkeur ergens in Parijs. In Brugge is men ervan overtuigd dat de beslissingen inzake de NMBS buiten Oost- en West-Vlaanderen, zelfs buiten Vlaanderen tout court, worden genomen.

Het verslag bevat mooie kaarten met de grote assen en de internationale verbindingen van onze spoorwegen. Ik ben zelf een felle voorstander van de HST, die ik trouwens regelmatig gebruik. De uitbouw van een HST-net is trouwens een onvermijdelijke evolutie. Voor de gebruikers bestaat er echter een groot contrast tussen al die mooie beelden en de prachtige statistieken die aantonen hoe perfect het treinverkeer verloopt en de eigen vaststellingen op het terrein. Ikzelf heb jaren lang de trein naar Brussel genomen, maar ik ben daarmee opgehouden. Altijd liep er wel iets mis, zoals een trein- of een tramstaking. Ik heb twee uren nodig om met de trein van Brugge in Brussel te raken. Met de auto doe ik dat in veel minder tijd, ook al sta ik dan nog een tijdje in de file. Dat is de kern van het probleem.

De RER en de andere stedelijke verbindingen zijn allemaal positieve initiatieven, maar wij moeten er bovenal voor zorgen dat de mensen zich snel en comfortabel kunnen verplaatsen in klok-vaste treinen. Het moet mogelijk zijn om de binnenlandse reizigers het comfort van de internationale treinen te bieden. Als zij vanop de trein kunnen telefoneren en berichten doorsturen, dan zullen zij veel sneller de auto aan het station achterlaten en meer gebruik maken van de verbindingen tussen de grote steden.

Door de staatsvorming, die wij allen hebben gewild, zijn er zonder twijfel problemen ontstaan inzake coördinatie. Die moeten door meer overleg tot een oplossing worden gebracht.

Het is onaanvaardbaar dat de NMBS, als federale maatschappij, met een beheerscontract in de hand, zo maar beslissingen neemt en dat de gewesten daar slechts symbolisch bij betrokken worden. Als het uurrooster wordt opgesteld, de treinlijnen worden vastgelegd en parkings worden aangelegd nabij de stations, dan moet dit in overleg met de gewesten gebeuren. Dit is een onoverkomelijk gevolg van de staatsvorming. Het is ook noodzakelijk indien wij niet willen stuiten op misprijzen en toenevend ongenoegen bij de publieke opinie. Het debat van vandaag is belangrijker dan men zou vermoeden. Het mobiliteitsprobleem is namelijk een bron van ongenoegen. Wij moeten alles in het werk stellen om dat te verhelpen. De laatste vijftien jaar werden 600 kilometer spoorweglijnen afgeschaft en werden 350 stations en stopplaatsen geschrapt. Telt alleen de rentabiliteit van een bepaalde lijn, of wil men daarnaast ook een zeker comfort bieden? In het Antwerpse zijn de werknemers in de petroleumindustrie verplicht de auto te nemen omdat er geen openbaar vervoer is naar hun werkplaats!

Naar aanleiding van de bespreking van een nieuw beheerscontract moet uitvoerig overleg worden gepleegd met de gewesten, als eerste stap in het zoeken naar een oplossing van de problemen die ik hier heb aangehaald. Ik vraag ook dat in de commissie op bepaalde aspecten van deze problematiek dieper wordt ingegaan.

M. le Président. — La parole est à M. Santkin.

M. Santkin (PS). — Monsieur le Président, avant toute chose, je voudrais dire ma satisfaction. Je suis heureux que nous ayons eu l'occasion d'ouvrir un tel débat. Je remercie particulièrement le président de notre commission, M. Hatry, d'avoir bien voulu répondre positivement à cette attente largement partagée, car s'il est une problématique extrêmement importante, c'est bien celle de la politique des transports. Je suis de ceux qui ont estimé, ces dernières années, qu'un débat de fond devait absolument avoir lieu, non seulement à propos de la SNCB et son avenir, mais aussi sur l'intermodalité, sur la coordination entre les différents types de transport de ce pays. Ce débat répond donc à une attente.

Dans la foulée des propos de M. Weyts, j'ajouterai que nous avons majoritairement souhaité la réforme des institutions. À l'époque, l'objectif essentiel était de rapprocher le pouvoir du citoyen. Il conviendra très prochainement de dresser le bilan de cette démarche. Comme l'a très bien dit M. Weyts, l'opinion publique nous jugera sur la base des résultats concrets engrangés à travers cette réforme des institutions et non plus sur les discours que les uns et les autres ont tenus au moment du vote des lois de réforme institutionnelle.

Cette dernière a aussi pour conséquence d'éclater les compétences et entraîne une difficulté extrêmement importante, notamment en matière de transports. Le problème réside dans le fait de réunir tous les intervenants autour d'une table et, plus compliqué encore, d'aboutir à un consensus coordonné entre les responsabilités des uns et des autres.

Pour ma part, je constate aussi avec satisfaction que le Gouvernement a permis, en appuyant le plan de restructuration, de financer totalement le plan d'investissements pour la période 1996-2005. Il a contribué — ce n'est pas de moindre importance — à rétablir l'équilibre financier de la société à l'horizon 2005. En effet, l'État s'est engagé à contribuer au financement des investissements de diverses manières que je schématiserai fortement : une augmentation de la dotation pour l'investissement — 23 milliards indexés au lieu de 16 milliards en 1996 — et un apport de

30 milliards à une société de financement mixte, la Financière TGV qui procurera les moyens nécessaires à la SNCB pour réaliser le projet TGV.

Ces décisions ont eu des conséquences certaines quant à la viabilité et à la consolidation de la SNCB comme instrument de politique de mobilité. En effet, le plan d'investissement privilégie le réseau intérieur et le confort des voyageurs par la mise en service de nouveaux matériels tandis que le plan de restructuration prévoit une augmentation de la productivité par une réduction naturelle des effectifs et une réduction du temps de travail.

La charge que représente le financement du TGV ne sera pas imputée à la SNCB qui pourra donc ainsi continuer à assumer le développement du réseau intérieur. En agissant de la sorte, le ministre a incontestablement rencontré une des préoccupations essentielles, largement partagée : le TGV est bien sûr nécessaire mais il ne doit pas hypothéquer les moyens financiers qui doivent servir au développement et à l'amélioration de notre réseau intérieur.

De ce point de vue, monsieur le ministre, la mission est accomplie et je vous en remercie.

En appuyant le plan de restructuration intérieur, le Gouvernement permet aussi à la SNCB d'atteindre l'équilibre financier en 2005. Je le répète, ce n'est pas le moindre des objectifs à atteindre.

La problématique du financement du TGV a amené à la constitution d'une société de financement particulière. Schématiquement, la Financière TGV sera créée avec les apports du recyclage d'une partie du produit de cession de titres de Belgacom, d'apports d'immeubles inutilisés de la SNCB et par des investisseurs privés. De plus, elle recevra des subsides de l'Union européenne et recourra à l'emprunt auprès de la Banque européenne d'investissements et d'autres institutions du marché.

Nous pouvons incontestablement ressentir quelques craintes, face à l'examen d'un tel plan à l'échelon européen. Toutefois, comme chacun le sait, ce plan a reçu, hier, le feu vert de la Commission; il est maintenant — les nouvelles se suivent et ne se ressemblent pas — jugé compatible avec le droit européen. La Commission estime que l'aide à l'infrastructure ne transgresse pas ces règles et, concernant l'aide publique à l'achat du matériel roulant, elle affirme qu'il n'y a pas matière à discussion car cette aide sert à réaliser un projet d'intérêt européen commun.

Nous ne pouvons que nous réjouir d'une telle prise de position dans le chef de la Commission européenne.

On injectera les capitaux de la Financière dans la SNCB sous forme de parts bénéficiaires qui seront rémunérées par un dividende garanti, lequel sera, après 2005, pour partie lié au chiffre d'affaires «TGV» réalisé par la SNCB. La Financière TGV cessera ses activités en 2005, en ayant désintéressé ses créanciers et en présentant des comptes en équilibre.

Il est essentiel de relever qu'au travers de cette problématique, le ministre a assuré que le plan ne prévoyait aucune suppression de ligne ou de gare et qu'il fallait mettre l'ensemble du dossier en relation avec la problématique de la mobilité et, plus particulièrement, de la desserte des grandes villes. Dans ce cadre, la politique du transport prend en considération de plus en plus largement les aspects régionaux de son développement. Ce phénomène engendre un aspect de proximité des transports qui ne peut être que positif. Cet aspect est renforcé par la création de 22 gares «régions» couvrant la totalité du réseau.

Cet engagement formel, monsieur le ministre, quant à la décision de ne plus supprimer de ligne ou de gare est extrêmement important et rassure, entre autres, votre serviteur. En effet, ma région — M. Bock ne me contredira pas — n'a guère été favorisée au cours de ces dernières années, à un point tel que nous nous demandions quelles lignes allaient encore être maintenues dans notre belle province de Luxembourg! À l'époque, je m'étais insurgé, avec d'autres, de la façon — très vicieuse — dont on avait supprimé certaines lignes, parfois une sur deux : on laissait véritablement «mourir» une ligne, en ne consentant plus aucun investissement pour celle-ci, en lui attribuant le matériel roulant le plus ancien dont on disposait pour constater, par la suite, que les clients faisaient défaut. Or, je le rappelle, on avait beaucoup insisté sur le confort, la régularité des trains, le respect des horai-

res... Faute de clients, on a alors exhibé des statistiques attestant, preuves à l'appui, de la nécessité de supprimer ces lignes. Il s'agit d'une pratique détestable à laquelle — je le note avec satisfaction — le ministre a décidé de mettre fin.

Par ailleurs, la problématique de la SNCB est à mettre en parallèle avec celle de la libéralisation des transports, laquelle entraîne l'effacement du monopole ferroviaire au profit d'une multiplicité et d'une pluralité d'acteurs économiques.

À ce propos, la directive 91/440 impose que l'infrastructure ferroviaire soit ouverte à d'autres opérateurs.

Les regroupements internationaux pourront transiter par l'infrastructure belge. Il s'agit immanquablement d'un bouleversement historique des transports ferroviaires.

À cet égard, l'ouverture d'un marché ne constitue pas toujours un point positif. Je ne conteste pas le principe même, mais quelques craintes me sont inspirées en la matière par les résultats engrangés dans d'autres secteurs ayant également fait l'objet d'une ouverture. Cette dernière ne débouche pas nécessairement sur un meilleur service, ni sur une plus grande satisfaction de la part des personnes concernées, que ce soit dans le domaine social ou économique.

Par conséquent, permettez-moi, monsieur le ministre, d'émettre des réserves. J'espère que nous ne commettrons pas la même erreur que le Royaume-Uni, pays jadis à la pointe du chemin de fer: la privatisation du réseau qui y a démarré, a eu pour corollaire l'émergence d'une multitude d'intervenants. Au début de l'aventure ferroviaire, les Britanniques avaient effectué l'opération inverse, s'étant rendu compte de l'impossibilité de coordonner une grande quantité de sociétés privées. Selon les rapports actuellement disponibles, cette nouvelle approche est un échec total.

La concurrence existe, notamment dans le domaine des marchandises. De cette situation économique résulte la nécessité du plan, à l'horizon 2005, d'arriver à l'équilibre financier pour remettre la SNCB sur des rails concurrentiels par rapport aux autres grandes entreprises européennes.

En résumé, deux optiques ont guidé l'action du Gouvernement. D'une part, veiller à ce que les financements impliqués dans la réalisation du plan permettent une amélioration et un renouvellement du réseau intérieur, et ce par un accroissement des crédits budgétaires d'investissements. D'autre part, veiller à ce que le financement du TGV ne porte pas atteinte au développement du réseau intérieur.

À titre personnel, je me permets de souligner deux points majeurs: l'importance du réseau européen, et particulièrement du TGV, qui reflète la vitalité du mode de transport ferroviaire; la création de ces lignes TGV qui favorise la mobilité des citoyens à grande échelle.

Cependant, nous ne pouvons accepter que la constitution du réseau européen s'effectue au détriment des lignes intérieures.

Il ressort des plans développés qu'il ne saurait en être question dans les projets futurs et je ne peux que m'en réjouir.

Monsieur le ministre, je voudrais terminer mon intervention par quelques considérations d'ordre « sous-régionalistes » en revenant, une fois encore, sur la méthode utilisée pour supprimer certaines lignes. J'invite le ministre de tutelle et les responsables de la SNCB à prendre leurs décisions en fonction d'un plan mûrement réfléchi, tenant compte des spécificités sous-régionales et rencontrant les préoccupations des différents niveaux de pouvoir. Le dialogue entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement wallon s'est déroulé dans un climat constructif. Le ministre a déclaré que la marge de manœuvre des gouvernements respectifs était assez large, à condition de rester à l'intérieur de l'enveloppe, sauf contribution exceptionnelle en faveur du développement des moyens. La consolidation de la SNCB requiert un dialogue constructif et une démarche concertée.

À cet égard je vous fais confiance, monsieur le ministre.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session ordinaire 1996-1997
Parlem. Hand. Belgische Senaat - Gewone zitting 1996-1997

Je voudrais encore revenir quelques instants sur la nécessaire coordination — qu'a évoquée M. Weyts — entre les différents types de transports, particulièrement entre les trains et les autobus de substitution.

Bien souvent, lorsque le train arrive avec du retard, le bus est parti, ce qui n'est pas fait pour réjouir les utilisateurs, particulièrement ceux qui font la navette tous les jours. Au retour, c'est encore plus désagréable, car chacun aspire à rentrer chez soi le plus rapidement possible. Bien sûr, des efforts sont consentis, mais j'insiste une fois encore pour qu'une véritable coordination soit établie entre les chemins de fer et les bus des TEC.

Je ne suis pas l'adversaire des transporteurs par bus, mais je voudrais ouvrir une parenthèse pour souligner combien le confort laisse encore à désirer dans les bus de certaines régions. Il s'imposait que l'on adapte aussi ce type de matériel roulant dans lesdites régions car, de manière générale, si les bus sont de plus en plus modernes, néanmoins ils souffrent toujours de la comparaison avec le transport par rail pour ce qui est de la régularité et du confort.

J'espère qu'à l'avenir, monsieur le ministre, on prendra les bonnes décisions à temps. Je fais allusion notamment à ce qui se passera sur la ligne Athus-Meuse, un des axes prioritaires en matière de transport de marchandises. Je me réjouis de constater que les demandes pressantes émises sur tous les bancs ont été respectées.

Cette ligne stratégique va pouvoir se développer à la cadence prévue car on a décidé d'y consacrer les moyens nécessaires. Reste toutefois la problématique du transport des voyageurs pour lequel je vous lance un appel pressant.

Je voudrais évoquer, en outre, un autre axe stratégique tout aussi important et qui relie Luxembourg à Bruxelles: la fameuse « ligne légère » 162 qui devait être prête pour l'exposition universelle de 1958. Cela m'amène d'ailleurs à souligner que la même région compte une autoroute également dite « légère », la 411, qui coûte tellement cher à la collectivité pour si peu d'efficacité.

Je demande pour la énième fois à être informé de manière concrète concernant l'agenda prévu ainsi que le matériel roulant envisagé pour cette ligne ferroviaire 162 — également très légère et très accidentée. Je souligne qu'un très grand nombre d'utilisateurs attendent aussi cette réponse.

J'espère, monsieur le ministre que, contrairement à un passé pas tellement lointain, certains n'auront pas la mauvaise idée de « jouer une ligne contre l'autre ». Dois-je rappeler l'épisode de la ligne Luxembourg-Liège à une époque où on ne pouvait pas encore bénéficier des subsides européens? Heureusement, l'efficacité grand-ducale bien connue s'est vérifiée à nouveau dans ce dossier et l'Europe a accepté de participer! Mais à l'époque, certains ont voulu jouer cette ligne internationale contre la 162, voire contre la ligne Athus-Meuse. C'est la pire des solutions que de saucissonner ainsi un problème important. C'est pourquoi j'ai lancé tout à l'heure un appel pour que toutes les décisions soient prises dans le cadre général du développement de transports ferroviaires dans notre pays et, idéalement, en coordination avec les autres types de transport. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Coene.

De heer Coene (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, sta mij toe de rapporteur te danken voor de accurate verslaggeving van de discussies in de commissie en voor de beknopte weergave ervan in de plenaire vergadering. Het verheugt mij bijzonder dat deze discussie hier vandaag kan worden gevoerd. Het illustreert inderdaad, zoals de heer Hatry zei, de nieuwe rol van de Senaat op het vlak van de analyse en het concretiseren van de verschillende opties om de fundamentele problemen van de samenleving aan te pakken. Uit de uiteenzettingen die we tot nu toe hebben gehoord, blijkt dat iedereen zich ten volle bewust is van het belang van het dossier en van de opties die voor de toekomst moeten worden genomen op het gebied van het vervoer en het spoorvervoer in het bijzonder.

Ik zal mijn overwegingen vooral toespitsen op twee punten, namelijk het investeringsplan 1996-2005 en aansluitend daarop ingaan op de rol van de spoorwegen in het mobiliteitsprobleem in het algemeen om daaruit tenslotte enkele conclusies te trekken.

Wij hebben heel wat opmerkingen en bezwaren met betrekking tot het investeringsplan 1996-2005. Een eerste bezwaar is dat dit investeringsplan wordt goedgekeurd zonder dat er ook maar op enige wijze een koppeling wordt gemaakt met het beheerscontract. Wij zijn van oordeel dat deze twee zaken absoluut samen moeten worden besproken.

De heer Moens, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Hoe kan men immers een investeringscontract sluiten, als men nog niet weet hoe men de uitvoering van het spoorvervoer gaat waarborgen. Het hele dossier getuigt nogmaals van de ongecoördineerde — ik zou zelfs zeggen lukrake — manier waarop de Regering de problemen aanpakt. Problemen worden slechts aangepakt als ze zich voordoen. Er is geen algemene visie waardoor knelpunten kunnen worden voorkomen en een goede dienstverlening aan de burger kan worden verzekerd.

Men laat de problemen opstapelen. Slechts als één probleem aan de oppervlakte komt, zoekt men daarvoor een specifieke oplossing zonder zich te bekommeren om een meer algemene aanpak.

Het tweede bezwaar tegen het investeringsprogramma is, zoals ik reeds in de commissie gezegd heb, dat de Regering een enorme financiële toezegging doet aan de NMBS en dat zij daarvoor bitter weinig terugkrijgt. Slechts een deel van de werknemersorganisaties heeft zich ertoe verbonden om gedurende drie jaar de sociale vrede te bewaren terwijl de Regering toch een belangrijke financiële toezegging doet voor een periode van tien jaar. Aan deze financiële toezegging is geen enkele eis verbonden inzake dienstverlening omdat het beheerscontract hieraan niet was gekoppeld. Er werd evenmin geëist dat stakingen niet meer kunnen worden gebruikt als wapen om de hele infrastructuur lam te leggen. Er is dus wel degelijk een onevenwicht in de toezeggingen die aan beide kanten gedaan zijn om dit investeringsprogramma tot stand te brengen.

Een derde bezwaar is dat het financieel evenwicht slechts over tien jaar zal moeten worden gerealiseerd. Indien dat evenwicht op het einde van die periode niet zal worden bereikt, zal het geïnvesteerde kapitaal wellicht integraal verdwenen zijn. De Belgische Staat zal dan 370 miljard armer geworden zijn zonder dat dit tot enig concreet resultaat heeft geleid. Ik heb niet alleen twijfels bij deze hele onderneming, ik geloof zelfs helemaal niet in de financiële haalbaarheid van dit plan. Hier raken wij het fundamenteel probleem van de spoorwegen. Het financieel herstelplan is gebaseerd op het terugwinnen van marktaandeel. De vraag rijst daarbij of dit een realistische optie is en of er in de vervoersector voor de spoorwegen nog een groter marktaandeel is weggelegd. Moet men voor de toekomst geen keuzes maken die niet gebaseerd zijn op een aangroei van het marktaandeel? Het is dus zeer de vraag of het financieel evenwicht na tien jaar kan worden gewaarborgd. Men stelt het voor alsof het om een zuiver concurrentieel probleem gaat van het spoorwegvervoer ten opzichte van het vervoer over de weg en het vervoer te water. Nochtans is dit probleem eerder te wijten aan de structurele verschuiving in de manier waarop het vervoer nu wordt georganiseerd in vergelijking met vroeger. Een verhoging van de investeringen zal het marktaandeel van het spoorwegvervoer niet automatisch doen toenemen. Wij moeten eerst een antwoord hebben op de vraag waar het spoorwegvervoer nog een rol kan spelen en waar niet. Bijkomende middelen kunnen geen oplossing bieden zolang deze vraag niet is beantwoord.

Een vierde bezwaar is dat de NMBS vandaag nog steeds functioneert zoals vijftig jaar geleden en dat het investeringsplan daarop is gebaseerd. Toen reed de trein tussen geconcentreerde wooncentra en geconcentreerde arbeidscentra. De jongste vijftig jaar heeft de ruimtelijke ordening in België echter een enorme onwenteling meegemaakt. De geconcentreerde wooncentra in de steden en de gemeenten zijn volledig uiteengevallen en ook de bedrijven zijn thans zeer verspreid ingeplant. Bijna elke gemeente in België heeft zijn ambachtelijke of zijn industriële zone. Het

probleem van het openbaar vervoer neemt bijgevolg een totaal andere dimensie aan. Er moet nu niet zozeer een verbinding worden gemaakt tussen twee punten met een hoge gebruiksfrequentie. Thans moet een oplossing worden gevonden voor de verbinding tussen een veelheid van punten met een lage gebruiksfrequentie. De structurele verschuiving in de problematiek van de mobiliteit en het vervoer is op geen enkele manier terug te vinden in het nieuwe investeringsplan.

Bij de discussie die in de commissie over deze problematiek werd gevoerd is de herdefiniëring van de rol van de spoorwegen niet eens aan bod gekomen. Er is zelfs geen algemeen debat gevoerd over de mobiliteit met het oog op het creëren van een oplossing voor de problematiek van het spoorwegvervoer. De minister hanteert blijkbaar zelfs een omgekeerde logica. Hij verklaarde: «Nu voor het spoordossier een oplossing is gevonden, moet het algemene debat over de mobiliteit worden gevoerd.» Nochtans zou men eerst het debat over de mobiliteit moeten voeren om dan na te gaan welke rol de spoorwegen hierin kunnen spelen. In het investeringsplan wordt een oplossing aangereikt zonder dat de mobiliteit werd bestudeerd.

De rol van de spoorwegen in de toekomst zou nochtans een belangrijk punt in de discussie moeten zijn. De spoorwegen kunnen naar mijn gevoelen een rol vervullen in drie belangrijke domeinen.

In de eerste plaats zijn er de snelle internationale verbindingen tussen grote centra. Deze functie wordt thans waargenomen door de hoge-snelheidstrein. In de toekomst zal het aandeel van het internationaal vervoer in het spoorwegvervoer nog groter worden.

In de tweede plaats moeten de spoorwegen zich concentreren op zo efficiënt mogelijke verbindingen tussen de grote centra. Deze verbindingen bestaan reeds, maar zij vertonen heel wat tekortkomingen. De lijnen zijn oververzadigd op de piekuren en er zijn vaak enorme vertragingen. Dit draagt er zeker niet toe bij om het grote publiek ervan te overtuigen de trein te nemen voor de verplaatsing van en naar het werk. Er worden bitter weinig inspanningen gedaan om aan deze problematiek tegemoet te komen. Mevrouw Van der Wildt heeft ook al aangetoond dat het probleem van de vertragingen zeker even acuut blijft, ook al blijkt uit de statistieken dat het probleem minder groot is.

Het derde domein waarin de spoorwegen in de toekomst ook een rol zullen kunnen spelen, is het vervoer rond de grote stedelijke centra met een soort van RER, meer specifiek in Brussel, maar ook in andere grote steden zoals Antwerpen en Luik.

Uit de hele discussie blijkt dat het eerste punt, de HST, wel degelijk in dat tienjarenplan staat. Over zo efficiënt mogelijke verbindingen tussen de grote centra wordt amper iets gezegd. Over de verbindingen tussen de grote stedelijke centra en hun voorsteden wordt helemaal niets gezegd; daaraan wordt enkel lippendienst bewezen zonder verder gevolg. Waarom gebeurt dat niet? Omdat men niet gekomen is tot een herdefiniëring van de rol van de spoorwegen.

De structuur van de NMBS is een van de oorzaken van de problemen van die maatschappij. Een regionalisering van het regionaal vervoer zou bijdragen tot de oplossing van dat probleem. Een regionalisering van het regionaal vervoer zou leiden tot een betere integratie van de grote stedelijke centra in het geheel van de regio, zonder dat er telkens contacten moeten worden gezocht met andere instellingen die de nodige coördinatie moeten verzekeren. In de praktijk werkt dat doorgaans toch niet. De NMBS kan zich dan concentreren op haar hoofdtaak, namelijk de grote internationale lijnen, waar snelheid en grote volumes belangrijk zijn, en tot de verbindingen tussen grote stedelijke centra in ons land.

Voor het overige zou de NMBS zich niet meer moeten inlaten met wat in de diverse regio's moet worden georganiseerd. Zo zou alles op een veel efficiëntere manier verlopen, want nu moeten telkens weer federale evenwichten tot stand worden gebracht vooraleer men waar ook in het land iets kan veranderen. Dat is een fundamentele optie die absoluut moet worden genomen, wil men het spoorvervoer in de toekomst opnieuw een belangrijke plaats geven in het totale vervoer.

Die regionalisering zal des te gemakkelijker werken als men de Europese richtlijn zal beginnen toepassen want ook hier rijst toch wel een belangrijk probleem. De Europese richtlijn dateert reeds van 1991, maar men staat in ons land nog niet heel ver inzake de toepassing ervan. Die richtlijn beoogt voornamelijk vier zaken.

Ten eerste wil zij de juridische onafhankelijkheid en de autonomie van de ondernemingen bevorderen. Dat is ondertussen reeds uitgevoerd.

Ten tweede legt de richtlijn een scheiding op tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en de exploitatie van de vervoerdiensten. Op dit punt zal de regionalisering de zaken vergemakkelijken. Zij laat toe de infrastructuur meer gedecentraliseerd en efficiënter te gebruiken, in tegenstelling tot de huidige situatie waar een centrale moloch voor alles instaat en de prioriteiten, met name, dienstverlening aan het publiek en instandhouding en exploitatie van de infrastructuur, uit het oog verliest. In het debat hebben we hierover bitter weinig gehoord. Ik heb dan ook de indruk dat men dit probleem zoveel mogelijk probeert voor zich uit te schuiven.

Ten derde, de richtlijnen proberen ook bij te dragen tot de financiële sanering van de bestaande spoorwegondernemingen. Zoals ik reeds heb gezegd, heb ik twijfels bij het financieel herstelplan van de NMBS. Ik geloof er niet in, tenzij de fundamentele optie wordt aangepast en een nieuwe oriëntatie wordt gegeven. Ik vrees dat de put in de toekomst nog dieper zal worden en moeilijker te dempen zal zijn.

Ten vierde, andere spoorwegondernemingen moeten toegang krijgen tot de infrastructuur. Alleen bij voldoende externe druk zullen de binnenlandse maatschappijen die thans een monopolie hebben, zich verplicht voelen aanpassingen te doen, met het doel te overleven. Het beste bewijs daarvan is de telecommunicatiesector, waar toenemende concurrentie heeft geleid tot een enorme rationalisering.

Wat stellen we vast met betrekking tot de Europese richtlijnen die belangrijke en fundamentele reorganisaties vooropstellen, die hoe dan ook vroeg of laat toch onvermijdelijk zijn?

In plaats van ons aan te passen aan de nieuwe omstandigheden en aan de nieuwe spelregels om tijdig voldoende concurrentieel te zijn, voeren wij achterhoedegevechten om de aanpassingen zolang mogelijk uit te stellen. Met andere woorden, in plaats van voorop te lopen en te trachten concurrentieel te blijven, proberen wij de problemen voor ons uit te schuiven. De Eerste minister is immers van oordeel dat problemen maar moeten worden opgelost als ze zich voordoen en dat wij, zolang dat niet het geval is, beter afwachten om te vermijden dat interne problemen de coherentie van de coalitie in gevaar brengen.

België heeft zijn rol van pionier in het spoorweggebeuren moeten opgeven. Ons land is thans een achterloper omdat de NMBS geen nieuwe oriëntering aandurft en dus de nieuwe rol van het spoorwegverkeer in het algemeen mobiliteitsprobleem niet durft te definiëren. Het beste bewijs daarvan zijn de toezeggingen van de minister aan de diverse partijen dat er geen sluitingen zullen komen, dat alles bij het oude zal blijven en dat er geen aanpassingen worden overwogen, ook al blijken die dringend noodzakelijk te zijn om de overleving van de spoorwegen te garanderen.

Laten we eerlijk zijn: voornamelijk onder syndicale druk wordt zo weinig mogelijk gewijzigd aan de bestaande situatie, waardoor — ik herhaal het nogmaals — de NMBS verder zal afglijden. In plaats van de nieuwe uitdaging aan te gaan en kwaliteitsvervoer te bieden, blijft men het oude stramien behouden en zal de NMBS dieper in de financiële put zinken. De frustratie en het misnoegen zullen helaas nog toenemen.

Wat is nu essentieel voor de toekomst?

Ten eerste moeten wij, rekening houdend met het hele mobiliteitsvraagstuk, dringend de rol van de spoorwegen herdefiniëren, nagaan welke rol nog voor de spoorwegen is weggelegd.

Ten tweede zullen de noodzakelijke aanpassingen een grotere flexibiliteit van de ondernemingen vergen. Ik wil hier reageren op de opmerking van collega Santkin over de nefaste ervaring met betrekking tot de privatisering in sommige landen. Hij zou best eens naar het Japanse voorbeeld moeten gaan kijken. In Japan

zijn de spoorwegen van a tot z geprivatiseerd. Talrijke ondernemingen maken er probleemloos gebruik van het spoorweganetwerk. Op het vlak van timing en kwaliteit behoren de Japanse spoorwegen tot de beste van de wereld. In het Verenigd Koninkrijk daarentegen zien wij een voorbeeld van een slechte werking van de spoorwegen. Daar is men niet tot een goede organisatie van de spoorwegen gekomen, omdat men er een aantal zaken heeft opgelegd die niet te verzoenen zijn met een gedecentraliseerde aanpak.

Ik besluit met te zeggen dat dit een interessante gelegenheid had kunnen zijn om een debat te voeren over de fundamentele opties in het kader van het hele mobiliteitsprobleem. Helaas zijn wij aan een belangrijk deel van de problematiek voorbijgegaan, namelijk de vraag hoe de spoorwegen zich in een groter geheel moeten inschakelen. Ik zou willen dat wij ons in een later debat vooral concentreren op de problemen van intermobiliteit, ons dus afvragen, zoals ik al zei, wat de rol is van de spoorwegen in de toekomst en welke verbandingen met de andere vervoersmiddelen tot stand kunnen worden gebracht. Het mobiliteitsprobleem kan niet op een gefragmenteerde manier worden aangepakt, zoals de huidige Regering doet, want dat is nefast voor de toekomst. (*Applaus.*)

M. le Président. — La parole est à M. Jonckheer.

M. Jonckheer (Écolo). — Monsieur le Président, je tiens à remercier M. Santkin de la qualité de son rapport. En relisant rapidement celui-ci, ces derniers jours, j'ai pu me remémorer le débat auquel j'avais assisté en partie, mais qui remonte à quelque temps déjà.

Comme je suis d'humeur joyeuse ce matin — peut-être plus que d'habitude — je vous dirai, monsieur le ministre, que vous devez être aujourd'hui un ministre particulièrement heureux. En effet, malgré une série de critiques sévères et partiellement justifiées, notamment celle de M. Coene, chacun admet que le rail est fondamentalement important. Vous êtes responsable d'un secteur non seulement d'avenir mais aussi fondamental, tant sur le plan économique que sur celui de l'environnement et de la qualité de la vie.

Personnellement, si j'étais ministre des Transports, je serais fier d'entendre les parlementaires de la majorité et de l'opposition soutenir mon département et m'adresser des critiques constructives.

Le titre général du débat pourrait, certes, être la phrase de Louis Armand relevée par M. Santkin et qui figure au rapport. Elle indique bien que, contrairement à ce que l'on pouvait imaginer dans un pessimisme noir, à savoir qu'en raison de sa gestion passée, le chemin de fer ne survivrait pas au XX^e siècle, le rail doit être considéré comme un moyen de mobilité des voyageurs et des marchandises à promouvoir pour le XXI^e siècle.

Cela dit, vous n'êtes certainement pas étonné qu'un écologiste vous encourage à poursuivre dans la voie que vous avez tracée. Ce serait faire preuve de malhonnêteté que de ne pas considérer que le plan décennal d'investissement que vous avez élaboré et le contrat de gestion que vous avez présenté hier à la Chambre, lequel semble concrétiser ce plan d'investissement pour une période limitée, ne sont pas des éléments positifs.

Vous avez réussi à marquer un infléchissement favorable dans la politique des transports ferroviaires en Belgique.

C'est une deuxième raison d'être heureux, indépendamment des louanges et des critiques que l'on peut vous adresser.

Cet infléchissement positif se remarque sur trois plans.

En premier lieu, compte tenu des contraintes budgétaires de l'État, le plan d'investissement en infrastructures et en matériel de l'ordre de 27 milliards par an pendant dix ans, soit 270 milliards, que vous annoncez n'est pas négligeable, surtout quand on considère l'évolution des investissements publics dans ce pays au cours des dix ou quinze dernières années. À cet égard, la privatisation d'une partie de Belgacom et l'affectation d'une part de ses recettes à ce plan d'investissement me semble être une mesure qui mérite d'être soulignée, même si l'on peut souhaiter que cette contribution soit encore augmentée.

Le deuxième point positif, selon nous, concerne la priorité accordée au réseau intérieur.

Enfin, le troisième point auquel nous sommes sensibles, concerne la politique en matière d'emploi au sein de la SNCB. En effet, vous avez tenté de limiter les pertes d'emplois en incitant notamment les organisations syndicales à se mettre d'accord sur des opérations de réduction ou de redistribution du temps de travail sous différentes formes explicitées dans le rapport.

Cela dit, je souhaiterais formuler une remarque annexe — et non une critique — par rapport à la politique d'emploi en général. Si je ne m'abuse, au début des années 80, la SNCB comptait 65 000 cheminots. Le rapport évalue ce nombre à 35 000 pour l'an 2005. Cela démontre qu'il était nécessaire de rationaliser de façon considérable la gestion de la société des chemins de fer.

Je viens de citer les trois points d'infléchissement positif les plus importants, selon nous.

Mais, monsieur le ministre, je ne voudrais pas donner l'impression que tout est parfait. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé d'infléchissement.

En effet, dans un esprit de rigueur intellectuelle, je souhaiterais évoquer les erreurs de gestion, commises dans le passé, qui sont extrêmement lourdes à récupérer. Je pense à une politique de sous-investissement menée durant une certaine période, à une politique de mauvaise gestion qui, si elle avait été maintenue, aurait conduit à une dette de 527 milliards à l'horizon 2005, ainsi qu'à la sous-estimation du financement du TGV, qui semble ahurissante, si l'on tient compte des écoles, des ingénieurs, des spécialistes qui peuvent effectuer les calculs.

Quant à votre plan, je suis d'accord avec M. Coene pour dire que la question fondamentale est celle du rôle des chemins de fer dans une problématique générale de la mobilité. Je ne suis pas un spécialiste en la matière et je ne cherche pas à donner de leçons. J'ai néanmoins tenté de m'informer correctement et j'ai notamment lu le rapport Vincent — si je ne m'abuse, M. Hatry l'a également cité — lequel a permis à la Commission européenne d'élaborer son Livre blanc. Ce rapport part d'un constat négatif et rappelle qu'au soir du XX^e siècle, la part du transport ferroviaire représente 6 p.c. du trafic total des voyageurs au sein de l'Union européenne et 16 p.c. du transport de marchandises. D'après le rapport, si aucune mesure n'est prise pour inverser la tendance, le processus se poursuivra et la part du marché du transport de marchandises assuré par le rail tombera à 5 p.c. en l'an 2010.

Donc, la situation, déjà difficile au départ, risque de s'aggraver, si l'on poursuit dans cette voie.

Le rapport Vincent contient un autre élément qui pourrait faire l'objet d'un débat au sein de notre assemblée. Certaines vues sont plus optimistes que d'autres quant à la place des chemins de fer dans une politique de la mobilité.

Dans le rapport Vincent, j'ai relevé un point positif. Certains pays sont cités, dont, assez paradoxalement les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et la Suède, pays assez différents les uns des autres, qui ont consacré des moyens à une nouvelle politique des chemins de fer, et ce avant nous. Aux États-Unis, par exemple, le trafic de marchandises a atteint un niveau supérieur de 30 p.c. à celui de 1980, tandis que l'exploitation restait rentable, malgré la chute des prix à la tonne/kilomètre. La situation de chacun des pays devrait être examinée mais, en tout cas, des exemples positifs existent. La Nouvelle-Zélande en est un autre, toujours dans le domaine du transport des marchandises. Le rapport relève également des signes prometteurs en Europe. Ainsi, en Italie — cela m'a surpris en ce qui concerne ce pays — le trafic multimodal a progressé au rythme de 20 p.c. environ par an au cours des dernières années. Cette progression est confirmée de façon spectaculaire par un nouveau terminal intermodal, construit avec des capitaux privés et complètement saturé dès la fin de sa première année d'exploitation. Ces exemples positifs devraient donc encourager les responsables de nos chemins de fer.

Malgré l'infléchissement positif que j'ai évoqué tout à l'heure, monsieur le ministre, votre plan suscite deux grandes interrogations. La première concerne la contribution au développement de la mobilité.

Vous annoncez une progression de l'offre de places pour les voyageurs de l'ordre de 8,5 p.c. sur dix ans. Dans une série de rapports d'experts, dans le Livre blanc d'Inter-environnement Wallonie ou autre, j'ai pu lire que l'on peut prétendre à une croissance annuelle de 6 p.c. par an, moyennant certaines conditions.

Votre ambition est-elle suffisante, monsieur le ministre ?

Ainsi que je l'avais déjà fait remarquer en commission, l'infléchissement est positif mais insuffisant. En effet, comme M. Santkin et d'autres l'ont répété, vous vous engagez à ne plus supprimer de lignes ni de gares, mais, en commission, j'ai également rappelé — je ne vous en tiens pas responsable — qu'au cours des dix dernières années, 600 kilomètres de lignes et quelques dizaines de gares ont été supprimés et ne seront pas remis en service. Ma collègue, Mme Dardenne, m'entretient régulièrement des difficultés qu'elle rencontre pour se déplacer de Viroinval à Bruxelles. Elle souhaiterait une intermodalité plus efficace. Il est vrai que, pour ma part, je n'ai pas vraiment conscience des problèmes rencontrés par les personnes qui habitent en zone rurale car, habitant Bruxelles, j'utilise les métros et les trains pour me rendre régulièrement à Namur. Je bénéficie donc d'un statut privilégié, d'autant plus que je roule en première classe. Je me demande d'ailleurs pourquoi les fauteuils ne sont pas les mêmes en première et en deuxième classe. Quel serait, à cet égard, le coût supplémentaire pour disposer d'une classe unique et d'un confort équivalent dans toutes les voitures ?

En termes de mobilité, l'engagement est donc pris de maintenir le nombre de lignes et de gares, mais après en avoir fait disparaître toute une série ! Le ministre s'engage-t-il aussi formellement quant à la qualité et au volume des services offerts sur les lignes et les gares maintenues ?

Petit exemple concret, monsieur le ministre, puisque chaque intervenant semble vouloir démontrer qu'il est un bon utilisateur des chemins de fer : je me rends en train, tous les vendredis soir, à Namur où Écolo tient son bureau de parti. Je dois toujours m'en aller un peu précipitamment — ce qui me prive généralement d'un bon repas après la réunion — car le dernier train part à 22 h 20. La ligne Namur-Bruxelles n'est pourtant pas de moindre importance : elle relie la capitale de la Région wallonne à la capitale de la Flandre, du pays et de l'Europe. Il n'est même pas possible de prendre un train international vers 1 ou 2 heures du matin. Il faut donc attendre le premier train du lendemain. Cette anecdote est révélatrice.

M. Santkin a bien démontré l'argument qui consiste à s'interroger sur le nombre de personnes qui pourraient prendre le train à 23 heures à Namur. Pour suivre cette logique, on peut également se demander combien de personnes auraient pris le train si cela avait été possible.

Si l'on se place dans une politique générale de mobilité un peu ambitieuse, la question est digne d'intérêt.

Je vous interroge donc, monsieur le ministre : un engagement existe-t-il sur les services offerts ? Je ne parle pas seulement de l'exactitude des trains. Sur les réseaux que j'utilise, le problème se pose d'ailleurs peu, mais j'utilise les grandes lignes, les trains «inter-city». Cependant, je considère que des trains un peu plus nombreux et un peu plus tard dans la soirée constitueraient une amélioration non négligeable.

J'en viens à un deuxième défi auquel vous allez sans doute devoir répondre. Cette question a été insuffisamment abordée en commission mais la responsabilité en revient peut-être aux commissaires eux-mêmes : la concurrence européenne et la politique qui sera menée par les autres opérateurs ferroviaires sur nos infrastructures, particulièrement en matière de services marchandises.

Certains de nos experts ont attiré mon attention sur la bien meilleure situation financière, par exemple, des chemins de fer allemands et hollandais qui semblent particulièrement offensifs en matière de transport de marchandises. On a même parlé d'une ligne spécifique qui serait construite entre l'Allemagne et les ports hollandais. Cela ne doit pas faire particulièrement plaisir aux Anversois et aux Belges en général, puisque nous vivons dans un contexte belge.

J'aurais bien voulu vous entendre sur ce point, monsieur le ministre. Le débat n'a pas vraiment eu lieu en commission à ce sujet mais on pourrait le reprendre à l'occasion. Quelle est l'analyse que vous dressez du positionnement concurrentiel de la SNCB par rapport aux autres compagnies de chemins de fer nationales ?

M. le Président. — Monsieur Jonckheer, puis-je vous demander de conclure ?

M. Jonckheer (Écolo). — Je pensais que j'intéressais particulièrement le ministre, monsieur le Président. (*Sourires.*) Je vais donc accélérer dans ma conclusion, mais je souhaite poser encore quelques questions.

Où en est-on exactement avec la Financière TGV ? Quelle est la contribution exacte que vous pouvez annoncer actuellement de la part des autorités européennes ? Je pense à la Banque européenne d'investissement mais sans doute aussi à d'autres fonds. S'il s'agit de 8 milliards — ce que j'ai cru comprendre dans l'intervention de M. Hatry — ce montant me paraît extraordinairement bas. La Banque européenne a-t-elle été suffisamment sollicitée ?

Selon vous, la participation privée s'élèverait à 10 milliards de francs. L'intervention de M. Hatry m'a paru pertinente à cet égard. En effet, si les garanties sont telles qu'il les a décrites, ces fonds privés deviennent équivalents à des emprunts d'État. Selon le rapport, si le privé n'apporte pas les fonds, une contribution européenne supplémentaire devrait être demandée. Quelle est donc la situation exacte à ce sujet ?

J'interviens rarement à cette tribune en tant que Bruxellois. Étant utilisateur des transports en commun, je tiens néanmoins à souligner le fait que rien, dans un cadre d'intermodalité, n'est prévu en termes de financement du RER. Mes collègues écologistes du Parlement bruxellois m'ont demandé de vous transmettre deux suggestions à cet égard. Ne doit-on pas, de façon pragmatique et plus modestement, envisager la rénovation et la pleine utilisation de 26 gares qui existent en Région bruxelloise ? Par ailleurs, même si les 60 milliards de francs nécessaires à la réalisation du RER devaient être miraculeusement trouvés, la mise en place de mesures radicales de « maillage » de la ville de Bruxelles est impérative. Le réseau de la STIB doit en effet être renforcé. Par ailleurs, les parkings situés à l'intérieur de la ville doivent absolument être limités. Vous connaissez certainement les études qui ont été réalisées dans le cadre du plan Iris.

Prenant quotidiennement le métro à la station Delta située à l'entrée de la ville, il m'est facile d'observer les voitures qui se rendent dans le centre. Elles ne sont occupées que par une seule personne. Une des solutions permettant d'inciter les gens à utiliser le train réside naturellement dans la suppression des parkings situés en ville. M. Weyts a dit tout à l'heure qu'il se rendait en voiture au Parlement parce qu'il y disposait d'une place de parking. Supprimez le parking du Parlement, et je vous défie de trouver une quelconque place dans les environs. Par conséquent, vous vous verrez obligé de prendre le train et, durant le trajet, vous pourrez consulter vos rapports !

L'absence d'une politique cohérente de mobilité à l'intérieur de la ville et la construction incessante de parkings sous les immeubles de bureaux risquent de nous placer dans la situation que vivent les habitants de Los Angeles où, aussi en fonction des conditions climatiques, le trafic doit parfois être stoppé et où l'usage du masque à gaz serait bien utile. J'ai pu apprécier votre intervention relative aux transports ferroviaires performants au Japon, pays que je connais mal, mais je me dois quand même de constater que les villes y sont complètement saturées.

Je souhaiterais enfin évoquer rapidement le Livre blanc qui a été rédigé par la Communauté européenne. Je pense que nous n'en avons pas suffisamment parlé en commission. J'aurais souhaité vous interroger quant à l'ouverture des infrastructures aux nouveaux opérateurs. Comment le droit d'utilisation est-il fixé ? Quelle est la politique tarifaire du droit d'utilisation des infrastructures de la SNCB par d'autres compagnies ? Quel type d'évolution prévoyez-vous pour cette politique tarifaire ? Une harmonisation européenne de cette politique est-elle envisagée ? Où en sont les discussions à cet égard ?

Ensuite, je ne lie pas nécessairement la qualité des services offerts par une entreprise à son statut juridique. Une entreprise privée peut parfaitement rendre d'excellents services publics. Cela ne signifie pas pour autant que je plaide en faveur de la privatisation des entreprises publiques existantes. Le Livre blanc publié par la Commission européenne contient pourtant des incitations à la privatisation d'un certain nombre d'unités de gestion à l'intérieur des chemins de fer nationaux. Il m'a été rapporté que les chemins de fer néerlandais seraient sur le point d'effectuer un tel choix. Par conséquent, j'aimerais connaître l'opinion du ministre à ce propos.

Enfin, en aparté, le ministre m'a affirmé être tout à fait disposé à participer à un débat complémentaire. Les écologistes, certes puissamment créatifs, restant peu nombreux et n'étant pas représentés au Bureau, je me propose d'intervenir auprès de mes collègues chefs de groupes afin qu'ils proposent lors d'une prochaine réunion l'organisation d'une nouvelle séance plénière permettant au ministre de fournir des réponses circonstanciées, notamment quant à l'intermodalité. La Commission européenne prépare actuellement, en amont du processus de décision européen, un Livre vert sur le sujet. Je crois qu'il serait particulièrement intéressant de connaître les réactions du Gouvernement belge à cet égard. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer D'Hooghe.

De heer D'Hooghe (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, op dit middaguur zal niemand het mij kwalijk nemen als ik mijn toespraak iets inperk.

Transport is altijd een belangrijke factor van economische ontwikkeling. Niet alleen voor de werkgelegenheid, maar ook voor de Europese integratie is de aansluiting van ons land op de vervoersinfrastructuur van de ons omringende landen van doorslaggevend belang geweest.

Nu de koopkracht minder en minder snel groeit, is het belang van een goed mobiliteitsplan nog toegenomen. Vooral voor de talloze werknemers met een gemiddeld inkomen die dagelijks naar hun werkplaats moeten pendelen, blijft de trein het vervoermiddel bij uitstek. Vandaar dat voor de dienstverlening op het binnenlandse net ook in de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden reeds meermaals aandacht werd gevraagd. Mijn eerste reeks aandachtspunten zal dan ook handelen over het binnenlandse net.

Ten eerste is de budgettaire optie om de krachten te concentreren op de grote assen wellicht verstandig, aangezien het waarschijnlijk niet haalbaar is de kleinste dorpen door de trein te laten aandoen. Een voorwaarde hierbij is wel dat plannen worden uitgewerkt om de regio's te ontsluiten in afspraak met De Lijn, met privé-ondernemingen of met lokale transportinitiatieven. In streken met een zwakke economische ontwikkeling laat de noodzaak hieraan zich nog scherper voelen. Als inwoner van Zuid-Oost-Vlaanderen weet ik waarover ik spreek; het probleem is er acuut. Mijn vraag is dan ook of er afspraken met de voornoemde lokale initiatieven bestaan ? Welke dynamiek wordt aan deze ontwikkeling gegeven ? Is de NMBS bereid financiële impulsen te geven aan lokale transportinitiatieven ? Dergelijke investeringen kunnen de aantrekkelijkheid van de trein en dus ook de rentabiliteit van de NMBS indirect ten goede komen.

Ten tweede voorziet het in februari goedgekeurde investeringsplan in allerhande initiatieven tot bevordering van het reizigerscomfort, onder andere ook nieuwe treinstellen voor de niet-geëlektrificeerde lijnen. Wordt voor deze laatste beslissing een timing vastgelegd ? Wanneer komen er dieselstellen op de lijn Eeklo-Gent-Oudenaarde-Ronse en op de lijn Gent-Zottegem ? Hierover ontvang ik immers regelmatig vragen.

Ten derde wordt om gekende budgettaire redenen het stationspersoneel in de kleine stations steeds maar verminderd. Hoe ver staat het met de sonorisatie-installatie in de onbewaakte stopplaatsen ? Hoe lang zullen eenzame reizigers in dergelijke stationnetjes nog zonder enige informatie over het aankomstuur en de eventuele vertraging van de eerstvolgende trein aan hun lot worden overgelaten ? Welke inspanningen worden op dat vlak gedaan ? Men zegt mij dat er al lang plannen bestaan om in het

Sint-Pietersstation van Gent treinaankondigers in te schakelen, maar dat deze plannen niet worden uitgevoerd. Ook dat is een element van informatie aan de reizigers.

Ik wil het nu hebben over wat ik noem de kleinere regio's. Mevrouw Van der Wildt heeft reeds de Rupelstreek en Klein-Brabant vermeld. Ik denk daarbij ook aan Geraardsbergen en Lierde. Welke inspanningen worden er gedaan om te zorgen voor een aansluiting van deze regio's op de grote assen? Wordt daarvan effectief werk gemaakt of wordt deze zaak telkens weer uitgesteld?

Nog een laatste bedenking bij het binnenlands spoorwegnet. Men besteedt meer en meer aandacht aan de grote assen. Voor de lijn Brussel-Oostende zijn er bijvoorbeeld nieuwe treinstellen met meer comfort gepland. Naar wij vernemen is het grote probleem op deze lijnen dat de treinen op piekuren overvol zijn en dat de nieuwe treinstellen een capaciteit hebben die twintig procent lager ligt dan deze van de oude stellingen. Hoe wordt dit opgevangen? Indien men effectief meer aandacht wil besteden aan de grote lijnen, dan moet dit essentiële probleem zeker worden opgelost.

Mijn tweede reeks opmerkingen gaat over het internationaal verkeer. Het was geen gemakkelijke beslissing, maar het is een goede zaak dat België werd ingeschakeld in de lopende internationale projecten die zorgen voor een verbinding met Londen, Parijs, Keulen en Amsterdam. Maar ik ben ook gelukkig dat dit gebeurt via de oprichting van een afzonderlijke financieringsmaatschappij voor de HST, omdat dan tenminste duidelijk wordt dat dit alles niet gaat ten koste van het binnenlands vervoer. Dit was immers één van de zware punten van kritiek. Nu is het echter de vraag hoe wij onze bevolking, waar zij ook woont, maximaal kunnen laten profiteren van de aansluiting op de internationale spoorwegen. Ik denk hierbij aan de Westhoek en Zuid-Oost-Vlaanderen, maar ook in Wallonië zullen er ongetwijfeld plaatsen zijn die een betere aansluiting kunnen gebruiken. Hoe kan er bijvoorbeeld een betere verbinding komen tussen Zuid-Oost-Vlaanderen en Rijsel, een expansiezone in het noorden van Frankrijk, die eveneens een uitvalsbasis is naar de grote steden van Europa? Er moet dus niet alleen aandacht gaan naar de uitbouw van de lijnen naar de grote centra Brussel, Amsterdam, Keulen enzovoort, maar ook naar de verbinding tussen de grote centra en de regio's. Alleen met goede aansluitingen zal de weerstand van de bevolking tegen grootse projecten afnemen.

Ik wil het nog even hebben over de verkoop van internationale tickets. Ik heb vastgesteld dat tickets voor internationale verbindingen in kleine stations van steden met toch 20 tot 30 000 inwoners, niet verkrijgbaar zijn. In het beste geval kunnen ze worden besteld en zijn ze na enkele dagen beschikbaar. Op een ogenblik dat men het openbaar vervoer wil promoten, is deze situatie vanuit marketingoogpunt ongehoord. Dit zijn zeer kleine zaken die met een minimum aan kosten kunnen worden opgelost. Het volstaat immers in deze stations een terminal en modem te plaatsen om de verkoop van internationale tickets mogelijk te maken.

Tot slot herhaal ik mijn vraag of het niet mogelijk is enkele personeelsleden van de NMBS in te schakelen om contacten te leggen met bedrijven teneinde lokale transportinitiatieven vanuit industriezones te stimuleren. Ook dit is een marketingelement. Op het eerste zicht betekent dit een bijkomende personeelskost, maar ik ben ervan overtuigd dat men zo de aantrekkelijkheid van het treinverkeer en de NMBS kan vergroten. *(Applaus.)*

M. le Président. — La parole est à Mme Dardenne.

Mme Dardenne (Écolo). — Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à vous rassurer: mon intervention sera moins longue que celle de mon collègue, M. Jonckheer, qui a d'ailleurs fait le tour de la problématique. En effet, je n'ai personnellement pas assisté au débat en commission. Cela ne m'a pas empêchée de lire l'excellent rapport de M. Santkin. En outre, j'ai été mise au défi par M. Hatry d'intervenir dans ce débat, sous peine de mesures éventuelles de rétorsion dans le cadre d'autres discussions... *(Sourires.)*

Plus sérieusement, je tiens surtout à intervenir car, en tant qu'usager du chemin de fer, je me rends compte de certaines évolutions.

Sans entrer dans le détail du plan que vous proposez, monsieur le ministre, je voudrais aborder quelques points qui me tiennent particulièrement à cœur.

MM. Coene et Jonckheer ont indiqué que le débat devait être replacé dans le cadre d'un plan général de mobilité. Je suis d'accord avec eux, mais j'ajoute qu'il faut également recadrer le débat en fonction des exigences du développement durable.

À cet égard, je développerai deux points particuliers et poserai deux questions à M. le ministre.

Voici quelques semaines, un accident important s'est produit, près d'Arlon en gare de Stockem, accident qui impliquait un train transportant des produits dangereux détonants et toxiques et qui a nécessité l'évacuation de plus de 400 riverains ainsi que l'intervention de nombreuses forces de pompiers et de protection civile. Je crois savoir que la cause vraisemblable de cet accident est un affaissement de la voie.

D'autres incidents qui ne sont pas toujours mineurs — je pense notamment à l'incendie de la gare du Nord, survenu voici environ deux ans — étaient, eux aussi, dus au manque d'entretien des infrastructures «gares» mais aussi «réseau», que l'on a laissées se délabrer faute de moyens.

De fausses économies n'ont-elles pas été réalisées jusqu'ici? En effet, il va falloir remédier à cette situation, ou au pire, colmater les brèches et réparer les dommages immédiats causés par ces incidents ou accidents.

Face à ces constatations, votre plan se révèle-t-il suffisant? Il conviendrait que les transports dangereux — on a évoqué la rentabilité du transport de marchandises — empruntent davantage le rail que la route, et ce pour des raisons de sécurité. Or, vous admettez que les conditions de sécurité douteuses qu'offrent les infrastructures ferroviaires rendent cette proposition sinon risible, au moins assez ridicule.

J'en arrive ainsi à ma seconde préoccupation.

Le récent rapport concernant les émissions de gaz à effet de serre dont M. Peeters, secrétaire d'État à l'Environnement, vient de nous entretenir en commission des Affaires économiques du Sénat, montre que le secteur des transports constitue, en la matière, le facteur déterminant. En effet, on constate une augmentation de l'ordre de plus de 12 p.c. des émissions de CO₂ à charge de ce secteur, ce qui est évidemment contraire à tous les engagements — au demeurant très minimes — que la Belgique a pris lors de la Conférence de Rio. Par ailleurs, nous savons également que l'explosion du commerce international, à la suite des Accords du GATT, entraînera une augmentation du transport routier de l'ordre de 40 p.c.

En outre, nous savons aussi que si l'on intégrait tous les coûts — sociaux, environnementaux, énergétiques et d'infrastructure — tant en ce qui concerne la route que le rail, ce dernier serait largement compétitif, aussi bien pour le transport de marchandises que pour celui de voyageurs.

On sait aussi qu'une des utilisations les plus rationnelles de l'énergie passe par la mise en place d'un chemin de fer électrique, même s'il se pose des problèmes de tarification d'électricité vis-à-vis du chemin de fer.

En outre, plusieurs intervenants ont évoqué le problème de l'engorgement des grandes villes par la circulation routière. On en est arrivé, aux heures de pointe, à la contre-productivité que dénonçait déjà Yvan Illich, voici une vingtaine d'années. Il est exact qu'à ces moments, on s'y déplace plus rapidement à pied qu'en voiture.

Toutes ces raisons m'incitent à dire qu'en matière de transport public, notamment dans le secteur de la SNCB, on s'est engagé dans des orientations qui n'ont jamais pris en compte tous ces éléments. Bien sûr, on affirme aujourd'hui que l'on va arrêter de fermer des gares, de supprimer des lignes ou des points d'arrêt. Permettez-moi de souligner qu'en Wallonie en tout cas, il ne reste plus grand chose à supprimer et que l'on est arrivé sur ce plan à un point de non-retour.

Je ne puis passer sous silence la nécessaire mobilité des citoyens qui, malheureusement, passe aujourd'hui beaucoup plus souvent par la disponibilité d'une voiture personnelle que par l'offre des

transports publics. Excusez-moi de citer des coins reculés de la Belgique, mais j'y vis, et d'autres intervenants y ont fait allusion. S'il est facilement possible aujourd'hui de se rendre en deux ou trois heures de Bruxelles à Paris, il est impossible, le dimanche, d'aller de Verviers-sur-Viroin, où j'habite, dans le sud de la province de Namur, à Chimay, distant de 25 kilomètres, par exemple pour y rendre visite à un proche à l'hôpital. C'est tout de même ahurissant, sachant que la majorité des citoyens de ce pays doivent se déplacer, que ce soit pour leur travail ou pour leurs loisirs. Dans ma région, on peut se rendre au cinéma mais, à la fin de la séance, la seule solution est de faire vivre le secteur Horeca et de loger à l'hôtel.

Certes, les circuits touristiques et les trains touristiques sur les anciennes voies sont une initiative intéressante mais, pour ma part, je préférerais y voir encore circuler des trains, non pas les bons vieux tortillards d'antan, mais des trains modernes — c'est le cas notamment en Suède et en Nouvelle-Zélande, sans oublier la Suisse —, adaptés aux besoins de la population avec des formules modulaires, et par exemple des arrêts à la demande. On manque singulièrement d'imagination chez nous et, faute de vue à long terme, on a laissé s'opérer le démantèlement d'un maillage qui fut l'un des plus importants d'Europe.

Aujourd'hui cette tendance se poursuit, malgré ce que nous dit le ministre, ne serait-ce qu'en raison de l'impossibilité de financer correctement à la fois le TGV et le circuit intérieur. Dans les conditions actuelles, l'un ne peut se faire qu'au détriment de l'autre, surtout quand on a choisi, comme en Wallonie, de privilégier le site propre. Bien sûr, il existe une Financière TGV, mais quand on sait qu'elle est alimentée majoritairement par les fonds publics, on peut s'interroger sur le jeu d'écritures que cela suppose. Au niveau du budget de l'État, ce qui entre dans le financement du TGV ne peut, de toute évidence, entrer aussi dans le plan de gestion de la SNCB.

La SNCB est d'abord un service public et je ne me prononce pas sur le point de savoir s'il faut y associer le privé.

La constatation du fait que le secteur privé peut éventuellement intervenir dans le secteur public n'empêche pas de penser qu'un service public peut être performant au même titre que l'entreprise privée.

La SNCB est donc un service public au service du plus grand nombre. Aujourd'hui, les contraintes environnementales et du développement durable évoquées par certains justifieraient plus que jamais cette option.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, au-delà de ce que vous avez déjà dit, me rassurer au sujet de ce rôle du service public, dont les journées Train-Tram-Bus et l'opération «Ozone» montrent qu'il reste pertinent, notamment quand les prix sont abordables? (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Verreycken.

De heer Verreycken (Vl. Bl.). — Mijnheer de Voorzitter, ik wens mijn korte uiteenzetting aan te vangen met een hulde aan het personeel van de spoorwegen dat dagelijks bergen verzet om moeilijkheden te overwinnen. Ik verwijs naar een incident waarvan ik een tweetal weken geleden getuige was toen ik in Berchem op de trein stapte. In mijn compartiment zat een dode reiziger. Het personeel reageerde op een uiterst gepaste manier. Spoorwegmensen poogden de man onmiddellijk te reanimeren en ontruimden de wagon op een discrete en diplomatische wijze. De reizigers werden zeer goed begeleid. De wijze waarop de coördinerende top de zaak aanpakte was echter beschamend. Er was geen enkele informatie voor de reizigers die aankwamen op het perron voor de volgende treinen. Ook in Antwerpen-centraal was er geen informatie. Er heerste daar complete chaos omdat er geen enkele trein naar Brussel vertrok. Het duurde wel veertig minuten vooraleer de passagiers van intussen vier treinen, in één boemeltrein richting Brussel werden gepropt. Hieruit blijkt duidelijk dat het plaatselijke personeel op de meest efficiënte wijze menselijk kan reageren, maar dat de coördinerende top niet weet hoe de problemen aan te pakken. Er loopt duidelijk iets fout met de informatie-doorstroming en misschien zit het ook wel mis met de opleiding van de bestuurders. Tot daar dit spijtig voorval met symptoomwaarde.

Op pagina 26 van het verslag staat: «De grote droom van de NMBS om een Noord-Zuidverbinding in Antwerpen aan te leggen zal in het HST-kader worden gerealiseerd.» Ik heb het wel over «de grote droom van de NMBS», niet over de grote droom van de Antwerpenaar of van de Vlaming, want de Vlamingen hebben geen nood aan een elitetrein. Het is dan ook niet nodig dat wij marcheren op bevel van Parijs.

Pagina 4 van hetzelfde verslag is zelfs nog duidelijker: «De gewestregeringen zullen worden geraadpleegd over de infrastructuur van het binnenlands net.» Over de grote lijnen van de hoge-snelheidstrein hebben de gewestregeringen dus geen inspraak, zij moeten de bevelen van Parijs opvolgen. Als daar wordt beslist dat er een verbinding moet komen tussen Parijs en Amsterdam, dan zal die er komen, wat het ook moge kosten. Ik ben daar niet zo gelukkig mee. De HST zal hoofdzakelijk dienen voor het vervoer van een elite, voor het vervoer van zakenlui. Welnu, voor dat vervoer zullen honderden kilometer grond worden ingenomen. Nochtans zijn er in Vlaanderen verschillende zakenluchthavens die met de inname van een strook van 1 500 meter hetzelfde doel kunnen dienen. Bovendien kunnen luchthavens heel snel en efficiënt inspelen op nieuwe economische groeipolen. Als er bijvoorbeeld morgen dringend nood is aan een verbinding Oostende-Freiburg, Antwerpen-Lyon of Antwerpen-Edinburgh, dan is die op één dag te realiseren. Ik hoef niet te vertellen hoeveel grond er moet worden onteigend om een HST-lijn van Oostende naar Freiburg aan te leggen en welke menselijke drama's daarmee gepaard zouden gaan. In het zakenvervoer, dat toch het eerste oogmerk van de HST is, moet vooral rekening worden gehouden met snelle alternatieve verbindingen.

Antwerpen heeft geen behoefte aan die grote droom van de NMBS, maar des te meer aan een tweede spoorontsluiting voor de haven. Die is zelfs zeer dringend. Het vrachtvervoer langs de dichtslibbende autowegen moet worden ontvet. Daartoe kan ook de veel besproken IJzeren Rijnverbinding een bijdrage leveren. Die beoogt een onmiddellijke verbinding tussen het Roergebied en de Antwerpse haven, die toch één van de grootste, zoniet de grootste werkverschaffer en welvaartverschaffer in Vlaanderen is. Die IJzeren Rijnverbinding moet rechtstreeks worden gemaakt, zonder een kilometerlange omweg door Wallonië. Die is immers alleen maar nodig om technische werkplaatsen in Wallonië te rechtvaardigen. Dat is een weghonen van de economische realiteit en van de noodzaak aan een onmiddellijke spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Roergebied.

Ik neem gemiddeld driemaal per week de trein en ik blijf dat doen, ondanks het feit dat ik daarin regelmatig wordt ontmoedigd door de vele eerder domme stakingen. Desalniettemin blijf ik geloven in de noodzaak van een goed uitgebouwd openbaar vervoer, in de noodzaak van een ontvetting van de autowegen. Het herscheppen van deze autowegen in bossen zoals vandaag voorgesteld door de Vlaamse Regering zal hoe dan ook niet verhinderen dat zij blijven dichtslibben. Dat zal er alleen voor zorgen dat zij hun functie van autowegen minder goed kunnen vervullen. Dit is echter een ander debat, dat niet hier maar op gemeenschapsniveau moet worden gevoerd. Wij moeten blijven geloven in een degelijk openbaar vervoer, vooral in een degelijk binnenlands net. Wij moeten ons durven beperken tot datgene wat wij aankunnen en op de eerste plaats het binnenlands net optimaliseren. Wij krijgen regelmatig de indruk dat wij zomaar wat aanmodderen *à la belge*, volgens directieven die uit Parijs komen. Ik gebruik dit beeld alleen om uit te drukken hoe weinig er bij de HST rekening wordt gehouden met de noden van het binnenlands vervoer. Als dit verhaal van de HST wordt doorgetrokken, dan zal ik een volgende maal wel moeten komen eisen dat de NMBS wordt gesplitst en geregionaliseerd. Dat zou mijns inziens bovendien veel meer in de lijn liggen van de verdere staatshervorming. Misschien zal Vlaanderen in een later stadium dan ook kiezen voor de privatisering van het spoorwegvervoer. Misschien heeft Vlaanderen een andere economische cultuur en vullen wij onze opdrachten anders in dan Wallonië. Wanneer Vlaanderen kiest voor de privatisering van de spoorwegen terwijl Wallonië kiest voor een semi-staatsinstelling, dan is dat hun verantwoordelijkheid. Achteraf zullen we de efficiëntie en de opportuniteit van deze keuze kunnen evalueren.

Uit de verschillende bedragen die nog steeds aan de NMBS worden besteed blijkt dat een regionalisering zich opdringt. Een volgende keer zal ik hier voor een regionalisering moeten pleiten. Daar heb ik geen moeite mee. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Loones.

De heer Loones (VU). — Mijnheer de Voorzitter, de verleiding is groot om als inwoner van een zogenaamd achtergestelde regio, de Westhoek, een klaagzang aan te vatten over de zogenoemde «Far West-verbindingen» in deze regio. Ik weersta aan deze verleiding evenals aan die om in te pikken op de klaagzang over het gebrek aan grensoverschrijdend verkeer tussen West-Vlaanderen en Frankrijk. De Westhoek is reeds lang vragende partij voor een rechtstreekse verbinding tussen het havengebied van Zeebrugge en Duinkerke-Calais langs het bestaande spoorwegnet.

Ik wil me in deze openbare vergadering beperken tot de algemene structurele lijnen van het NMBS-dossier. In de discussie over de toekomstige mobiliteit neemt het spoorverkeer een heel belangrijke plaats in. Daarom is een samenhangend en éénduidig vervoersbeleid, ook voor de spoorwegen noodzakelijk. Sinds de staatshervorming van 1988 ligt de kern van het verkeersbeleid bij de gewesten. Vlaanderen en Wallonië hebben een verschillende visie op verkeer en openbaar vervoer in het bijzonder. Enkele voorbeelden zijn het gemeentelijk doortochtenbeleid, de aandacht voor de fietser, de onbemande camera's, de grotere bereidheid in Vlaanderen tot samenwerking met de privé-sector aan wie een deel van het openbaar vervoer wordt toevertrouwd. Er is dringend nood aan het op elkaar afstemmen van alle vervoersmogelijkheden. De gewesten wensen een openbaar vervoer complementair aan het privé-vervoer, een complementair vervoer tussen trein, tram en bus enerzijds en wagen en fiets anderzijds.

De spoorwegmaatschappij gaat nog steeds gebukt onder het juk van de unitaire wafelijzerpolitiek. Beleidsbeslissingen zijn vaker geïnspireerd door politieke dan door economische argumenten en zijn onvoldoende klant- en toekomstgericht. Daardoor is de kostencontrole uit de hand gelopen en raast de NMBS raketings langs het financiële ravijn.

Door de onwil om over te stappen op een investeringspolitiek gebaseerd op objectieve criteria, moet Vlaanderen genoegen nemen met de scheefgetrokken 60/40-verdeelsleutel die bovendien onvoldoende wordt gerespecteerd door de NMBS. Dat blijkt nogmaals uit het nieuwe investeringsprogramma. In een advies van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen van 10 april 1996 staat daarover het volgende: «De traditionele verdeling van de investeringsmiddelen voor infrastructuur tussen Vlaanderen en Wallonië volgens een verdeelsleutel van 60/40 beantwoordt niet aan de doelstellingen van een efficiënte investeringsplanning. Het is een onvermijdelijke politieke verdeling geworden.»

Een ander probleem is het HST-dossier. De HST-factuur wordt op basis van dezelfde verdeelsleutel op een sluike wijze doorgeschoven naar Vlaanderen. Alhoewel Vlaanderen grotendeels heeft gekozen voor de integratie van de HST in het bestaande net, zal het toch mee opdraaien voor het nieuwe HST-traject tussen Luik en Leuven. Deze bijkomende kosten worden in het regionale aandeel van Vlaanderen ingeschreven. Dat wordt in het vermelde SERV-advies als volgt aangeklaagd: «Voor het geheel van de planperiode 1996-2005 komt Vlaanderen aan zijn 60 pct.-aandeel door het in rekening brengen van investeringen voor het zogenaamde STAR-gedeelte van de HST-investeringen. De bijkomende aanrekening op het regionale aandeel van Vlaanderen van een project dat grotendeels afgestemd is op de eisen van Wallonië voor de HST-bediening van Luik wordt echter niet aanvaard.»

De Volksunie heeft hiervoor een oplossing en uit de uiteenzettingen van de heer Coene en de heer Verreycken blijkt dat zij niet de enige partij is. De Volksunie stelt voor de Belgische spoorwegmaatschappij te regionaliseren in drie opeenvolgende fasen. In eerste instantie moet de NMBS de Europese richtlijn 91/440 uitvoeren betreffende de scheiding van infrastructuur en exploitatie. Dit mag niet beperkt blijven tot een louter boekhoudkundige operatie. Een regionalisering van de spoorwegen vereist eveneens een organisatorische en institutionele scheiding. In het project Doelstelling-2005 stelt de directie de naleving van

deze richtlijn trouwens in het vooruitzicht. Na de scheiding van exploitatie en infrastructuur kan de NMBS in een korte overgangsfase de spoorbediening voorlopig nog exploiteren. Daarbij moet dan wel een nieuwe beslissingsstructuur op het getouw worden gezet. De huidige raad van bestuur maakt dan plaats voor een Vlaamse raad van bestuur, verantwoordelijk voor het Vlaamse Gewest en een Waalse raad van bestuur, verantwoordelijk voor het Waalse Gewest. Die twee bestuursorganen kunnen dan, in de goede Belgische traditie, samen optreden voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de internationale spoorverbindingen en de spoorverbindingen die van gemeenschappelijk belang zijn. Door deze structuur moet het mogelijk zijn een deel van de internationale spooropbrengsten te investeren in het binnenlands spoorverkeer.

In een tweede fase wordt ook de exploitatiebevoegdheid van de NMBS overgeheveld naar de regionale vervoersmaatschappijen, De Lijn, TEC en de MIVB en naar een op te richten Europese spoorwegmaatschappij. De gewesten worden verantwoordelijk voor het beheer van de spoorweginfrastructuur, wat nu al het geval is voor de water- en verkeerswegen.

Uiteraard moet deze operatie gepaard gaan met een evenredige uitbreiding van de financiële slagkracht van de deelstaten, wat neerkomt op een regionalisering van het huidige NMBS-budget. Dit was een korte schets van ons voorstel dat wij reeds bij andere gelegenheden uitvoerig hebben toegelicht.

De unitaire structuur van de NMBS verhindert een bedrijfs-economisch mobiliteitsbeleid op maat van de regio's. Daarom is de Volksunie voorstander van een stapsgewijze regionalisering van de Belgische spoorwegmaatschappij. In eerste instantie wordt de exploitatiebevoegdheid van de NMBS overgedragen aan de regionale vervoersmaatschappijen, De Lijn, TEC en MIVB. Daarna wordt de aanleg en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur overgeheveld naar de gewesten. Deze overheveling gaat uiteraard gepaard met een evenredige uitbreiding van de financiële middelen voor de deelstaten. Enkel op die manier kan een coherent vervoersbeleid worden uitgestippeld met aandacht voor alle vervoersmiddelen, namelijk trein, tram, bus, wagen en fiets.

M. le Président. — La parole est à M. Daerden, ministre.

M. Daerden, ministre des Transports. — Monsieur le Président, je remercie M. Hatry, président de la commission, d'avoir pris cette initiative qui, comme il l'a souligné, constitue une grande première, tout à fait logiquement, étant donné les nouvelles compétences attribuées au Sénat.

Le débat qui a eu lieu aujourd'hui était de très haute qualité et abordait de nombreux thèmes tous liés, directement ou indirectement, au problème de la mobilité, en général, et à la SNCB, en tant qu'outil important en la matière.

Ce débat, mené sur la base d'un excellent rapport élaboré par notre collègue, M. Santkin, a permis à chacun de retracer le développement des travaux qui se sont déroulés en commission.

Si d'aucuns le souhaitent, je suis tous à fait disposé à répondre à leurs questions. J'ai en effet, ainsi que mes collaborateurs, attentivement suivi les diverses interventions.

Cependant, étant donné les circonstances, monsieur le Président, je souhaite soumettre à l'assemblée une proposition: après avoir rédigé — avec mes collaborateurs — une réponse structurée sur la base de tous les éléments que nous avons recueillis au cours de ce débat, je la lui présenterais lors d'une prochaine séance publique. Ensuite, les collègues qui le souhaiteraient auraient la possibilité d'intervenir une seconde fois sur cette matière. Cette façon de procéder permettrait de produire un rapport de haute qualité.

M. le Président. — Cette proposition sera examinée en urgence par le Bureau du Sénat.

La parole est à Mme Dardenne.

Mme Dardenne (Écolo). — Monsieur le Président, le ministre ne juge-t-il pas préférable de confier à la commission — à un moment qui reste à déterminer — le soin de traiter certains aspects de cette problématique de la mobilité ? À moins que cela ne retarde nos travaux en la matière ?

M. le Président. — Cette question sera également soumise au Bureau qui en décidera.

WETSONTWERP BETREFFENDE DE VESTIGING EN DE INVORDERING VAN DE PROVINCIE- EN GEMEENTE-BELASTINGEN

Beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI RELATIVE À L'ÉTABLISSEMENT ET AU RECOUVREMENT DES TAXES PROVINCIALES ET COMMUNALES

Discussion et vote des articles

De Voorzitter. — Wij vatten de bespreking aan van het wetsontwerp betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen.

Nous abordons l'examen du projet de loi relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales.

De beraadslaging is geopend.

La discussion est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

Mevrouw Thijs (CVP), rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, het wetsontwerp dat overgezonden werd door de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft in de eerste plaats een technische draagwijdte. Het komt immers tegemoet aan een aantal tekortkomingen die in de praktijk werden vastgesteld na de inwerking-treding van de wet van 23 december 1986 betreffende de invordering van provinciale en plaatselijke heffingen en de geschillen terzake.

Op 4 maart 1996 diende de heer Breyne een wetsvoorstel in strekkende tot het moderniseren van de procedures van invordering van lokale belastingen en tot het afstemmen van deze procedures op die van de inkomensbelastingen.

Na verschillende discussies in een technische commissie, opgericht onder impuls van het ministerie van Binnenlandse Zaken met medewerking van de indiener en de Vereniging van Belgische steden en gemeenten, werd een reeks nuttige amendementen ingediend. Op 7 november 1996 werd de aldus geamendeerde tekst uiteindelijk aangenomen in plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers en dezelfde dag nog overgezonden naar de Senaat. De commissie voor de Binnenlandse en Administratieve Aangelegenheden heeft het ontwerp op 18 december 1996 ongewijzigd en unaniem aangenomen met tien stemmen en stelt de Senaat voor om hetzelfde te doen.

Het ontwerp is opgebouwd uit verschillende onderdelen: de inkohering, de inning, de controle, de bezwaarschriften en de beroepen. Het toepassingsgebied van de toekomstige wet wordt beperkt tot de door de provincies en de gemeenten gevestigde belastingen.

Artikel 3 van het wetsontwerp dat ter goedkeuring voorligt, maakt twee inningswijzen van de provincie- en gemeentebelastingen mogelijk, namelijk de invordering bij wege van kohieren of de contante invordering tegen afgifte van een betalingsbewijs.

Artikel 4 voert het principe in dat de instantie die de kohieren vaststelt, ze ook uitvoerbaar verklaart. De uiterste datum van uitvoerbaarheidsverklaring wordt algemeen vastgelegd op 30 juni volgend op het dienstjaar. De kohieren, die welbepaalde gegevens moeten bevatten, worden dan tegen een ontvangstbewijs overgezonden aan de met de invordering belaste ontvanger, die instaat voor de verzending van de aanslagbiljetten.

Artikel 5 bepaalt trouwens dat bij deze aanslagbiljetten een beknopte samenvatting wordt gevoegd van het reglement op grond waarvan de belasting wordt geïnd.

Artikel 6 van het ontwerp bepaalt, naar analogie met het regime dat door het Wetboek van Inkomstenbelastingen wordt ingesteld, de procedure die moet worden gevolgd om de belastingplichtige

in te lichten over het rechtsmiddel van de ambtshalve vaststelling van de belastingaanslag en hem de mogelijkheid te bieden opmerkingen te maken.

In de artikelen 7 en 8 wordt bepaald wie bevoegd is om overtrekkingen vast te stellen en welke verplichtingen de belastingplichtige heeft ten aanzien van deze ambtenaren. De door hen opgestelde processen-verbaal hebben bewijskracht tot bewijs van het tegendeel. Bezwaren met betrekking tot de provincie- en gemeentebelastingen kunnen worden ingediend bij de bestendige deputatie, die niet langer als rechtscollege optreedt, maar wel als administratieve overheid.

Artikel 9 regelt de wijze waarop zo een bezwaar moet worden ingediend. De indiening van een bezwaarschrift schort de betalingsplicht niet op. Wel kan de belastingontvanger een uitstel van betaling toestaan.

Voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest was er wel een probleem met betrekking tot het indienen van bezwaren omdat men, indien men deze logica behield, het rechtsprekend college moest vermijden en de beroepen bij de Gewestregering moest indienen, die in de plaats trad van de provincie. Daardoor zou het gewest tegelijk rechter en partij zijn geworden. Om hieraan te verhelpen werd in de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers een amendement ingediend om in een uitzondering voor Brussel te voorzien. Het bezwaar zal daar toch door het rechtsprekend college worden behandeld dat in de plaats kwam van de bestendige deputatie. Door het aanvaarden van dit amendement verkreeg het voorstel een verplicht bicameraal karakter.

Artikel 10 bepaalt op welke wijze de bestendige deputatie bezwaarschriften moet behandelen.

Overeenkomstig de modaliteiten van artikel 11 van het wetsontwerp kan tegen de beslissing van de bestendige deputatie, of de afwezigheid van zulk een beslissing, binnen de voorgeschreven termijn beroep worden ingesteld bij het hof van beroep.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb gepoogd een kort overzicht te geven van de belangrijkste wijzigingen die het ontwerp wil aanbrengen aan de bestaande wetgeving.

In de discussie in de commissie werd ook even het probleem aangepakt van de compatibiliteit van dit ontwerp met dat van de nieuwe provinciewet, die zopas werd goedgekeurd. De vertegenwoordiger van de minister gaf duidelijk te kennen dat er geen enkele tegenstrijdigheid bestaat tussen beide teksten.

Een lid vestigde er voorts nog de aandacht op dat het ontwerp wegens de inhoud van verschillende artikelen een bicamerale materie is, bijvoorbeeld omdat het een wijziging aanbrengt aan het Gerechtelijk Wetboek.

Indien de Senaat het wetsontwerp goedkeurt, zal de wet van toepassing zijn op de provincie- en gemeentebelastingen die contant worden geïnd vanaf 1 januari 1997 of die in kohieren zijn opgenomen die vanaf dezelfde datum uitvoerbaar worden verklaard. De commissie schonk mij vertrouwen om mondeling verslag uit te brengen.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Loones.

De heer Loones (VU). — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de rapporteur voor haar verslag. Bij gebrek aan een schriftelijk verslag is dit de enige mogelijkheid om kennis te nemen van de besprekingen in de commissie. Hierover wil ik trouwens een principiële opmerking maken. Enerzijds lijkt de materie niet wereldschokkend. Anderzijds blijkt echter uit het verslag dat het onrechtstreeks een invloed uitoefent op een aantal domeinen. Een gecoördineerde en algemene visie is hier dus wel degelijk op haar plaats.

Deze wet moet inderdaad compatibel zijn met de nieuwe provinciewet, maar hoe zit het dan met de politiek afgesproken regionalisering van de organieke wetgeving op de lokale besturen? Hierbij hebben wij toch een aantal bedenkingen. Wij zullen het probleem nader bekijken alvorens onze houding bij de stemming te bepalen.

De Voorzitter. — Daar niemand meer het woord vraagt in de beraadslaging verklaar ik ze voor gesloten en bespreken wij de artikelen van het wetsontwerp.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion, je la déclare close, et nous passons à l'examen des articles du projet.

L'article premier est ainsi rédigé :

Article premier. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 2. La présente loi s'applique aux taxes établies par les provinces et les communes.

Toutefois, elle ne s'applique pas aux taxes additionnelles aux impôts de l'autorité fédérale.

Art. 2. Deze wet is van toepassing op de door de provincies en de gemeenten gevestigde belastingen.

Zij is echter niet van toepassing op de aanvullende belastingen op de belastingen van de federale overheid.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Les taxes sont soit recouvrées par voie de rôle, soit perçues au comptant contre remise d'une preuve de paiement.

La taxe recouvrée par voie de rôle est payable dans les deux mois de l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle.

Lorsque la perception ne peut pas être effectuée au comptant, la taxe est enrôlée et est immédiatement exigible.

Art. 3. De belastingen worden ingevorderd bij wege van kohieren of contant geïnd tegen afgifte van een betalingsbewijs.

De kohierbelasting moet worden betaald binnen twee maanden na de verzending van het aanslagbiljet.

Wanneer de contante inning niet kan worden uitgevoerd, wordt de belasting ingekohierd en is ze onmiddellijk eisbaar.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. § 1^{er}. Les rôles sont arrêtés et rendus exécutoires au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice par :

— le collège des bourgmestre et échevins, pour les taxes communales;

— le gouverneur ou celui qui le remplace dans ses fonctions, pour les taxes provinciales.

Le rôle est transmis contre accusé de réception au receveur chargé du recouvrement qui assure sans délai l'envoi des avertissements-extraits de rôle. Cet envoi s'opère sans frais pour le redevable.

§ 2. Les droits établis dans les rôles sont comptabilisés aux recettes de l'exercice au cours duquel les rôles sont rendus exécutoires.

§ 3. Les rôles mentionnent :

1^o le nom de la commune ou de la province qui a établi la taxe;

2^o les nom, prénoms ou dénomination sociale et l'adresse du redevable;

3^o la date du règlement en vertu duquel la taxe est due;

4^o la dénomination, l'assiette, le taux, le calcul et le montant de la taxe, ainsi que l'exercice auquel elle se rapporte;

5^o le numéro d'article;

6^o la date du visa exécutoire;

7^o la date d'envoi;

8^o la date ultime du paiement;

9^o le délai dans lequel le redevable peut introduire une réclamation, la dénomination et l'adresse de l'instance compétente pour la recevoir.

Art. 4. § 1. De kohieren worden vastgesteld en uitvoerbaar verklaard ten laatste op 30 juni van het jaar dat volgt op het dienstjaar door :

— het college van burgemeester en schepenen, voor de gemeentebelastingen;

— de gouverneur of de persoon die hem in zijn ambt vervangt, voor de provinciebelastingen.

Het kohier wordt tegen ontvangstbewijs overgezonden aan de met de invordering belaste ontvanger die onverwijld instaat voor de verzending van de aanslagbiljetten. Deze verzending gebeurt zonder kosten voor de belastingplichtige.

§ 2. De rechten vastgesteld in de kohieren worden boekhoudkundig verbonden aan de ontvangsten van het dienstjaar waarin zij uitvoerbaar werden verklaard.

§ 3. De kohieren bevatten :

1^o de naam van de gemeente of van de provincie die de belasting heeft gevestigd;

2^o de naam, voornamen of maatschappelijke benaming en het adres van de belastingplichtige;

3^o de datum van het reglement krachtens welke de belasting is verschuldigd;

4^o de benaming, de grondslag, het tarief, de berekening en het bedrag van de belasting, evenals het dienstjaar waarop zij betrekking heeft;

5^o het nummer van het artikel;

6^o de datum van uitvoerbaarverklaring;

7^o de verzendingsdatum;

8^o de uiterste betalingsdatum;

9^o de termijn waarbinnen de belastingplichtige bezwaar kan indienen, de benaming en het adres van de instantie die bevoegd is om deze te ontvangen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. L'avertissement-extrait de rôle mentionne la date d'envoi et porte les mentions indiquées à l'article 4, § 3.

Une synthèse du règlement en vertu duquel la taxe est due, sera jointe.

Art. 5. Het aanslagbiljet bevat de verzendingsdatum en de gegevens vermeld in artikel 4, § 3.

Als bijlage wordt een beknopte samenvatting toegevoegd van het reglement krachtens welke de belasting is verschuldigd.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Lorsque le règlement de taxation prévoit une obligation de déclaration, la non-déclaration dans les délais prévus par ce même règlement ou la déclaration incorrecte, incomplète ou imprécise de la part du redevable entraîne l'enrôlement d'office de la taxe.

Avant de procéder à la taxation d'office, l'autorité habilitée à arrêter le rôle en vertu de l'article 4, notifie au redevable, par lettre recommandée à la poste, les motifs du recours à cette procédure, les éléments sur lesquels la taxation est basée, ainsi que le mode de détermination de ces éléments et le montant de la taxe.

Le redevable dispose d'un délai de trente jours à compter de la date d'envoi de la notification pour faire valoir ses observations par écrit.

La taxation d'office ne peut être enrôlée valablement que pendant une période de trois ans à compter du 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition. Ce délai est prolongé de deux ans en cas d'infraction au règlement de taxation commise dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire.

Le règlement de taxation peut prévoir que les taxes enrôlées d'office sont majorées de tel montant qu'il fixe et qui ne peut dépasser le double de la taxe qui est due. Le montant de cette majoration est également enrôlé.

Art. 6. Indien de belastingverordening voorziet in de verplichting van aangifte, wordt, bij gebrek aan aangifte binnen de in de verordening gestelde termijn, of in geval van onjuiste, onvolledige of onnauwkeurige aangifte vanwege de belastingplichtige, de belasting ambtshalve ingekohierd.

Vooraleer wordt overgegaan tot de ambtshalve vaststelling van de belastingaanslag, betekent de overheid die krachtens artikel 4 bevoegd is om het kohier vast te stellen, aan de belastingplichtige, per aangetekend schrijven, de motieven om gebruik te maken van deze procedure, de elementen waarop de aanslag is gebaseerd evenals de wijze van bepaling van deze elementen en het bedrag van de belasting.

De belastingplichtige beschikt over een termijn van dertig dagen volgend op de datum van verzending van de betekening om zijn opmerkingen schriftelijk voor te dragen.

De ambtshalve vaststelling van de belastingaanslag kan slechts geldig worden ingekohierd gedurende een periode van drie jaar volgend op 1 januari van het dienstjaar. Deze termijn wordt met twee jaar verlengd bij overtreding van de belastingverordening met het oogmerk te bedriegen of met de bedoeling schade te berokkenen.

De belastingverordening kan bepalen dat de ambtshalve ingekohierde belastingen worden verhoogd met het bedrag dat zij vastlegt en dat het dubbel van de verschuldigde belasting niet mag overschrijden. Het bedrag van deze verhoging wordt ook ingekohierd.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. Les infractions visées à l'article 6, alinéa 1^{er}, sont constatées par les fonctionnaires assermentés et spécialement désignés à cet effet par l'autorité habilitée à arrêter les rôles conformément à l'article 4.

Les procès-verbaux qu'ils rédigent font foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 7. De overtredingen vermeld in artikel 6, eerste lid, worden vastgesteld door de beëdigde, daartoe speciaal aangewezen ambtenaren. Deze ambtenaren worden aangewezen door de overheid die, overeenkomstig artikel 4, bevoegd is om de belastingkohieren vast te stellen.

De door hen opgestelde processen-verbaal hebben bewijskracht tot bewijs van het tegendeel.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. Tout redevable est tenu, à la demande de l'administration et sans déplacement, de produire tous les livres et documents nécessaires à l'établissement de la taxe.

Les redevables sont également tenus d'accorder le libre accès aux immeubles, bâtis ou non, susceptibles de constituer ou de contenir un élément imposable ou dans lesquels s'exerce une activité imposable, aux fonctionnaires désignés conformément à l'article 7 et munis de leur lettre de désignation, et ce, en vue d'établir ou de contrôler l'assiette de la taxe.

Ces fonctionnaires ne peuvent toutefois pénétrer dans les bâtiments ou les locaux habités que de cinq heures du matin à neuf heures du soir et uniquement avec l'autorisation du juge du tribunal de police.

Art. 8. Iedere belastingplichtige moet, op verzoek van het bestuur en zonder verplaatsing, alle boeken en bescheiden voorleggen die noodzakelijk zijn voor de vestiging van de belasting.

De belastingplichtigen moeten eveneens de vrije toegang verlenen tot de al dan niet bebouwde onroerende goederen, die een belastbaar element kunnen vormen of bevatten of waar een be-

lastbare activiteit wordt uitgeoefend, aan de ambtenaren die overeenkomstig artikel 7 worden aangesteld en voorzien zijn van hun aanstellingsbrief, en dit om de grondslag van de belasting vast te stellen en te controleren.

Tot particuliere woningen of bewoonde lokalen hebben deze ambtenaren evenwel alleen toegang tussen vijf uur 's morgens en negen uur 's avonds, en mits machtiging van de politierechter.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 9. Le redevable peut introduire une réclamation auprès de la députation permanente qui agit en tant qu'autorité administrative.

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, la réclamation est introduite auprès du collège juridictionnel.

La réclamation doit être écrite et motivée et remise ou envoyée par la poste dans les trois mois, soit de l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle, soit de la date du paiement au comptant.

Il est délivré accusé de réception des réclamations. L'introduction d'une réclamation ne dispense pas le redevable de payer la taxe.

Art. 9. De belastingplichtige kan bezwaar indienen bij de bestendige deputatie die handelt als administratieve overheid.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt het bezwaar bij het rechtsprekend college ingediend.

Het bezwaar moet schriftelijk gebeuren, met redenen omkleed zijn en overhandigd of per post verzonden worden binnen drie maanden, hetzij van de verzending van het aanslagbiljet, hetzij van de datum van de contante betaling.

Van het bezwaarschrift wordt een ontvangstbewijs afgegeven. Het indienen van een bezwaar ontslaat de belastingplichtige niet van de betaling van de belasting.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 10. La députation permanente vérifie la déduction de la taxe contestée et de la majoration de taxe éventuellement imposée et ordonne le dégrèvement de tout montant qui apparaîtrait indû. Elle ne peut majorer la taxe contestée. Elle juge également de la légalité et de la régularité de l'avertissement-extrait de rôle.

Elle statue dans les six mois de la date d'envoi de l'accusé de réception, par décision motivée notifiée au réclamant par lettre recommandée à la poste.

En cas d'absence de décision dans le délai de six mois, celui-ci est prolongé de trois mois. En cas d'absence de décision au terme de ce délai de neuf mois, la réclamation est réputée fondée.

La décision de la députation permanente ou l'absence de toute décision dans le délai prescrit de neuf mois est notifiée sans délai au réclamant. La notification mentionne également le délai dans lequel le réclamant peut introduire un recours à la cour d'appel.

Art. 10. De bestendige deputatie gaat na of de betwiste belasting en de eventueel opgelegde verhoging van rechten verschuldigd zijn en beveelt de vermindering van het bedrag dat ten onrechte is geheven. Zij kan de betwiste belasting niet vermeerdere. Zij oordeelt tevens over de wettigheid en de regelmatigheid van het aanslagbiljet.

Zij doet binnen zes maanden na de datum waarop het ontvangstbewijs werd verstuurd, uitspraak bij met redenen omklede beslissing, waarvan aan de eiser kennis wordt gegeven bij ter post aangetekende brief.

Bij ontstentenis van beslissing binnen de termijn van zes maanden, wordt de termijn met drie maanden verlengd. Bij ontstentenis van een beslissing na het verstrijken van die termijn van negen maanden, wordt het bezwaar geacht gegrond te zijn.

De beslissing van de bestendige deputatie of de afwezigheid van een beslissing binnen de voorgeschreven termijn van negen maanden wordt onverwijld aan de indiener van het bezwaar betekend. De kennisgeving vermeldt tevens de termijn waarbinnen de eiser beroep kan instellen bij het hof van beroep.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 11. La décision de la députation permanente ou l'absence de toute décision dans le délai prescrit peut faire l'objet d'un recours devant la cour d'appel dans le ressort de laquelle la taxe a été établie.

Les formes et délais applicables à ce recours, ainsi que la procédure subséquente et le pourvoi en cassation contre l'arrêt de la cour d'appel, sont réglés comme en matière d'impôts d'État sur le revenu et sont valables pour toutes les parties en cause.

À peine de forclusion, une copie du recours en appel sera adressée à la députation permanente dans un délai de quarante jours, soit par lettre recommandée à la poste, soit par lettre déposée au greffe de la députation permanente.

Art. 11. Tegen de beslissing van de bestendige deputatie of de afwezigheid van een beslissing binnen de voorgeschreven termijn kan een beroep worden ingesteld bij het hof van beroep in het rechtsgebied waarin de belasting is gevestigd.

De vormen en de termijnen van dit beroep evenals de rechtspleging en de voorziening in cassatie tegen het arrest van het hof van beroep, worden geregeld zoals inzake rijksinkomstenbelastingen en gelden voor alle bij het geding betrokken partijen.

Een afschrift van het verzoekschrift van het beroep moet, op straffe van verval, binnen een termijn van veertig dagen aan de bestendige deputatie ter kennis worden gebracht door middel van een aangetekend schrijven of ter griffie van de bestendige deputatie worden neergelegd.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 12. Sans préjudice des dispositions de la présente loi, les dispositions du titre VII, chapitres 1^{er}, 3, 4, 8 à 10 du Code des impôts sur les revenus et les articles 126 à 175 de l'arrêté d'exécution de ce Code sont applicables aux taxes provinciales et communales pour autant qu'elles ne concernent pas spécialement les impôts sur les revenus.

Toutefois, les poursuites, les privilèges et l'hypothèque légale pour le recouvrement des taxes provinciales dont la perception incombe à l'Administration des Douanes et Accises, sont exercés comme en matière de droits d'accise.

Art. 12. Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de huidige wet, zijn de bepalingen van titel VII, hoofdstukken 1, 3, 4, 8 tot 10 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen en de artikelen 126 tot 175 van het uitvoeringsbesluit van dit Wetboek van toepassing op de provincie- en gemeentebelastingen voor zover zij met name niet de belastingen op de inkomsten betreffen.

De vervolgingen, de voorrechten en de wettelijke hypotheek voor de invordering van de provinciebelastingen die door het Bestuur der Douane en Accijnzen moeten worden geïnd, worden echter zoals inzake accijnzen uitgeoefend.

— Adopté.
Aangenomen.

Modification du Code judiciaire

Art. 13. L'article 603, 3^o, du Code judiciaire est remplacé par la disposition suivante :

«3^o les décisions des députations permanentes des conseils provinciaux concernant les taxes provinciales et communales.»

Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

Art. 13. Artikel 603, 3^o, van het Gerechtelijk Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

«3^o tegen de beslissingen van de bestendige deputaties van de provincieraden inzake de provincie- en gemeentebelastingen.»

— Adopté.
Aangenomen.

Dispositions abrogatoires

Art. 14. Sont abrogés :

1^o les articles 8, 13 et 14 de la loi du 5 juillet 1871 qui apporte des modifications aux lois d'impôts;

2^o la loi du 29 avril 1819 en matière de taxes communales;

3^o l'article 5 de la loi du 26 décembre 1906 contenant le budget des voies et moyens pour l'exercice 1907;

4^o l'article 3 de la loi du 12 juillet 1922 contenant le budget des voies et moyens pour l'exercice 1922;

5^o l'article 609, 5^o, du Code judiciaire;

6^o la loi du 23 décembre 1986 relative au recouvrement et au contentieux en matière de taxes provinciales et locales.

Opheffingsbepalingen

Art. 14. Opgeheven worden :

1^o de artikelen 8, 13 en 14 van de wet van 5 juli 1871 «qui apporte des modifications aux lois d'impôts»;

2^o de wet van 29 april 1819 betreffende de gemeentebelastingen;

3^o artikel 5 van de wet van 26 december 1906, houdende de begroting van 's lands middelen voor het dienstjaar 1907;

4^o artikel 3 van de wet van 12 juli 1922, houdende de begroting van 's lands middelen voor het dienstjaar 1922;

5^o artikel 609, 5^o, van het Gerechtelijk Wetboek;

6^o de wet van 23 december 1986 betreffende de invordering en de geschillen ter zake van provinciale en plaatselijke heffingen.

— Adopté.
Aangenomen.

Entrée en vigueur

Art. 15. La présente loi est applicable aux taxes provinciales et communales perçues au comptant à partir du 1^{er} janvier 1997 ou reprises dans des rôles rendus exécutoires à partir de la même date.

Inwerkingtreding

Art. 15. Deze wet is van toepassing op de provincie- en gemeentebelastingen die contant worden geïnd vanaf 1 januari 1997 of die in kohieren zijn opgenomen welke vanaf dezelfde datum uitvoerbaar worden verklaard.

— Adopté.
Aangenomen.

De Voorzitter. — We stemmen later over het wetsontwerp in zijn geheel.

Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Dames en heren, onze agenda voor vanochtend is afgewerkt.

Notre ordre du jour de ce matin est ainsi épuisé.

De Senaat vergadert opnieuw vanmiddag om 15 uur.

Le Sénat se réunira cet après-midi à 15 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(De vergadering wordt gesloten om 13 h 40 m.)

(La séance est levée à 13 h 40 m.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI — NAMIDDAGVERGADERING

PRÉSIDENCE DE M. MOENS, VICE-PRÉSIDENT VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER MOENS, ONDER-VOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 15 h 10 m.
De vergadering wordt geopend om 15 h 10 m.

EXCUSÉS — VERONTSCHULDIGD

MM. Foret et Hazette, pour d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Foret en Hazette, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATIONS — MEDEDELINGEN

Parlement européen — Europees Parlement

M. le Président. — Par lettre du 9 décembre 1996, le président du Parlement européen a transmis au Sénat :

a) une décision sur la proposition de règlement du Conseil concernant la conclusion de l'accord de coopération en matière de pêches maritimes entre la Communauté européenne et la République islamique de Mauritanie et arrêtant des dispositions pour son application;

b) une résolution sur le rapport de l'Institut monétaire européen sur le passage à la monnaie unique;

c) une résolution sur l'incidence des politiques monétaires sur l'économie réelle, l'inflation, les taux d'intérêt, la croissance et l'emploi dans le cadre de la troisième phase de l'UEM et sur la fonction économique des critères de convergence;

d) une résolution sur le Livre vert de la Commission intitulé « Un réseau pour les citoyens » : comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe;

e) une résolution sur la politique paneuropéenne des transports;

f) une résolution sur le rapport de la Commission « L'emploi en Europe - 1996 » et la communication de la Commission « Agir pour l'emploi en Europe : un pacte de confiance »,

adoptées au cours de la période de session des 27 et 28 novembre 1996.

Bij brief van 9 december 1996 heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat overgezonden :

a) een besluit betreffende het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de sluiting van de samenwerkingsovereenkomst inzake zeevisserij tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Mauretanië en met het oog op goedkeuring van de toepassingsbepalingen hiervan;

b) een resolutie over het verslag van het Europees Monetair Instituut over de overgang naar de gemeenschappelijke munt;

c) een resolutie over de invloed van het monetaire beleid op de reële economie, de inflatie, de rente, de groei en de werkgelegenheid in de derde fase van de EMU, en de economische functie van convergentiecriteria;

d) een resolutie over het Groenboek van de Commissie betreffende het « Citizen's Network » : verwezenlijking van de mogelijkheden van het openbaar personenvervoer in Europa;

e) een resolutie over het paneuropese vervoersbeleid;

f) een resolutie inzake het verslag van de Commissie « Werkgelegenheid in Europa - 1996 » en de mededeling van de Commissie « Actie voor werkgelegenheid in Europa : een vertrouwenspact »,

aangenomen tijdens de vergaderperiode van 27 en 28 november 1996.

— Envoi à la commission des Affaires étrangères.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Aangelegenheden.

Conseil central de l'économie

Centrale Raad voor het bedrijfsleven

M. le Président. — Par lettre du 13 décembre 1996, le président du Conseil central de l'économie transmet au Président du Sénat, l'avis relatif au concept d'unité de volume d'emballage en matière de récipients contenant certains produits industriels.

Bij brief van 13 december 1996 zendt de voorzitter van de Centrale Raad voor het bedrijfsleven aan de Voorzitter van de Senaat, het advies over het begrip verpakkingsvolume-eenheid die sommige nijverheidsproducten bevatten.

— Envoi à la commission des Affaires sociales et à la commission des Finances et des Affaires économiques.

Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden en naar de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden.

Banque-carrefour de la sécurité sociale

Kruispuntbank van de sociale zekerheid

M. le Président. — Par lettre du 10 décembre 1996, le président du Comité de surveillance près la Banque-carrefour de la sécurité sociale a transmis au Sénat, conformément à l'article 46, alinéa 1^{er}, 9^o, de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale, le rapport d'activité 1996 du comité de surveillance.

Bij brief van de 10 december 1996 heeft de voorzitter van het Toezichtcomité bij de Kruispuntbank van de sociale zekerheid, overeenkomstig artikel 46, eerste lid, 9^o, van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, aan de Senaat het activiteitenverslag 1996 van het toezichtcomité overgezonden.

— Envoi à la commission des Affaires sociales.

Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

Évolution de l'économie agricole et horticole

Evolutie van de land- en tuinbouwconomie

M. le Président. — Par lettre du 9 décembre 1996, le ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises transmet au Sénat, en exécution de l'article 1^{er} de la loi du 29 mars 1963 tendant à promouvoir la rentabilité de l'agriculture et son équivalence avec les autres secteurs de l'économie, le rapport sur l'évolution de l'économie agricole et horticole pour la période 1995-1996.

Bij brief van 9 december 1996 zendt de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen aan de Senaat, in uitvoering van artikel 1 van de wet van 29 maart 1963 ertoe strekkende de rendabiliteit in de landbouw op te voeren en zijn gelijkwaardigheid met de andere sectoren van het bedrijfsleven te bevorderen, het verslag over de evolutie van de land- en tuinbouwconomie voor de periode 1995-1996.

Il est donné acte de cette communication au ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises.

Van deze mededeling wordt aan de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen akte gegeven.

Allocations aux handicapés — Uitkeringen aan gehandicapten

M. le Président. — Par lettre du 12 décembre 1996, le secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement a envoyé au Président du Sénat le rapport annuel 1995 de la direction générale des Allocations aux handicapés.

Bij brief van 12 december 1996 heeft de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu aan de Voorzitter van de Senaat het jaarverslag 1995 van de bestuursdirectie van de Uitkeringen aan gehandicapten overgezonden.

— Envoi à la commission des Affaires sociales.

Verzonden naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

VERZOEKSCHRIFTEN — PÉTITIONS

De Voorzitter. — Bij verzoekschrift uit Geetbets zendt de burgemeester van deze gemeente een motie over betreffende het stemrecht voor burgers van de Europese Gemeenschap bij gemeenteraadsverkiezingen.

Bij verzoekschrift uit Zwijndrecht zendt de burgemeester van deze gemeente een motie over tegen nucleaire transporten.

Par pétition établie à Geetbets, le bourgmestre de cette commune transmet une motion sur le droit de vote pour les citoyens de la Communauté européenne aux élections communales.

Par pétition établie à Zwijndrecht, le bourgmestre de cette commune transmet une motion contre des transports nucléaires.

— Neergelegd ter griffie.

Dépôt au greffe.

VOORSTEL — PROPOSITION

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De heer Verreycken heeft ingediend een voorstel tot herziening van artikel 162 van de Grondwet, om, met toepassing van artikel 39 van de Grondwet, de organieke wetgeving inzake provincies en gemeenten te regionaliseren, met uitzondering van wat is geregeld in de wet van 9 augustus 1988 tot wijziging van de gemeentewet, de gemeentekieswet, de organieke wet betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, de provinciewet, het Kieswetboek, de wet tot regeling van de provincieraadsverkiezingen en de wet tot regeling van de gelijktijdige parlements- en provincieraadsverkiezingen (de «pacificatiewet») en met het behoud van de eenheid van het politie- en brandweerbeleid en het gemeentelijk karakter van de politie- en brandweerdiensten.

M. Verreycken a déposé une proposition de révision de l'article 162 de la Constitution, en vue de, en application de l'article 39 de la Constitution, régionaliser la législation organique relative aux provinces et aux communes, à l'exception de ce qui est réglé par la loi du 9 août 1988 portant modification de la loi communale, de la loi électorale communale, de la loi organique des centres publics d'aide sociale, de la loi provinciale, du Code électoral, de la loi organique des élections provinciales et de la loi organisant l'élection simultanée pour les Chambres législatives et les conseils provinciaux (la «loi de pacification») et dans le respect de l'unité de la politique en matière de services de police et d'incendie, ainsi que du caractère communal des services de police et d'incendie.

Dit voorstel zal worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Cette proposition sera traduite, imprimée et distribuée.

Het wordt verwezen naar de commissie voor de Institutionele Aangelegenheden.

Elle est envoyée à la commission des Affaires institutionnelles.

DEMANDES D'EXPLICATIONS — VRAGEN OM UITLEG

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Le Bureau a été saisi des demandes d'explications suivantes:

1. de M. Philippe Charlier au ministre de la Fonction publique et au secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement sur «l'examen de recrutement d'agents opérationnels de la protection civile»;

— Envoi à la commission de l'Intérieur et des Affaires administratives.

2. de Mme Lizin au ministre des Affaires étrangères sur «l'accord d'association entre l'Union européenne et Israël»;

— Envoi à la commission des Affaires étrangères.

3. de M. Loones au Premier ministre sur «le droit de vote des citoyens de l'Union européenne lors des élections communales»;

— Envoi à la séance plénière.

4. de M. Delcroix au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «les investissements dans les autoroutes de l'information»;

— Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.

5. de M. Coene au ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises sur «l'excès de pouvoir dans les arrêtés de pouvoirs spéciaux».

— Envoi à la commission des Finances et des Affaires économiques.

Het Bureau heeft volgende vragen om uitleg ontvangen :

1. van de heer Philippe Charlier aan de minister van Ambtenarenzaken en aan de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu over «het examen voor het aanwerven van operationeel personeel bij de civiele bescherming»;

— Verwezen naar de commissie voor de Binnenlandse en Administratieve Aangelegenheden.

2. van mevrouw Lizin aan de minister van Buitenlandse Zaken over «de associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en Israël»;

— Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Aangelegenheden.

3. van de heer Loones aan de Eerste minister over «de gemeentelijke kiesrechten voor burgers van de Europese Unie»;

— Verwezen naar de plenaire vergadering.

4. van de heer Delcroix aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «de investeringen in de informatiesnelweg»;

— Verwezen naar de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden.

5. van de heer Coene aan de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen over «de bevoegdheidsoverschrijding in de volmachtenbesluiten».

— Verwezen naar de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden.

PROPOSITION DE LOI — WETSVOORSTEL

Prise en considération — Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de la proposition de M. Philippe Charlier modifiant l'article 9, § 3, de l'arrêté royal du 14 novembre 1993 relatif à la protection des animaux d'expérience.

Le document imprimé concerné a été distribué. Le Bureau envisage d'envoyer la proposition à la commission des Affaires sociales.

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Sauf suggestion divergente, je considérerai cette proposition comme prise en considération et envoyée à la commission indiquée par le Bureau.

Aan de orde is thans de bespreking over de inoverwegingneming van het wetsvoorstel van de heer Philippe Charlier tot wijziging van artikel 9, § 3, van het koninklijk besluit van 14 november 1993 betreffende de bescherming van proefdieren.

Het betreffende gedrukte stuk werd rondgedeeld. Het Bureau is voornemens het voorstel te verwijzen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

Ik verzoek de leden die opmerkingen mochten willen maken, mij daarvan vóór het einde van de vergadering kennis te geven.

Indien intussen van geen bezwaren blijkt, wordt dit voorstel in overweging genomen en verwezen naar de commissie die door het Bureau werd aangeduid.

QUESTION ORALE DE M. POTY AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS SUR «LA PUBLICITÉ TROMPEUSE CONCERNANT LES BONS D'ÉTAT»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER POTY AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE OVER «DE MISLEIDENDE RECLAME MET BETREKKING TOT STAATSBONS»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Poty au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «la publicité trompeuse concernant les bons d'État».

La parole est à M. Poty.

M. Poty (PS). — Monsieur le Président, une importante banque, dont la démarche commerciale est particulièrement agressive, lance sur le marché un bon d'État qui laisse croire au consommateur que ce produit serait dispensé de la taxe de bourse de 0,14 p.c. alors que les autres banques seraient contraintes de la réclamer. Certes, les initiés comprendront que c'est en fait la banque qui, par un taux d'intérêt supérieur, permet de compenser cette taxation au bénéfice du client. Il n'empêche que la publicité laisse croire que, pour ce produit, il n'y a pas de taxation.

M. le Vice-Premier ministre peut-il me dire si cela est bien compatible avec la loi ou si nous ne sommes pas là devant une forme de publicité intellectuellement malhonnête ?

Le Vice-Premier ministre compte-t-il réagir ?

M. le Président. — La parole est à M. Di Rupo, Vice-Premier ministre.

M. Di Rupo, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Monsieur le Président, je remercie l'honorable membre de sa question orale. Indépendamment de l'organisme qui effectue ce genre de démarche, je dois dire que mon attention avait déjà été attirée par ce type de pratique puisque le Conseil des ministres s'apprête, en deuxième lecture, à approuver un projet de loi en la matière.

La mention selon laquelle le bon d'État est vendu hors taxe n'est pas trompeuse, puisque l'institution en question, le Crédit Lyonnais, prend à sa charge la taxe de bourse qui s'élève à 0,14 p.c. Cependant, il est peut-être péremptoire d'affirmer que seul cet organisme pratique de la sorte. D'autres institutions et intermédiaires peuvent agir de la même manière à titre promotionnel.

Par contre, la mention «Nous vous offrons 5,2 p.c.» est susceptible de tromper l'épargnant moyen. En effet, une lecture attentive de la publicité permet de comprendre qu'en fait, le taux est de 4,7 p.c. pendant cinq ans; ensuite, le bon d'État pourra être converti en un bon de caisse à deux ans à un taux de 5,2 p.c. Au cours des cinq premières années, le taux sera bel et bien de 4,7 p.c. et non de 5,2 p.c.

D'une manière générale, les mentions trompeuses de cette publicité peuvent être interdites en application de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur. L'article 23 énonce en effet que toute publicité est interdite lorsqu'elle comporte des affirmations ou des indications susceptibles d'induire en erreur sur les caractéristiques d'un produit et, notamment, sur les conditions auxquelles il peut être acheté. Cet article est applicable aux droits et aux obligations et donc aux titres tels que les bons d'État. J'ai d'ailleurs demandé à mon administration de l'Inspection économique d'intervenir auprès de l'institution incriminée afin de faire cesser la diffusion de cette publicité.

M. le Président. — La parole est à M. Poty pour une réplique.

M. Poty (PS). — Monsieur le Président, je remercie le Vice-Premier ministre de sa réponse très claire à ce problème manifeste.

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. DESTEXHE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS SUR «LES MÉTHODES ARCHAÏQUES DE LA POSTE POUR CERTAINES TÂCHES COURANTES»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DESTEXHE AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE OVER «DE VEROUDERDE WERKMETHODE VAN DE POST VOOR COURANTE VERRICHTINGEN»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destexhe au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «les méthodes archaïques de La Poste pour certaines tâches courantes».

La parole est à M. Destexhe.

M. Destexhe (PRL-FDF). — Monsieur le Président, en ces temps de fête, je voudrais interroger le Vice-Premier ministre à propos d'un geste de la vie quotidienne qui nous concerne tous. J'ai eu l'occasion de vivre durant quelques années à l'étranger et j'ai pu constater, par comparaison, que notre poste présente un certain nombre d'archaïsmes dans l'exécution des gestes élémentaires.

Pourquoi les bureaux de poste ne sont-ils pas équipés de machines à affranchir? Si vous apportez 100 lettres dans un bureau de poste, vous devez découper vous-même les timbres et les coller un par un, ce qui n'est tout de même pas pratique. Dans la plupart des bureaux de poste en France, aux Pays-Bas ou ailleurs, l'employé passerait vos 100 lettres dans une machine et cela prendrait moins d'une minute. C'est beaucoup plus propre et beaucoup plus simple, tant pour l'employé que pour le consommateur. Lorsque je me rends dans un bureau de poste, je m'amuse toujours à voir les employés déchirer les timbres, les mouiller avec une éponge un peu moyenâgeuse pour les frapper ensuite vigoureusement avec de gros cachets en bois.

M. le Président. — Monsieur Destexhe, pourriez-vous vous en tenir au texte qui a été introduit?

M. Destexhe (PRL-FDF). — Une anecdote dans le débat ne peut pas faire de tort, monsieur le Président.

M. le Président. — Oui, mais ce n'est pas prévu par le Règlement, monsieur Destexhe.

M. Destexhe (PRL-FDF). — Ah, le Règlement...

J'en viens à un autre point: les timbres nous sont proposés en feuilles. Dans d'autres pays, il existe de petits carnets très pratiques. Les timbres sont autocollants; il suffit de les décoller, ce qui est beaucoup plus rapide.

Enfin, La Poste augmentera d'un franc le prix des timbres à la fin de l'année. Je vous signale que de nombreux bureaux de poste ne disposent déjà plus de timbres d'un franc. Pourquoi ne pas préférer l'utilisation de «timbres-lettre» sans valeur? Les augmentations ne représentent jamais que quelques pour-cent. Les «timbres-lettre» sans valeur seraient réutilisables à chaque augmentation. Le bénéfice que réaliserait la personne qui achèterait quelques milliers de timbres à l'avance serait largement compensé par le fait qu'il s'agirait d'un achat précoce.

Je pourrais multiplier les exemples.

Peut-être me direz-vous, monsieur le Vice-Premier ministre, que cette question n'est pas très politique, mais elle touche la vie quotidienne de nombreux Belges et, à ce titre, me semble digne d'intérêt.

M. le Président. — La parole est à M. Di Rupo, Vice-Premier ministre.

M. Di Rupo, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à saluer la question de notre collègue qui se préoccupe de la vie quotidienne de nos concitoyens, ce qui doit être notre action prioritaire. J'ai été impressionné par les gestes de M. Destexhe; on aurait pu croire qu'il avait effectué un stage dans un bureau de poste. Manifestement, ce n'est pas le cas.

Plus sérieusement, je dirai que ses propos évoquent indiscutablement une certaine réalité.

Le projet de nouveau contrat de gestion conclu entre La Poste et l'État a été approuvé, jeudi dernier, en première lecture, par le Conseil des ministres. Ce projet, actuellement débattu par le conseil d'administration de La Poste, sera, ensuite, approuvé définitivement. Dans ce document, nous demandons expressément qu'une meilleure réponse soit donnée aux besoins des usagers. En d'autres termes, les méthodes mises en œuvre par La Poste pour mener ses missions de service public — en particulier celles que vous avez évoquées — doivent évoluer en fonction des besoins réels des clients.

Lorsque le contrat de gestion sera signé, la base légale — à supposer qu'il en faille une pour modifier certains comportements — existera bel et bien.

Des responsables de La Poste m'ont récemment confié que la description que vous venez de présenter, monsieur Destexhe, était bien réelle, qu'ils avaient l'intention de modifier le service à la clientèle et, en particulier, d'améliorer les méthodes d'affranchissement.

Tout d'abord, une procédure d'achat de machines à affranchir est en cours. Si l'expérience s'avère concluante, les guichets des principaux bureaux du pays en seront prochainement équipés. Ensuite, dès l'année prochaine, des carnets de timbres et des timbres sans valeur faciale seront disponibles. Enfin, la présentation de timbres en rouleaux principalement destinés à l'affranchissement de courrier en grande quantité est également envisagée pour l'an prochain.

Je voudrais toutefois rappeler à l'honorable membre que La Poste est, depuis la loi de 1991, une entreprise publique autonome. Votre serviteur, le ministre de tutelle, n'a d'autre compétence que de vérifier si, dans le cadre des missions de service public de La Poste, les actions menées par celle-ci sont légales ou non. En aucune manière, le ministre ne peut intervenir dans la gestion, mais cela ne l'empêche pas d'attirer de temps à autre l'attention de La Poste sur certains éléments, ce que je n'ai pas manqué de faire à la suite de votre intervention, monsieur Destexhe.

M. le Président. — La parole est à M. Destexhe pour une réplique.

M. Destexhe (PRL-FDF). — Monsieur le Président, je me réjouis de la réponse du Vice-Premier ministre.

Si, depuis quelques années, La Poste est une entreprise autonome, elle n'en reste pas moins un grand service public.

Je suis satisfait de constater que ma question a, en quelque sorte, anticipé sur les réponses qui seront prochainement données par La Poste. Ces solutions sont pourtant déjà mises en œuvre — je tiens à le souligner — dans un grand nombre de pays étrangers, ce qui montre le retard que nous avons, en termes de modernisation de certains services publics.

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW THIJS AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE OVER «HET TEMPOKAARTSYSTEEM BIJ MOBISTAR»

QUESTION ORALE DE MME THIJS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS SUR «LE SYSTÈME DE LA CARTE TEMPO DE MOBISTAR»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Thijs aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over «het Tempokaartsysteem bij Mobistar».

Het woord is aan mevrouw Thijs.

Mevrouw Thijs (CVP). — Onlangs lanceerde Mobistar het Tempokaartsysteem voor het gebruik van een GSM. Daardoor hoeft de gebruiker niet langer een abonnement te nemen. Na de aanschaf van een GSM-toestel en een herlaadbare SIM-kaart krijgt de gebruiker een oproepnummer en kan hij 40 minuten bellen. Wanneer die 40 minuten verlopen zijn, koopt de gebruiker een herlaadkaart, de Tempokaart, en kan daardoor voor duizend frank opnieuw 40 minuten bellen. Elke Tempokaart heeft een andere code. Facturatie is met andere woorden niet langer nodig.

Volgens de politiediensten zorgt het Tempokaartsysteem voor moeilijkheden bij het lokaliseren van een oproepnummer in het kader van een onderzoek. Volgens de wet moet elk eindapparaat door de minister worden goedgekeurd. Hij kan die goedkeuring

intrekken of weigeren als het eindapparaat de middelen ondoel-treffend maakt die het opsporen, af luisteren, kennis nemen en opnemen van privé-telecommunicatie mogelijk maken. Elk telefoonnummer moet dus lokaliseerbaar zijn.

Volgens de politiediensten is dat met het Tempokaartsysteem niet het geval. Identificatie via een abonnement of factuur is ook niet mogelijk. Dit probleem is door de politiediensten reeds aan een nationaal magistratuur gemeld.

Ik heb over dit systeem volgende vragen.

Ten eerste, heeft de Vice-Eerste minister dit systeem, zoals wettelijk bepaald, goedgekeurd of functioneert het al zonder zijn goedkeuring?

Ten tweede, indien hij het heeft goedgekeurd, hoe is het mogelijk dat een illegaal systeem wordt goedgekeurd?

Ten derde, welke maatregelen gaat hij nemen om dit probleem op te lossen?

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Di Rupo.

De heer Di Rupo, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie. — Mijnheer de Voorzitter, het invoeren van de Tempokaart door Mobistar moet volgens de toepasbare wettelijke bepalingen niet worden goedgekeurd door het BIPT.

Een vergelijkbaar product werd door Belgacom Mobile op het Proximusnetwerk gebracht, namelijk de Proxistartkaart.

Artikel 95, 5°, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven voorziet niet in de mogelijkheid om de toegang te verbieden tot de openbare telecommunicatie-infrastructuur wanneer de gebruiker niet identificeerbaar is.

In het geval van een mobiel netwerk zoals GSM zal de lokaliseringsring nooit zeer precies zijn. De netwerkoperator kan immers in het beste geval alleen de zone van de cel of van de piloon waarin de gebruiker zich op het ogenblik van de oproep bevond, aan de bevoegde overheid meedelen.

De Tempokaart maakt het voorwerp uit van een erkenningsprocedure in een Europees land.

De formule van voorafbetaalde kaart werd reeds op GSM-netwerken van verschillende Europese landen gecommercialiseerd. Zij beantwoordt aan de behoeften van een gedeelte van de klanten van mobiele netwerkoperatoren. Er is geen enkele bepaling in de telecommunicatiewetgeving of -reglementering die de ontwikkeling van dit nieuwe concept verbiedt.

En conclusion, je voudrais souligner que la question que vous posez a sa pertinence et qu'elle trouvera vraisemblablement sa réponse dans le cadre des travaux des ministres de la Justice européens. Je signalerai d'ailleurs la teneur de votre question à mon collègue. Compte tenu du développement de ce type de services et d'appareillages en Europe, la réponse éventuelle devra être envisagée au niveau européen.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session ordinaire 1996-1997
Parlem. Hand. Belgische Senaat - Gewone zitting 1996-1997

QUESTION ORALE DE M. CHANTRAINE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS SUR «LA COLLABORATION ENTRE LA POSTE ET CERTAINES FIRMES PRIVÉES DÉSIRANT UTILISER SES SERVICES POUR LA DISTRIBUTION DE TRACTS PUBLICITAIRES 'TOUTES BOÎTES'»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHANTRAINE AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE OVER «DE SAMENWERKING TUSSEN DE POST EN SOMMIGE PRIVÉ-FIRMA'S DIE VAN HAAR DIENSTEN GEBRUIK WILLEN MAKEN VOOR HET VERSPREIDEN VAN HUIS-AAN-HUISRECLAME»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chantraine au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «la collaboration entre La Poste et certaines firmes privées désirant utiliser ses services pour la distribution de tracts publicitaires 'toutes boîtes'».

La parole est à M. Chantraine.

M. Chantraine (PSC). — Monsieur le Président, au début du mois d'octobre, des dépliants publicitaires pour l'obtention d'un catalogue d'objets érotiques, mais dont les dernières pages sont clairement pornographiques, ont été distribués par les services de La Poste en différents lieux du pays. Déposés tels quels, et non sous enveloppe, indistinctement dans toutes les boîtes aux lettres, les dépliants proposaient l'envoi gratuit et discret de ces catalogues. Parmi les marchandises vantées, figurent des cassettes vidéo mettant en scène de jeunes adolescents.

J'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur l'implication de La Poste dans la diffusion de ce genre de publicité. Aussi, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Qui, dans la direction de La Poste, service public, est habilité à conclure des accords avec les firmes privées souhaitant recourir à ses services de distribution?

Qui examine les dépliants, affiches ou échantillons à distribuer pour refuser, le cas échéant, la collaboration de La Poste? Quels sont les critères en fonction desquels La Poste accorde la collaboration de ses services?

Quelles sont, le cas échéant, les procédures d'intervention du jury d'éthique publicitaire préalables à la prise de décision par La Poste?

Quelle est l'importance de la rémunération proméritee par La Poste en raison de sa collaboration à des distributions de ce genre?

Quelle est la part annuelle des distributions effectuées par La Poste en exécution de contrats passés avec des firmes privées dans le total des distributions?

M. le Président. — La parole est à M. Di Rupo, Vice-Premier ministre.

M. Di Rupo, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Monsieur le Président, j'ai bien entendu interrogé La Poste qui m'a communiqué qu'elle est légalement tenue de traiter de manière égale tous les utilisateurs qui font appel à ses services. Cela vaut particulièrement pour l'application des tarifs postaux et pour le traitement des envois.

D'un point de vue juridique, cela signifie que La Poste doit déposer dans toutes les boîtes aux lettres les envois non adressés, lorsqu'un client le lui demande, et que celui-ci paie les tarifs étant d'application pour cette opération. Il est entendu que les envois que La Poste transporte ainsi ne peuvent être contraires aux bonnes mœurs. Il faut toutefois rappeler ici qu'une telle qualification ne peut être décidée que par un juge. Donc, La Poste, en tant que telle, n'a pas le droit d'exclure de son propre chef ce type de publications du transport postal, sans qu'une décision judiciaire

soit intervenue. La Poste me précise que le contrôle du courrier a lieu lors de son dépôt. Si le dirigeant du bureau estime que le contenu de ce courrier pourrait être contraire à la législation en général et aux bonnes mœurs en particulier, il lui appartient alors de contacter l'autorité judiciaire.

Je comprends les craintes exprimées par l'honorable membre. Toutefois, je me dois de rappeler que La Poste est une entreprise publique autonome en vertu de la loi de 1991, et plus particulièrement depuis le 1^{er} octobre 1992. Depuis cette date, le ministre de tutelle se borne à vérifier si La Poste respecte la loi et le contrat de gestion passé avec l'État, et ce via le commissaire du Gouvernement.

Étant donné qu'en l'espèce, aucune violation de la loi ou du contrat de gestion n'a été actée par un juge, il n'est pas loisible légalement au ministre d'intervenir.

Soyez toutefois assuré, monsieur Chantraine, qu'à la suite des questions que vous m'avez posées, j'attirerai l'attention des autorités de La Poste sur ce problème.

J'en viens aux réponses à deux questions particulières. D'abord, vous aurez constaté que le jury d'éthique n'intervient pas dans le mécanisme. Ensuite, les envois non adressés provenant des entreprises privées représentent 85 p.c. du volume du courrier distribué par La Poste.

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VERREYCKEN
AAN DE MINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID EN
PENSIOENEN OVER «DE BENADELING VAN VLAAMSE
WETENSCHAPPERS»

QUESTION ORALE DE M. VERREYCKEN AU MINISTRE
DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DES PENSIONS SUR «LE
TRAITEMENT DISCRIMINATOIRE DONT LES CHER-
CHEURS FLAMANDS FONT L'OBJET»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Verreycken aan de minister van Volksgezondheid en Pensioenen over «de benadeling van Vlaamse wetenschappers».

Staatssecretaris Peeters zal antwoorden namens de minister van Volksgezondheid en Pensioenen.

Het woord is aan de heer Verreycken.

De heer Verreycken (Vl. Bl.). — Mijnheer de Voorzitter, het Instituut voor hygiëne en epidemiologie uit Gent werkt sinds een vijftal jaar aan de registratie van infecties opgelopen in de ziekenhuizen zelf. Daaruit blijkt dat één op tien ziekenhuispatiënten hiermee wordt geconfronteerd. Niet enkel kosten deze infecties veel geld aan de belastingbetaler, zij maken ook meerdere antibiotica onbruikbaar. Van de vier belangrijkste registratieprogramma's moesten er evenwel onlangs twee worden stopgezet omdat de dokter belast met de registratieopdracht, nog steeds wacht op 6 miljoen die hem door de federale overheid voor 1996 waren toegezegd.

Kan de minister mij zeggen of een dergelijke achterstand in het voldoen van de financiële verplichtingen tot de gewoonten van zijn ministerie en die van het ministerie van Sociale Zaken behoren? Is de minister zich ervan bewust dat het stopzetten van de bewuste registratieprogramma's het risico inhoudt van een belangrijke meeruitgave in het domein van de ziekteverzekering?

Vermits het hier duidelijk een uitgave betreft die nauw aansluit bij het wetenschappelijk onderzoek, is het niet uitgesloten dat de minister van Wetenschapsbeleid zijn zegen moet geven over de uitbetaling van dit werkingsgeld. Is het mogelijk dat de minister van Wetenschapsbeleid verdragingsmaneuvers uitvoert omdat het onderzoek in een Vlaams instituut wordt gevoerd? Wat zal de minister in dat geval ondernemen om de belangen van de zieken te laten voorgaan op de communautaire pesterijen, die een kenmerk zijn van het Belgische wetenschapsbeleid?

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Peeters.

De heer Peeters, staatssecretaris voor Veiligheid, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, toegevoegd aan de minister van Volksgezondheid. — Mijnheer de Voorzitter, de heer Verreycken baseert zich blijkbaar op een kort artikeltje verschenen in *De Standaard* van 18 december 1996. Deze informatie werd naar aanleiding van een wetenschappelijk congres in Gent, waarop professor Verschraegen van het UZ van Gent gewag maakte van de huidige financiële moeilijkheden van het registratieprogramma ziekenhuishygiëne van het Instituut voor hygiëne en epidemiologie, door het agentschap Belga verspreid.

De heer Verreycken meent ten onrechte dat het Instituut voor hygiëne en epidemiologie in Gent is gevestigd en dat het dus om een Vlaams instituut zou gaan. Het Instituut voor hygiëne en epidemiologie is een wetenschappelijke instelling van de federale overheid.

Het is inderdaad juist dat het nationale onderzoeksprogramma naar infecties in de ziekenhuizen sinds maart 1996 niet langer over een contract beschikt om de vier contractuele personeelsleden te betalen en dus in het najaar 1996 verplicht werd om een deel van de activiteiten op te schorten.

Onderhandelingen over de financiering zijn bezig en zouden begin 1997 tot een oplossing moeten leiden. Er moet echter nog een oplossing op lange termijn worden gevonden voor de voortzetting van dit programma, dat nuttig is en op termijn budgettair is verantwoord.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Verreycken voor een repliek.

De heer Verreycken (Vl. Bl.). — Mijnheer de Voorzitter, ik wens geen polemiek aan te gaan met de staatssecretaris, aangezien hij zich baseert op informatie van minister Colla. Ik wil er wel op wijzen dat ik over andere informatiebronnen beschik dan het korte krantenartikel. Ik heb ook informatie verkregen via gesprekken met bepaalde professoren en geneesheren. Ik zal aan de hand van het verstrekte antwoord dit dossier verder uitvlooiën.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME DARDENNE AU SECRÉ-
TAIRE D'ÉTAT À LA SÉCURITÉ, À L'INTÉGRATION
SOCIALE ET À L'ENVIRONNEMENT SUR «L'IMPORTA-
TION DE MAÏS GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉ»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DARDENNE
AAN DE STAATSSECRETARIS VOOR VEILIGHEID,
MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE EN LEEFMILIEU
OVER «DE INVOER VAN GENETISCH GEMANIPU-
LEERDE MAÏS»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dardenne au secrétaire d'État à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement sur «l'importation de maïs génétiquement modifié».

La parole est à Mme Dardenne.

Mme Dardenne (Écolo). — Monsieur le Président, au début de ce mois, la Commission européenne avertissait les États membres de l'arrivage discret dans plusieurs ports européens — dont Anvers — de maïs génétiquement manipulé. Or, ce maïs, dit Ciba-Geigy, du nom de la firme qui l'a mis au point, n'avait pas encore obtenu le droit d'entrer au sein de l'Union européenne.

Ce maïs résistant à la fois à un herbicide et à un parasite destructeur est aussi résistant à un antibiotique — l'ampicilline — fréquemment utilisé tant en médecine humaine qu'animale.

Ce dernier point pose de nombreuses questions non résolues à ce jour. Quels sont les effets de l'absorption de ce maïs sur la santé humaine? Cette résistance à l'antibiotique peut-elle se transmettre, en particulier, aux hommes, mais aussi au bétail?

La Commission européenne a chargé trois comités scientifiques de l'informer des effets de ce maïs sur la santé et sur l'environnement, et ce n'est qu'après dépôt de leur rapport ce 18 décembre 1996, qu'une décision devait être prise.

Un communiqué de l'agence Belga m'apprend qu'à la suite du dépôt de ces trois rapports, la Commission européenne vient de conclure qu'il n'y aurait pas d'incidence de ce maïs transgénique ni sur la santé humaine ni sur l'environnement et donc, qu'elle vient de décider d'autoriser son entrée sur le marché européen.

Or, l'opposition à la commercialisation de ce maïs en Europe est très forte, puisqu'elle se manifeste chez treize pays sur quinze, si je ne m'abuse. L'Angleterre, par exemple, pourtant bien connue pour ses positions habituellement laxistes, avait strictement interdit l'entrée du territoire à ce maïs, avant toute décision européenne.

J'ai donc modifié, en fonction de l'actualité immédiate, les questions que je vous posais. Ces modifications vous ont été transmises ce matin, et j'espère que vous avez pu en prendre connaissance.

Pouvez-vous me confirmer, qu'à ce stade de la procédure, c'est bien la Commission qui décide et que le Conseil des ministres de l'Environnement n'a plus rien à dire? Je m'interroge dès lors sur le fonctionnement démocratique européen et le déficit démocratique qui en résulte. À ce propos, pouvez-vous nous rappeler quelles ont été les prises de position de la Belgique dans ce dossier?

Un recours est-il encore possible et pourriez-vous, par exemple, exiger des contre-expertises, puisqu'un grand nombre de scientifiques, notamment anglais, émettent de nombreux doutes qui justifieraient l'application du principe de précaution? Au minimum, exigeriez-vous l'étiquetage strict de ce genre de produit, non seulement pour le produit lui-même, mais aussi pour tous les autres produits dont il serait un composant?

D'après l'agence Europe, Mme Bjerregaard, commissaire européenne à l'Environnement, par la voix de son porte-parole, a précisé que la décision de la Commission entrerait en vigueur dès sa publication et que les États membres étaient libres, dans l'attente de la révision de la directive 90/220/CEE sur les organismes génétiquement modifiés et de l'adoption du règlement sur les nouveaux aliments — les fameuses « *novel food* » —, d'imposer un étiquetage plus strict que celui prévu par le droit communautaire. Quelle est la position de la Belgique à cet égard?

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Peeters.

De heer Peeters, staatssecretaris voor Veiligheid, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, toegevoegd aan de minister van Volksgezondheid. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil eerst de juridische aspecten van de besluitvormingsprocedure toelichten omdat zij hun belang hebben voor het bepalen van de respectieve verantwoordelijkheden van de Commissie en van de lidstaten. In toepassing van de Europese richtlijn 90/220 worden besluiten in deze materie genomen door de Commissie na het inwinnen van een advies van een comité van experts waarin alle lidstaten vertegenwoordigd zijn. Alleen door een unanieme beslissing van de ministers van de vijftien lidstaten kan de Commissie worden gedwongen haar koers te wijzigen.

Het voorstel van de Commissie om de import van genetisch gemodificeerd maïs toe te staan kreeg niet de steun van een gekwalificeerde meerderheid in het comité van experts. De Belgische vertegenwoordigers hebben aangedrongen op een betere studie van de resistentie, op het uitwerken van een regeling voor de etikettering en op een coördinatie met de pesticidenrichtlijn en de nieuwe voedselrichtlijn.

Bij gebrek aan een gekwalificeerd advies van het comité van experts heeft de Commissie de zaak op de dagorde van de Raad van milieuministers laten plaatsen. Op de vergadering van 25 juni 1996 heeft België op grond van dezelfde argumenten als haar experts in het comité tegen de beschikking van de Commissie ge-

stemd. Frankrijk heeft als enig land zijn steun aan het besluit van de Commissie verleend; alle andere leden hebben hetzij zich onthouden, hetzij tegengestemd. Bij gebrek aan een unaniem besluit heeft de Commissie vanuit juridisch standpunt de handen volkomen vrij om haar besluit ten uitvoer te brengen.

Onder zware politieke druk, ook van Belgische zijde, heeft de Commissie ermeê ingestemd het advies in te winnen van drie wetenschappelijke comité's, een eerste inzake voeding, een tweede inzake dierlijke voeding en een derde inzake pesticiden. Deze adviezen dienden te worden afgerond op 18 december jongstleden. Dit kwam ter sprake onder de varia van de vergadering van de Raad van milieuministers op 9 december jongstleden. In afwachting van een beslissing van de Commissie werden immers in de havens van een aantal lidstaten, namelijk in Rotterdam, Lissabon, Barcelona en Antwerpen, partijen genetisch gemodificeerde maïs gestockeerd. Hiervan op de hoogte gebracht door de Commissie heb ik in samenspraak met mijn collega van Landbouw, de heer Pinxten, aan de inspecteurs van het departement Landbouw opdracht gegeven de invoer uit de neutrale zone op ons grondgebied te verhinderen. Net als de andere lidstaten heeft ook België tot 18 december de import op zijn grondgebied verboden en zodoende de Europese regelgeving gerespecteerd.

Inmiddels blijkt uit de adviezen van de wetenschappelijke comité's dat er geen wetenschappelijke redenen zijn om gevaren voor mens en milieu op korte of middellange termijn te vrezen. De import kan op die gronden dus niet worden verboden. De Commissie erkent wel dat een specifieke etikettering voor deze producten noodzakelijk is en dat daartoe richtlijn 90/220/EEG nog in de loop van 1997 dient te worden gewijzigd.

Ons land heeft de mogelijkheden van de procedure van richtlijn 90/220/EEG volkomen uitgeput. Wij hebben ons samen met vele andere landen kritisch opgesteld en zijn «neen» blijven zeggen tot op het ogenblik dat de Commissie op basis van de drie adviezen van wetenschappelijke comité's tot de conclusie is gekomen dat er geen probleem is. Volgens de spelregels van de interne markt kunnen wij de import van deze producten dan ook niet unilateraal tegenhouden. Samen met andere landen hebben wij toch verkregen dat de richtlijn inzake etikettering volgend jaar wordt veranderd. Wij zullen dit van nabij volgen en ervoor ijveren dat dit inderdaad gebeurt.

M. le Président. — La parole est à Mme Dardenne pour une réplique.

Mme Dardenne (Écolo). — Monsieur le Président, je remercie le secrétaire d'État de sa réponse d'autant plus que le dossier est tout à fait actuel. J'émettrai cependant quelques commentaires.

Tout d'abord, j'aimerais savoir si nous pouvons disposer des trois dossiers que le ministre a évoqués.

Par ailleurs, je trouve la procédure européenne assez ahurissante. En effet, bien que treize pays se soient opposés à la commercialisation de ce maïs, l'avis de la Commission l'emporte. Celui-ci est basé sur des considérations scientifiques, mais nous connaissons la pratique du *lobbying* au niveau du Parlement européen et l'on sait combien les sociétés agro-alimentaires intéressées dans ce domaine sont puissantes. Dès lors, je m'interroge sur la véracité scientifique de ce genre de document. Pour d'autres dossiers, comme celui de l'effet de serre, on nous oppose le même argument selon lequel l'existence d'un problème n'est pas prouvée. Paradoxalement, quand on veut nier les effets négatifs, on estime que les références scientifiques sont correctes!

Cela dit, dans le communiqué de l'agence Europe relatif à ces trois dossiers deux points au moins posent problème. Il est dit que l'impact sur la santé et sur l'environnement de l'utilisation du glufocinate — un herbicide auquel le maïs génétiquement modifié est résistant — sera évalué dans le cadre de la directive 91/414/CEE relative aux herbicides — cette évaluation n'a donc pas encore eu lieu — avant que l'autorisation de répandre cet herbicide sur le maïs transgénique soit accordée. La décision est donc prise avant de disposer de tous les éléments. Cela ne me semble pas correct.

On nous dit également que le développement potentiel d'insectes résistants à la toxine *Bacillus Thuringiensis*, utilisée en agriculture biologique notamment, représente un danger. Cette

toxine permet effectivement de faire de la lutte intégrée; elle est très intéressante car elle permet d'éviter des méthodes beaucoup plus agressives vis-à-vis de l'environnement.

La Commission européenne fait preuve d'un cynisme assez extraordinaire puisque, selon elle, d'autres moyens existent pour lutter contre ces insectes, mais l'on sait que ces procédés sont beaucoup plus nocifs. On va donc supprimer l'utilité de la toxine par l'introduction de ce maïs génétiquement modifié.

Le commissaire européen à l'Environnement dit que les États membres peuvent imposer un étiquetage plus strict que celui prévu par le droit communautaire.

Dès lors, avant de commercialiser le maïs stocké dans le port d'Anvers, ne pourriez-vous exiger des sociétés en question qu'elles procèdent à l'étiquetage, monsieur le secrétaire d'État? Cette disposition me paraîtrait correcte par rapport à la demande des consommateurs et des sociétés de défense de l'environnement qui demandent que, si l'on ne peut agir contre ce genre de pratique, l'on sache au moins ce que l'on achète et ce que l'on va retrouver dans son assiette. Cette exigence me paraît élémentaire.

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVIER AAN DE MINISTER VAN JUSTITIE OVER «DE AANPASSING VAN DE BELGISCHE WETGEVING INZAKE GERECHTELIJKE SAMENWERKING TUSSEN VERSCHILLENDE LIDSTATEN AAN DE SCHENGENVERDRAGEN»

QUESTION ORALE DE M. OLIVIER AU MINISTRE DE LA JUSTICE SUR «L'ADAPTATION DE LA LÉGISLATION BELGE EN MATIÈRE DE COOPÉRATION JUDICIAIRE ENTRE LES DIFFÉRENTS ÉTATS MEMBRES AUX ACCORDS DE SCHENGEN»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Olivier aan de minister van Justitie over «de aanpassing van de Belgische wetgeving inzake gerechtelijke samenwerking tussen verschillende lidstaten aan de Schengenverdragen».

Het woord is aan de heer Olivier.

De heer Olivier (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, ons land zou beloofd hebben de wetgeving inzake gerechtelijke samenwerking tussen lidstaten aan te passen aan de Schengenverdragen vóór de ratificatie van deze verdragen in 1993.

Dit zou tot nu toe niet zijn gebeurd. Een overdracht van strafuitvoering van ons land naar een andere Schengenlidstaat zou nog steeds niet mogelijk zijn. Daardoor zouden een aantal kopstukken van de vrouwenhandel, die in ons land de maximumstraf voor mensenhandel kregen, hun straf kunnen ontlopen.

Dit kon nochtans gemakkelijk worden voorkomen door een aanpassing of uitbreiding van de wet van 1990 over de overbrenging van gevangene personen.

Graag had ik van de minister een antwoord op volgende vragen.

Is de hier vermelde informatie correct? Kunnen de kopstukken van de vrouwenhandel door de niet-aanpassing van de Belgische wetgeving aan de Schengenverdragen inderdaad hun straffen ontlopen?

Waarom is het talmen van de Belgische overheid om de wetgeving aan te passen te wijten?

Werden er ondertussen reeds initiatieven genomen om de wetgeving aan te passen, zodat vermeld probleem in de toekomst alvast kan worden vermeden?

Bestaan er andere juridische mogelijkheden om de kopstukken van de vrouwenhandel hun verdiende straf toch nog te laten uitzitten?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister De Clerck.

De heer De Clerck, minister van Justitie. — Mijnheer de Voorzitter, de vraag van de heer Olivier is heel technisch en niet gemakkelijk te beantwoorden. De kopstukken van de Bende van de Miljardair zijn op 27 november 1996 veroordeeld. Onder de veroordeelden bevinden zich twee Nederlanders. Zij zijn teruggekeerd naar Nederland. In de media wordt nu beweerd dat zij hun straf zullen ontlopen. Men gaat ervan uit dat dit niet mogelijk zou zijn geweest indien de Schengenovereenkomst was uitgevoerd. Dit is niet helemaal juist, maar het wijst toch op bepaalde problemen.

In de artikelen 67, 68 en 69 van de Schengenovereenkomst wordt de overdracht van tenuitvoerlegging van strafvonnis geregeld, zodat wanneer een buitenlander in een land wordt veroordeeld, aan het land waarvan de veroordeelde onderhorige is en waarheen hij is gevlucht, kan worden gevraagd de straf uit te voeren. Wanneer zo iemand wordt veroordeeld, vraagt men meestal om de uitlevering van de betrokkene. Het is evenwel de traditie dat een land eigen onderdanen niet uitlevert.

De vraag is nu op welke manier de straf die tegen de twee Nederlanders in Gent werd uitgesproken, kan worden overgedragen, zodat de Nederlandse overheid die straf ten uitvoer kan leggen. Artikel 68 van de Schengenovereenkomst bepaalt: «Een Overeenkomstsluitende Partij binnen wier grondgebied bij onherroepelijke uitspraak een vrijheidsstraf of tot vrijheidsbeneming strekkende maatregel is opgelegd aan een onderdaan van een andere Overeenkomstsluitende Partij, die zich door ontvluchting naar zijn eigen land aan de tenuitvoerlegging of verdere tenuitvoerlegging van die straf of maatregel heeft onttrokken, kan aan laatstgenoemde Partij verzoeken om, wanneer de voortvluchtige op haar grondgebied is of wordt aangetroffen, de tenuitvoerlegging van de straf of maatregel of het restant daarvan over te nemen.»

Wij hadden voorbehoud gemaakt bij deze bepaling, maar recentelijk heb ik opdracht gegeven ze in de toekomst wel uit te voeren.

Het geval dat wij nu bespreken, is echter van een andere soort. Tegen het vonnis van de correctionele rechtbank van Gent is iedereen in beroep gegaan, zodat wij pas een definitief vonnis hebben na een uitspraak van het hof van beroep. Bovendien hebben wij in vroegere dossiers van Nederland al de reactie gekregen dat de regeling alleen van toepassing is bij ontvluchtingen. Dat is in casu niet het geval, aangezien de betrokkenen gewoon in Nederland verblijven.

De basisvraag, die evenmin is opgelost, blijft dus wat wij moeten doen wanneer een Nederlander in België veroordeeld wordt en vice versa. Als een in Nederland veroordeelde Belg naar België terugkeert, zullen wij dan het in Nederland uitgesproken vonnis laten uitvoeren?

Deze kwestie is niet geregeld in het kader van de Schengenovereenkomst en evenmin in bilaterale overeenkomsten. Die lacune wegwerken lijkt mij een eerste opdracht. Daarom heb ik mijn administratie gevraagd daar bij prioriteit werk van te maken zodat wij een duidelijke regeling kunnen voorstellen, waarin het respect voor elkaars vonnis wordt gegarandeerd.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Olivier voor een repliek.

De heer Olivier (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn duidelijke uitleg bij deze erg complexe zaak. Het verheugt mij vooral dat hij blijkbaar de vaste wil heeft om dit nijpend probleem snel tot een oplossing te brengen.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VAN DER WILDT AAN DE MINISTER VAN LANDBOUW EN DE KLEINE EN MIDDELGROTE ONDERNEMINGEN OVER «DE REGLEMENTERING VAN DE ROMMELMARKTEN»

QUESTION ORALE DE MME VAN DER WILDT AU MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES SUR «LA RÉGLEMENTATION DES MARCHÉS AUX PUCES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Van der Wildt aan de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen over «de reglementering van de rommelmarkten».

Minister De Clerck zal antwoorden namens de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen.

Het woord is aan mevrouw Van der Wildt.

Mevrouw Van der Wildt (SP). — Mijnheer de Voorzitter, reeds geruime tijd bereiden de diensten van minister Pinxten een wijziging voor van de uitvoeringsbesluiten van de wet op de ambulante handel. De bedoeling hiervan zou zijn de toegang tot rommelmarkten te beperken. De nieuwe regeling heeft al tot ongerustheid geleid bij de talrijke personen die in het kader van hun vrijetijdsbesteding aan rommelmarkten deelnemen.

Graag had ik van de minister vernomen hoever het staat met de voorbereiding van het ontwerp van koninklijk besluit. Klopt het dat het de intentie is om de standhouders te verplichten een kaart aan te vragen, die een vergunning geeft voor maximum vier rommelmarkten per jaar? Wordt hierdoor geen al te grote beperking opgelegd aan de deelnemers?

Artikel 7 van het huidige koninklijk besluit van 3 april 1995 verplicht de gemeenten een lijst van de deelnemers aan rommelmarkten aan de bevoegde minister te bezorgen. Wordt die bepaling door de gemeenten nageleefd? Wat wordt met die informatie gedaan? Wordt hierop controle uitgeoefend? Door wie? Wat zijn de sancties?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister De Clerck.

De heer De Clerck, minister van Justitie. — Mijnheer de Voorzitter, minister Pinxten, die deelneemt aan de Europese Ministerraad in verband met de visserij, heeft mij gevraagd te antwoorden op deze vraag over de reglementering van de rommelmarkten.

Het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 april 1995 houdende uitvoering van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten is op het ogenblik nog het onderwerp van een reeks laatste gesprekken. Er wordt onder meer nog overleg gepleegd met de gemeentebesturen.

Tot op heden zijn rommelmarkten en andere georganiseerde tweedehandsvakopingen op basis van artikel 7 van het koninklijk besluit van 3 april 1995 alleen mogelijk wanneer ze worden georganiseerd of toegestaan door de gemeente, wanneer ze maar éénmaal per maand per gemeente plaatsvinden en wanneer de gemeente vooraf aan het departement van Kleine en Middelgrote Ondernemingen melding maakt van de organisatie ervan en de lijst van deelnemers bezorgt.

De *ratio legis* van deze maatregel is de oneerlijke concurrentie te beperken, veroorzaakt door personen die beweren als particulier te verkopen, maar eigenlijk als handelaar moeten worden beschouwd in de zin van het Wetboek van koophandel.

Immers, volgens artikel 7 van het koninklijk besluit, is een particulier degene die occasioneel goederen verkoopt die hem toebehoren, die niet werden verworven om verkocht te worden en waarvoor deze verkoop kadert in het normaal beheer van zijn privé vermogen.

Voorbeelden hiervan zijn het leeghalen van de zolder, de verkoop als tweedehandswagen van de eigen auto na een aantal jaren enzovoort.

Het systeem zoals bepaald in het ontwerp van koninklijk besluit biedt de particulier, in de huidige stand van zaken, inderdaad de mogelijkheid om viermaal per jaar aan zo'n georganiseerde verkoop van tweedehandsgoederen deel te nemen als verkoper. Voor de echte particulier moet dat ruimschoots volstaan.

Wie echter een handelje wil drijven in deze goederen, moet als handelaar aan alle verplichtingen terzake voldoen. Hij moet beschikken over een kaart voor ambulante activiteiten, een handelsregister en een BTW-nummer.

Aangezien het ontwerp van koninklijk besluit een kaart invoert voor de particulier, zal zijn deelname aan de tweedehandsvakopingen rechtstreeks worden beperkt en zal de mededeling van de deelnemerslijsten worden geschrapt.

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Van der Wildt voor een repliek.

Mevrouw Van der Wildt (SP). — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister omdat hij heeft willen antwoorden in plaats van zijn collega, minister Pinxten.

De rommelmarkten mogen inderdaad geen concurrentie vormen voor de gewone handelaars. De occasionele verkoop, viermaal per jaar, kan dit niet verhinderen, ook al maak je alleen je zolder leeg. Soms verkoop je maar één stuk en daarom is viermaal per jaar soms te weinig voor wie van op rommelmarkten staan zijn hobby wil maken. Ik betreur deze beperking, maar pleit wel voor een strenger optreden ten aanzien van de mensen die occasioneel nieuwe goederen verkopen. Ik zal hierover nog met de minister van Middenstand van gedachten wisselen.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister De Clerck.

De heer De Clerck, minister van Justitie. — Ik zal de bezorgdheid van mevrouw Van der Wildt overmaken aan de bevoegde minister. Als men nieuwe zaken verkoopt, komt men echter in de sfeer van de handel en moet men de formaliteiten vervullen die daar gelden. Beide zaken moeten duidelijk gescheiden blijven.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAUTMANS AAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN OVER «DE FINANCIERING VAN HET INTERNATIONAAL TRIBUNAAL VOOR RWANDA»

QUESTION ORALE DE M. VAUTMANS AU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR «LE FINANCEMENT DU TRIBUNAL INTERNATIONAL POUR LE RWANDA»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Vautmans aan de minister van Buitenlandse Zaken over «de financiering van het Internationaal Tribunaal voor Rwanda».

Het woord is aan de heer Vautmans.

De heer Vautmans (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, op 14 november heb ik een vraag gesteld over het Internationaal Tribunaal voor Rwanda. Ik heb de antwoorden die men mij had beloofd, nog steeds niet gekregen. Vandaar dat ik op het onderwerp terugkom.

Het Internationaal Tribunaal werd ingesteld door de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties bij resolutie 955 van 8 november 1994. Het werd belast met de berechting van de personen die ervan worden verdacht aansprakelijk te zijn voor daden van volkerenmoord of voor andere ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht begaan op het grondgebied van Rwanda en van de Rwandese burgers die ervan worden verdacht aansprakelijk te zijn voor zulke daden of schendingen begaan op het grondgebied van de buurstaten, dit tussen 1 januari en 31 december 1994.

Het Internationaal Tribunaal had moeten bijdragen tot de verzoening en had een einde moeten maken aan de straffeloosheid. Uit het antwoord van de minister van Justitie, op mijn vraag om uitleg van 14 november 1996, in verband met de werking van dit tribunaal, kunnen we niet anders dan besluiten dat er nog iemand werd veroordeeld en dat er weinig beklagden zijn. Een honderdtal personen worden vervolgd en 21 personen zullen vermoedelijk worden vervolgd. De situatie zou bovendien helemaal niet duidelijk zijn.

Omdat ik de indruk heb dat het Rwanda-Tribunaal niet meer is dan een middel om het internationaal geweten te sussen, had ik graag van de minister vernomen op welke manier België bijdraagt tot de financiering van dit Internationaal Tribunaal. Heeft de minister enig zicht op de wijze van aanwenden van de middelen van het tribunaal? Welk is het totaal budget voor dit tribunaal? Is de minister op de hoogte van grote onkostennota's die nog steeds niet betaald werden?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, in antwoord op de vraag van de heer Vautmans over de werking van het Internationaal Tribunaal voor Rwanda kan ik volgende gegevens meedelen.

De begroting voor 1996 voor het Rwanda-Tribunaal werd door het VN-secretariaat geraamd op 38 770 900 dollar. België betaalt daarvan ongeveer 1 pct. als verplichte bijdrage. De bijdragen van de VN-lidstaten bestaan, zoals in 1995, nog steeds uit een deel van de 50 pct. dat rechtstreeks wordt betaald en een deel van de 50 pct. dat wordt aangerekend op overschotten van de inmiddels stopgezette VN-vredesmissie in Rwanda, de fameuze UNAMIR. Op het ogenblik heeft België alle rechtstreeks verschuldigde bijdragen — in totaal 129 869 dollar — betaald.

In 1996 stortten wij bovendien een vrijwillige bijdrage van 25 miljoen Belgische frank. Een tweede vrijwillige bijdrage van 25 miljoen Belgische frank zal in de volgende weken worden gestort.

Ik herinner er trouwens aan dat ons land in 1995 reeds een vrijwillige bijdrage betaalde van 1 miljoen dollar. De VN-lidstaten beschikken over de nodige informatie in verband met de aanwending van deze verplichte en vrijwillige bijdragen. In het ene geval gebeurt dat door middel van een in detail uitgewerkte begroting en in het andere geval gebeurt het na overleg en in het kader van overeenkomsten met het VN-secretariaat.

Naar aanleiding van recente geruchten in de pers over financiële onregelmatigheden bij het Rwanda-Tribunaal, hebben wij contact opgenomen met de bevoegde instanties van het tribunaal, zijnde het bureau van de procureur in Den Haag, Kigali en Arusha, de griffie in Den Haag en in Arusha en het secretariaat van de Verenigde Naties in New York. Uit deze contacten blijkt dat momenteel een extern kantoor een onafhankelijke audit uitvoert in verband met de administratie van het tribunaal. Er zouden echter geen concrete aanwijzingen zijn over financiële onregelmatigheden, noch over hoge onkostennota's die onbetaald zouden zijn gebleven. Wij moeten natuurlijk wel wachten op het definitieve resultaat van de audit om een sluitend antwoord te kunnen geven.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Vautmans voor een repliek.

De heer Vautmans (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, ik hoop dat de resultaten van die audit er snel komen. Ik stel vast dat men op een vraag over onregelmatigheden in verband met de aanwending van de middelen, telkens antwoordt dat er een audit loopt. Intussen blijven de zaken echter op hun beloop. Ik hoop dat wij snel inzicht krijgen in alles wat er gebeurt in verband met het Internationaal Tribunaal.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — En attendant l'arrivée du ministre Maystadt qui doit encore répondre à des questions orales, je propose au Sénat de passer au point 3 de l'ordre du jour.

PROJET DE LOI PORTANT ASSENTIMENT À :

- a) L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE, LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD CONCERNANT LA CIRCULATION DES TRAINS ENTRE LA BELGIQUE ET LE ROYAUME-UNI EMPRUNTANT LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE
- b) LE PROTOCOLE CONCERNANT LA CIRCULATION DES TRAINS SANS ARRÊT ENTRE LA BELGIQUE ET LE ROYAUME-UNI EMPRUNTANT LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE
- c) L'ACCORD PARTICULIER ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE, LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX QUESTIONS DE SÛRETÉ CONCERNANT LES TRAINS EMPRUNTANT LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE ET CIRCULANT ENTRE LA BELGIQUE ET LE ROYAUME-UNI
- d) LE PROTOCOLE CONCERNANT LA MISE EN PLACE D'UN COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL TRIPARTITE
SIGNÉS À BRUXELLES LE 15 DÉCEMBRE 1993

Discussion générale

WETSONTWERP HOUDENDE INSTEMMING MET :

- a) DE OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE, DE REGERING VAN DE FRANSE REPUBLIEK EN DE REGERING VAN HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIE EN NOORD-IERLAND MET BETREKKING TOT HET TREINVERKEER TUSSEN BELGIE EN HET VERENIGD KONINKRIJK VIA DE VASTE KANAALVERBINDING
- b) HET PROTOCOL INZAKE HET DOORGAAND TREINVERKEER TUSSEN BELGIE EN HET VERENIGD KONINKRIJK VIA DE VASTE KANAALVERBINDING
- c) DE BIJZONDERE OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE, DE REGERING VAN DE FRANSE REPUBLIEK EN DE REGERING VAN HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIE EN NOORD-IERLAND INZAKE VEILIGHEIDSVRAAGSTUKKEN MET BETREKKING TOT DE TREINEN TUSSEN BELGIE EN HET VERENIGD KONINKRIJK VIA DE VASTE KANAALVERBINDING
- d) HET PROTOCOL INZAKE DE OPRICHTING VAN EEN TRIPARTIET INTERGOUVERNEMENTEEL COMITE
ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 15 DECEMBER 1993

Algemene bespreking

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi portant assentiment de divers accords et protocoles entre la Belgique, le Royaume-Uni, la République française et l'Irlande du Nord.

Wij vatten de bespreking aan van het wetsontwerp houdende instemming met verschillende overeenkomsten en protocollen tussen België, het Verenigd Koninkrijk, de Franse Republiek en Noord-Ierland.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

M. Mahoux, rapporteur, se réfère à son rapport.

Het woord is aan de heer Bourgeois.

De heer Bourgeois (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, deze belangrijke overeenkomst regelt het gebruik van de kanaaltunnel en alle problemen die daarrond kunnen rijzen. De rapporteur heeft in zijn verslag een aantal vragen gesteld in verband met de werking van het Verdrag van Schengen, al hoort dit niet tot de bevoegdheid van de minister van Buitenlandse Zaken.

België heeft zich tijdens de besprekingen enorm ingespannen om het Verdrag van Schengen, ook wat betreft deze materie, tussen Frankrijk, Groot-Brittannië en België te doen gelden. Dit zou de gemakkelijkste regeling geweest zijn. Groot-Brittannië houdt echter het been stijf en blijft een eiland ondanks het feit dat het nu op een zeer soepele wijze met het continent verbonden is door middel van het treinverkeer via de kanaaltunnel.

Een aantal landen heeft zich in de overeenkomst een aantal rechten voorbehouden. In artikel 6 van de overeenkomst wordt onder meer bepaald dat Franse ambtenaren het recht behouden om op bepaalde tijdstippen controles uit te oefenen op de treinen. Hoe valt dit te rijmen met de Schengen-akkoorden? Een ander voorbeeld is het volgende: Frankrijk stelt dat iemand niet langer dan 24 uur in de voor grenscontroles bestemde lokalen mag worden vastgehouden. In België mag een bestuurlijke aanhouding slechts 12 uren duren. Er zijn dus duidelijke verschillen.

De minister kan in zijn antwoord wijzen op het bestaan van een tripartiet intergouvernementeel comité, een soort beheerscomité. Ik vraag mij echter af of dit comité wel echt functioneert. Het is nog maar drie of vier keer samengekomen, de laatste maal op het einde van september.

Het zware ongeval dat in de tunnel gebeurde brengt mij bij een tweede aspect. De overeenkomst regelt ook de veiligheidsvraagstukken in verband met het gebruik van de tunnel door het treinverkeer.

Artikel 3 bepaalt dat de verantwoordelijke autoriteiten van de drie Staten ervoor moeten zorgen dat de veiligheid van de treinen op afdoende wijze is gewaarborgd en dat de verantwoordelijkheden behoorlijk worden afgebakend en gedragen.

Het bepaalt ten tweede dat het onderzoek van de ontwerpen, plannen en voorschriften inzake de veiligheid van de treinen wordt vergemakkelijkt.

Ten derde bepaalt het dat de verantwoordelijke autoriteiten alle gegevens met betrekking tot de veiligheid van de treinen moeten uitwisselen.

In afwachting van de inwerkingtreding moet een tripartiet intergouvernementeel comité voor de toepassing van deze regels zorgen. Dit comité is dus slechts een paar maal samengekomen, zowel in verband met de aspecten die betrekking hebben op de toepassing van de Schengen-akkoorden, als in verband met de veiligheidsproblemen die het gebruik van de tunnel door treinen met zich meebrengen. De omstandigheden van het ongeval zijn, evenals de verantwoordelijkheden voor het ongeval, niet erg duidelijk. De overheid staat in eerste instantie in voor de voorkoming van dergelijke ongevallen. Bovendien is het haar taak om de verantwoordelijkheden bij eventuele ongevallen af te bakenen.

Het is pas na de bespreking in de commissie van het probleem van de veiligheid, dat wij met de neus op de feiten worden gedrukt, namelijk door het zeer zware ongeval in de tunnel, wat aanleiding geeft tot een hele reeks vragen. Ik vond het belangrijk dit probleem in de openbare vergadering aan te kaarten en verzoek de minister deze problematiek te onderzoeken samen met de minister van Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor de uitvoering van het Verdrag van Schengen. Er moet ook voor worden gezorgd dat de overheden van de drie betrokken landen, efficiënte veiligheidsmaatregelen treffen teneinde een zo groot mogelijke veiligheid in de tunnel te bereiken. Ik vraag ook daarover nadere informatie van de bevoegde minister.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik vind dat de opmerkingen van de heer Bourgeois enige toelichting van mijnentwege verdienen, al behoort dit dossier uiteraard grotendeels tot de bevoegdheid van de minister van Vervoer.

Wat de problematiek met betrekking tot het Verdrag van Schengen betreft, kan ik echter wel een vrij accuraat antwoord geven.

De werking van het intergouvernementeel comité laat inderdaad te wensen over. De minister van Vervoer moet hierop opmerkzaam worden gemaakt. Op deze aangelegenheid kan wellicht nog worden teruggekomen in het kader van een vraag om uitleg. De minister van Vervoer leidt in principe de Belgische delegatie in het intergouvernementeel comité, dat zich expliciet moet bezighouden met het uitwerken van specifieke veiligheidsmaatregelen in overleg met de verantwoordelijke autoriteiten.

Iedereen was verbijsterd bij het vernemen van het nieuws over het ongeval in de tunnel, dat grote dimensies heeft aangenomen en tot een echte ramp had kunnen leiden. Ik zal aan de minister van Vervoer laten weten dat de Senaat erop staat dat de situatie integraal wordt opgevolgd door het intergouvernementeel comité.

Dat ondanks het Verdrag van Schengen toch nog tot controle kan worden overgegaan, hangt nauw samen met de houding van de Schengen-staten en van de landen die dit akkoord niet hebben onderschreven. Het Verenigd Koninkrijk behoort niet tot de Schengen-landen en beweert hiervoor specifieke redenen te hebben: zij rijden rechts en er bestaan geen identiteitskaarten. Het Verenigd Koninkrijk volgt de eigen controlevoorschriften en gedraagt zich als een niet door het Verdrag van Schengen gebonden land. Ik heb al een paar keren met *Le Shuttle* gereisd en heb daarbij vastgesteld dat de controles ordentelijk en grondig verlopen.

Ook Frankrijk blijft controles uitvoeren, hoewel het hiertoe eigenlijk niet het recht heeft. Frankrijk stelt zich echter soeverein op en roept het nationaal belang in om bijkomende controles uit te voeren die er vooral op gericht zijn om drugssmokkel aan de grenzen tegen te gaan.

De groei naar een concrete, coherente en correcte toepassing van het Verdrag van Schengen is nog volop aan de gang.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Boutmans.

De heer Boutmans (Agalev). — Mijnheer de Voorzitter, het ongeval waarover collega Bourgeois heeft gesproken, wijst op een zeer reëel probleem. De minister zegt dat hij in wezen niet de bevoegde autoriteit is om ons over deze aangelegenheid te informeren. Er staat wel in het verdrag dat de bevoegde autoriteit de nodige maatregelen neemt, maar het blijft onduidelijk wie die bevoegde autoriteit is en wat die precies moet doen. Alvorens wij dat verdrag hier goedkeuren, moeten wij daarover uitgebreid worden geïnformeerd. Laten wij de minister van Vervoer ontbieden om op deze pregnante vragen te antwoorden. Ik stel dan ook voor de stemming over dit wetsontwerp uit te stellen.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik meen dat dat niet de bekommernis was van de heer Bourgeois.

De heer Boutmans (Agalev). — Wel de mijne!

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Het Tripartiet Intergouvernementeel Comité dat daartoe bevoegd is, is aangeduid en ook zijn samenstelling is gekend. De bekommernis is eerder hoe vaak dat comité bijeenkomt en welke zijn werkzaamheden zijn. Dit neemt niet weg dat de minister van Vervoer daarover kan worden ondervraagd. Als wij het verdrag echter niet goedkeuren dan verzwakken wij onze positie.

De heer Boutmans (Agalev). — Het is niet uitgesloten dat wij, door het goedkeuren van het verdrag een verantwoordelijkheid op ons nemen die wij niet willen. Want wat is nu juist de consequentie? Wie is verantwoordelijk?

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Bourgeois.

De heer Bourgeois (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, als wij het verdrag niet goedkeuren, leggen wij een rem op de praktische uitvoering van het verdrag. De minister heeft ons een goede tip gegeven. Ik zal inderdaad een verzoek indienen om begin januari een precieze vraag om uitleg te stellen aan de minister van Vervoer zodat hij met de nodige precisie uitleg kan geven over het functioneren van het aangestelde comité. Ik heb overigens met veel moeite vernomen dat het comité reeds drie of vier keer heeft vergaderd. De betrokken instanties beweerden aanvankelijk niet op de hoogte te zijn van het bestaan van een dergelijk comité. Nu blijkt dat het comité de laatste maal in september is samengekomen, wat toch vrij lang geleden is. Ik zal er bij het Bureau op aandringen dat mijn vraag om uitleg in de commissie kan worden behandeld zodat alle belangstellende collega's aan de besprekingen zouden kunnen deelnemen.

De Voorzitter. — Mijnheer Boutmans, u hebt uiteraard het recht een wijziging van de agenda te vragen. Is het dat wat u wenst?

De heer Boutmans (Agalev). — Mijnheer de Voorzitter, ik heb daarnet voorgesteld om de stemming uit te stellen tot wij zijn ingelicht over de consequenties van de goedkeuring van dit verdrag: enerzijds met betrekking tot de garantie van een degelijke veiligheidsregeling; anderzijds met betrekking tot de aansprakelijkheid die de Belgische instanties in gevolge dit verdrag op zich nemen en de financiële gevolgen daarvan.

De Voorzitter. — Mijnheer Boutmans, u vraagt, met andere woorden, de algemene bespreking niet te sluiten, wat een wijziging van de agenda inhoudt.

Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik deel de bekommernis van de heer Boutmans, maar wij kunnen niet verhinderen dat landgenoten deze trein nemen.

Wij zouden dit verdrag zo vlug mogelijk moeten ratificeren, zodat wij de belangen inzake veiligheid en verantwoordelijkheid kunnen ontleden en, indien nodig, ook corrigeren.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Anciaux.

De heer Anciaux (VU). — Mijnheer de Voorzitter, wat de heer Boutmans voorstelt, houdt naar mijn mening geen wijziging van de agenda in. Aangezien dit wetsontwerp pas morgen in stemming wordt gebracht, kunnen wij de minister verzoeken tegen dan een antwoord te geven op de terechtere vragen van de heer Boutmans.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik stel voor mijn collega van Vervoer te verzoeken de Senaat morgen, vóór de stemming, in te lichten.

De heer Swaen treedt als voorzitter op

De Voorzitter. — Dames en heren, als ik het goed begrepen heb, wordt een wijziging aan onze agenda gevraagd om de minister van Vervoer de gelegenheid te geven uitleg te verstrekken over de veiligheidsvoorzieningen in de chunnel, mede naar aanleiding van het ongeval dat zich daar onlangs heeft voorgedaan.

Het woord is aan de heer Bourgeois.

De heer Bourgeois (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, we weten niet hoe het Tripartiet Intergouvernementeel Comité werkt dat moet instaan voor de veiligheid in de chunnel. Ik heb deze vraag

gesteld aan de minister van Buitenlandse Zaken, maar ik weet ook wel dat deze materie tot de bevoegdheid van de minister van Vervoer behoort. Om geen wijziging aan onze agenda te moeten aanbrengen, werd voorgesteld dat de minister van Vervoer hierover morgen, vóór de stemming, toelichting zou geven.

De Voorzitter. — Aangezien ik niet weet of de minister van Vervoer zich hiervoor morgen kan vrijmaken, kan ik op dat voorstel niet ingaan. Indien men meer specifieke vragen wenst te stellen over de veiligheidssituatie van de tunnel en over de werking van het Tripartiet Comité, kan daarover een vraag om uitleg worden gesteld aan de bevoegde minister. Dat betekent echter niet dat wij morgen niet over het wetsontwerp zouden kunnen stemmen.

De heer Anciaux (VU). — Misschien wel.

De heer Boutmans (Agalev). — Die mogelijkheid bestaat wel.

De Voorzitter. — Ik kan instemmen met het voorstel van de minister van Buitenlandse Zaken in die zin dat hij zich ertoe verbindt om hierover, namens de Regering, voor de stemming een verklaring af te leggen.

Om principiële redenen wens ik er evenwel de nadruk op te leggen dat het de minister van Buitenlandse Zaken is die tegenover het Parlement verantwoording aflegt wanneer het gaat over de goedkeuring van internationale verdragen en dat hij op de vragen moet antwoorden.

Ik beklemtoon dat voor de goedkeuring van internationale verdragen de minister van Buitenlandse Zaken verantwoordelijk is voor het Parlement en dat hij, in eigen naam of in naam van de Regering, de nodige antwoorden geeft op de vragen die naar aanleiding van de goedkeuring van het verdrag worden gesteld. Als de minister ermee akkoord gaat om morgen vóór de stemming een bijkomende verklaring af te leggen, stem ik daarmee in.

Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil dit wel doen, maar ik ben *erga omnes* titularis in deze aangelegenheid. Inhoudelijk wordt dit verdrag behandeld door de minister van Vervoer. Ik zal hem meedelen dat verscheidene senatoren hem vragen willen stellen over de draagwijdte van het Tripartiet Intergouvernementeel Comité en de impact op de veiligheid. Dan zal de Regering zich schikken om aan de vraag van de senatoren tegemoet te komen.

De Voorzitter. — Ik ga ermee akkoord dat de Regering vóór de stemming een verklaring aflegt over haar evaluatie van wat er gebeurd is en wat er moet gebeuren. Op de agenda staat echter de goedkeuring van een internationaal verdrag en niet een debat over wat er in de tunnel is gebeurd. Het mag geen debat worden waarbij een aantal leden vragen stellen en de minister antwoordt.

Het woord is aan minister Derycke.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb tegen de senatoren reeds gezegd dat de ratificatie van dit verdrag precies nodig is om met klem het debat over verantwoordelijkheid te kunnen aanvangen. De vraag naar de verantwoordelijkheid van het ongeval is een debat dat buiten het debat over de ratificatie moet worden gehouden. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren aan de hand van een vraag om uitleg, een mondelinge of schriftelijke vraag.

De Voorzitter. — Ik ga ermee akkoord om bij de eerstvolgende vergadering van de Senaat de leden de mogelijkheid te geven hierover een vraag om uitleg te stellen.

Het woord is aan de heer Boutmans.

De heer Boutmans (Agalev). — Mijnheer de Voorzitter, het gaat ook over de vraag of dit een goed verdrag is en of wij het moeten ratificeren. Ik betwijfel dit niet. Er kan wel discussie worden gevoerd over een aantal punten. Zo staat er onder meer in het verdrag dat de verdragsluitende Staten afstand doen van

iedere claim op een andere Staat voor schade aan hun goederen of ambtenaren. Indien er zich een zwaar ongeval voordoet, wie is er dan verantwoordelijk tegenover wie. Daarover moet toch worden gedebatteerd. Het debat gaat over de opportuniteit van dit verdrag.

De Voorzitter. — Ik denk dat het voorstel dat de minister morgen een verklaring aflegt, het beste voorstel is.

De heer Derycke, minister van Buitenlandse Zaken. — Ik zal de minister van Vervoer onmiddellijk informeren over de wensen van de Senaat.

De Voorzitter. — De minister van Vervoer kan namens de Regering een verklaring afleggen, maar in principe vertegenwoordigt de minister van Buitenlandse Zaken de Regering bij de bespreking van internationale Verdragen.

Wij sluiten bijgevolg de algemene bespreking niet.

La discussion générale n'est donc pas close.

QUESTION ORALE DE M. HATRY AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR SUR «LE REMBOURSEMENT D'EMPRUNTS RUSSES DÉTENUS PAR DES CITOYENS BELGES»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HATRY AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «DE TERUGBETALING VAN RUSSISCHE LENINGEN AAN BELGISCHE HOUDERS VAN DEELBEWIJZEN»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hatry au Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur sur «le remboursement d'emprunts russes détenus par des citoyens belges».

La parole est à M. Hatry.

M. Hatry (PRL-FDF). — Monsieur le Président, on vient d'apprendre que la Russie a décidé d'honorer les emprunts de l'Empire russe émis en France à concurrence de 2 milliards de francs français. Ces emprunts, émis entre 1880 et 1917, avaient été souscrits par 1,6 million d'épargnants. Il devrait actuellement rester 400 000 porteurs, chiffre qui témoigne de l'attachement des épargnants français à des papiers dont on pensait depuis longtemps qu'ils n'avaient plus la moindre valeur. Il subsiste donc 4 millions de titres d'une valeur de 500 francs or chacun — valeur antérieure à 1914. Puisqu'on peut considérer que la valeur d'un titre de 500 francs or est actuellement de 200 000 francs belges, le total de ces titres représente donc une somme gigantesque.

D'après des informations publiées simultanément, tous les pays — sauf la Belgique —, dont les citoyens avaient souscrit des emprunts russes antérieurs à 1917, ont conclu un accord du même type avec l'actuel gouvernement russe.

Si cela est exact, le Vice-Premier ministre pourrait-il préciser le motif pour lequel un tel accord n'a pas été recherché par notre pays? Cette question s'adresse tant au ministre du Commerce extérieur qu'au ministre des Finances.

Ensuite, si cette information est toujours exacte, envisage-t-il enfin de prendre une initiative en la matière?

M. le Président. — La parole est à M. Maystadt, Vice-Premier ministre.

M. Maystadt, Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur. — Un accord vient effectivement d'être signé entre la Russie et la France quant à l'indemnisation des épargnants détenteurs de titres émis par la Russie impériale.

La Belgique et, en particulier, le ministère des Affaires étrangères, suit l'évolution de ce dossier de près. En effet, à ce stade, le problème est essentiellement de nature diplomatique et relève donc de la compétence du ministre des Affaires étrangères. Le département des Finances n'interviendra dans ce dossier qu'au moment où les aspects techniques et financiers seront discutés.

Selon les informations dont je dispose, le ministère des Affaires étrangères a déjà pris contact avec nos postes diplomatiques à Paris et à Moscou pour obtenir les détails de l'accord signé entre la France et la Russie. Le texte de celui-ci n'est toutefois pas encore officiellement disponible en raison du fait qu'il n'a pas encore été déposé au parlement français. Les modalités et les principes du remboursement, qui ne sont pas stipulés dans l'accord, devront toutefois être précisés. Par ailleurs, la France devra encore mettre sur pied une commission technique dont le rôle sera de recenser les porteurs et de proposer au gouvernement des modalités de remboursement. Il n'est pas inutile de signaler que cette commission examinera également si les porteurs étrangers auront droit à l'indemnisation et, le cas échéant, elle en proposera les modalités.

Après examen de l'accord signé entre la France et la Russie, le ministre des Affaires étrangères fera une proposition.

M. le Président. — La parole est à M. Hatry pour une réplique.

M. Hatry (PRL-FDF). — Monsieur le Président, je remercie le ministre des Finances pour les précisions utiles qu'il vient de me fournir.

J'aimerais néanmoins savoir si le ministère des Finances — ou celui des Affaires étrangères — a une idée du nombre des éventuels détenteurs belges d'emprunts russes.

M. Maystadt, Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur. — Non.

M. Hatry (PRL-FDF). — Il serait peut-être important, avant toute négociation diplomatique, d'obtenir des précisions quant à l'ampleur du problème, indépendamment des questions de principe. Je suggère donc un recensement.

M. le Président. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NELIS-VAN LIEDEKERKE AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «DE MOGELIJKHEID VOOR WERKENDE VENNOTEN OM EEN GEDEELTE VAN DE WINST TOE TE KENNEN AAN DE MEEWERKENDE ECHTGENOOT»

QUESTION ORALE DE MME NELIS-VAN LIEDEKERKE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR SUR «LA POSSIBILITÉ POUR LES ASSOCIÉS ACTIFS D'ATTRIBUER UNE PARTIE DES BÉNÉFICES AU CONJOINT AIDANT»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Nelis aan de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel over «de mogelijkheid voor werkende vennoten om een gedeelte van de winst toe te kennen aan de meewerkende echtgenoot».

Het woord is aan mevrouw Nelis.

Mevrouw Nelis-Van Liedekerke (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, in een ontwerp van koninklijk besluit voorziet de Regering in de schrapping van artikel 86 van het Wetboek op de inkomstenbelastingen. Door deze schrapping vervalt de mogelijkheid voor de zelfstandigen om een deel van de winst fiscaal toe te kennen aan meewerkende echtgenoten. Voor de vrouwen van

heel wat zelfstandigen betekent dit het einde van hun professionele activiteiten en van hun sociaal statuut als meewerkende echtgenote.

Graag vernam ik van de Vice-Eerste minister hoeveel vrouwen en mannen door deze maatregel worden getroffen en welke meeropbrengst er precies van wordt verwacht. Naar verluidt zou de maatregel reeds begin 1997 van kracht worden. Voor de meewerkende echtgenoten impliceert dit dat zij in minder dan een maand tijd moeten beslissen of zij hun professionele activiteiten voortzetten, of in dienst treden als werknemer of als medezaakvoerder in de zaak van de echtgenoot of echtgenote, dan wel een eigen zaak opstarten.

Wordt er met het oog op een vlotte inwerkingtreding van het besluit voorzien in overgangsmaatregelen en/of in een overgangsperiode? Bevat het besluit maatregelen met betrekking tot het sociaal statuut van de meewerkende echtgenoot?

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Maystadt.

De heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel. — Mijnheer de Voorzitter, ik bevestig dat het ontwerp van besluit, dat dinsdag jongstleden door de Ministerraad is goedgekeurd, voorziet in de afschaffing van artikel 86 van het Wetboek op de inkomstenbelastingen vanaf 1 januari 1997.

Ik wil de vraagsteller erop wijzen dat de vragen met betrekking tot het sociaal statuut der zelfstandigen aan mijn collega, de heer Karel Pinxten, dienen te worden gericht. Hij is namelijk bevoegd voor deze materie. Als overgangsmaatregel bij de afschaffing van het fiscaal stelsel van de meewerkende echtgenoot heb ik hem voorgesteld het bedrag waarop de bijdragen van de hulpontvangende echtgenoot worden berekend, te verminderen met het gedeelte van de meewerkende echtgenoot. Aangezien de bijdragen dienen te worden berekend op de inkomsten van het derde jaar dat voorafgaat aan het aanslagjaar, kan door de voorgestelde correctie worden voorkomen dat gedurende drie jaar gedeeltelijk dubbele bijdragen op de beroepsinkomsten worden betaald.

Mevrouw Nelis-Van Liedekerke (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de Vice-Eerste minister voor zijn antwoord, maar wens hem er toch op te wijzen dat hij het antwoord op mijn vraag naar het aantal getroffen mannen en vrouwen schuldig blijft.

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Maystadt.

De heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel. — Mijnheer de Voorzitter, tot mijn spijt beschik ik niet over de gevraagde statistische gegevens.

Mevrouw Nelis-Van Liedekerke (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, ik zal niet nalaten later op dit punt terug te komen.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANCIAUX AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «DE VERKOOP VAN OVERHEIDSINFORMATIE AAN PRIVÉ-FIRMA'S DOOR HOGE AMBTENAREN»

QUESTION ORALE DE M. ANCIAUX AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR SUR «LA VENTE D'INFORMATIONS À CARACTÈRE PUBLIC À DES FIRMES PRIVÉES PAR DES FONCTIONNAIRES SUPÉRIEURS»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Anciaux aan de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel over «de verkoop van overheidsinformatie aan privé-firma's door hoge ambtenaren».

Het woord is aan de heer Anciaux.

De heer Anciaux (VU). — Mijnheer de Voorzitter, is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat hoge ambtenaren van het ministerie van Financiën informatie in verband met de *Commentaren van het Wetboek* verkopen aan de firma CED-Samson? Is het normaal dat hoge ambtenaren tijd besteden aan de verkoop van hun know how? Is de Vice-Eerste minister op de hoogte van het feit dat sommige hoge ambtenaren met deze verkoop per jaar een winst van 1 tot 2 miljoen maken? Weet de Vice-Eerste minister dat CED-Samson deze informatie verwerkt en na één à twee jaar opnieuw in luxueuze boeken verkoopt aan de administratie voor gebruik door lagere ambtenaren? Weet de Vice-Eerste minister met andere woorden dat nieuwe informatie omtrent de wetgeving door hoge ambtenaren niet aan lagere ambtenaren wordt doorgegeven, maar eerst wordt verkocht aan CED-Samson, zodat deze firma de informatie kan verwerken en ze na enkele jaren in luxueuze boeken aan de lagere ambtenaren van de administratie kan verkopen. Is de Vice-Eerste minister ervan op de hoogte dat sommige ambtenaren meer verdienen met het werk dat zij leveren aan deze firma dan met hun eigen werk waarvoor zij door de overheid worden betaald? Loopt er een onderzoek naar deze mijns inziens toch wel dubieuze praktijken? Wat is eventueel de verantwoordelijkheid van de Vice-Eerste minister? Welke maatregelen overweegt de Vice-Eerste minister om aan deze praktijken een einde te maken?

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Maystadt.

De heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel. — Mijnheer de Voorzitter, als antwoord op de vraag van de heer Anciaux verwijs ik allereerst naar mijn antwoord op de parlementaire vraag nummer 81 van 5 januari 1989 van senator Blanpain. Dit antwoord kan als volgt worden samengevat.

De rijksambtenaar die een bezoldigde of onbezoldigde cumulatieve activiteit wenst uit te oefenen, moet hiervoor vooraf schriftelijk en via de hiërarchische weg de toestemming vragen. De basisreglementering hiervoor is opgenomen in artikel 49 van het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel en het koninklijk besluit nummer 46 van 10 juni 1982 betreffende de cumulatie van beroepsactiviteiten in sommige openbare diensten.

Een groot aantal van de aanvragen tot cumulatiemachtiging waarover ik krachtens deze reglementering geregeld moet beslissen, heeft tot doel mee te werken aan fiscale publicaties zoals het opstellen van fiscale commentaren, een vademecum enzovoort.

Op deze aanvragen werd tot nu toe op advies van de directieraad steeds ingegaan, op voorwaarde dat de betrokkenen zich ertoe verbinden hun teksten pas aan de bedrijven waaraan ze hun medewerking verlenen, te geven nadat de gelijkaardige teksten van de administratie officieel gepubliceerd zijn en op voorwaarde dat zij zich houden aan de theoretische aspecten van het onderwerp.

Begin 1993 heeft de secretaris-generaal elke administratie uitdrukkelijk verzocht de nodige maatregelen te treffen om jaarlijks na te gaan of de cumulaties effectief binnen de perken van de toegestane machtiging blijven en erover te waken dat de betrokken ambtenaren niet te veel tijd en inspanning aan hun cumulatieve activiteiten besteden en deze verenigbaar blijven met de goede werking van de dienst.

Aangaande het belastingstelsel van de inkomsten die ambtenaren halen uit hun geregelde medewerking aan sommige fiscale publicaties, wijs ik erop dat het in principe gaat om belastbare beroepsinkomsten.

Tot slot wens ik nog te beklemtonen dat een achttal ambtenaren van niveau 1 van de administratie van de BTW, Registratie en Domeinen sedert enige tijd full-time werken aan de publicatie van een eigen administratieve commentaar. Als dit werk zal zijn voltooid, zal het niet langer nodig zijn een beroep te doen op de fiscale publicaties van de privé-sector.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Anciaux voor een repliek.

De heer Anciaux (VU). — Mijnheer de Voorzitter, ik heb geen enkele opmerking gemaakt over het fiscaal statuut van de betrokkenen. Ik dank de Vice-Eerste minister voor de bijkomende informatie die hij daarover heeft gegeven. Ik neem vanzelfsprekend aan dat deze topambtenaren van Financiën zich houden aan de fiscale wetgeving, dat zij niet in het zwart werken en dus normaal belast worden op deze inkomsten. Dit is evenwel niet de essentie van de zaak. De vraag is of topambtenaren van Financiën diensten kunnen verlenen aan de privé-sector door fiscale publicaties op te maken waarvoor zij rijkelijk worden betaald. Zo hebben sommige ambtenaren vorig jaar 1,8 miljoen frank netto verdiend.

Een gewone mens moet daar enorm hard voor werken. Bovendien moeten lagere ambtenaren bij de uitvoering van hun taak, bij de controle-opdracht die zij moeten uitoefenen in de strijd tegen de fiscale fraude, een beroep doen op de commentaren van CED-Samson, die slechts twee jaar nadat de topambtenaren de publicaties hebben opgesteld, worden verkocht aan de administratie.

Volgens de Vice-Eerste minister wordt er maar een cumulatiemachtiging afgeleverd indien de ambtenaren voorafgaandelijk de commentaren ter beschikking stellen van de eigen administratie. Dat is nu precies de clou van heel de zaak, want die informatie wordt niet ter beschikking gesteld. Topambtenaren maken de commentaren voor CED-Samson die deze twee jaar later aan de administratie verkoopt. Deze situatie kan volgens mij niet door de beugel en ik meen dan ook dat ze ernstig moet worden onderzocht.

De heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel. — Deze situatie geldt voor de administratie van de BTW, niet voor de administratie van de Directe Belastingen. Zodra de administratie van de BTW over eigen commentaar beschikt, zal het niet langer nodig zijn een beroep te doen op de fiscale publicaties van de privé-sector.

De heer Anciaux (VU). — Het gaat niet alleen over de administratie van de BTW, mijn informatie gaat ook over de administratie van de Directe Belastingen.

De heer Maystadt, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel. — Bij de administratie van de Directe Belastingen is een eigen commentaar beschikbaar, nog voor de publicatie van de privé-sector.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

PROJET DE LOI PORTANT ASSENTIMENT AUX ACTES INTERNATIONAUX SUIVANTS :

- a) PROTOCOLE D'ADHÉSION DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE À L'ACCORD ENTRE LES GOUVERNEMENTS DES ÉTATS DE L'UNION ÉCONOMIQUE BENELUX, DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE RELATIF À LA SUPPRESSION GRADUELLE DES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES COMMUNES SIGNÉ À SCHENGEN LE 14 JUNI 1985, TEL QU'AMENDÉ PAR LES PROTOCOLES RELATIFS À L'ADHÉSION DES GOUVERNEMENTS DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE, DU ROYAUME D'ESPAGNE ET DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE, ET DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE, SIGNÉS RESPECTIVEMENT LE 27 NOVEMBRE 1990, LE 25 JUNI 1991 ET LE 6 NOVEMBRE 1992, FAIT À BRUXELLES LE 28 AVRIL 1995
- b) ACCORD D'ADHÉSION DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE À LA CONVENTION D'APPLICATION DE L'ACCORD DE SCHENGEN DU 14 JUNI 1985 ENTRE LES GOUVERNEMENTS DES ÉTATS DE L'UNION ÉCONOMIQUE BENELUX, DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE

D'ALLEMAGNE ET DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE RELATIF À LA SUPPRESSION GRADUELLE DES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES COMMUNES SIGNÉE À SCHENGEN LE 19 JUNI 1990, À LAQUELLE ONT ADHÉRÉ LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE, LE ROYAUME D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE, ET LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE PAR LES ACCORDS SIGNÉS RESPECTIVEMENT LE 27 NOVEMBRE 1990, LE 25 JUNI 1991 ET LE 6 NOVEMBRE 1992, ET ACTE FINAL, FAITS À BRUXELLES LE 28 AVRIL 1995

Discussion générale et vote des articles

WETSONTWERP HOUDENDE INSTEMMING MET VOLGENDE INTERNATIONALE AKTEN :

- a) PROTOCOL BETREFFENDE DE TOETREDING VAN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK OOSTENRIJK TOT HET AKKOORD TUSSEN DE REGERINGEN VAN DE STATEN VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE, VAN DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND EN VAN DE FRANSE REPUBLIEK BETREFFENDE DE GELEIDELIJKE AFSCHAFFING VAN DE CONTROLES AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE GRENZEN, ONDERTEKEND TE SCHENGEN OP 14 JUNI 1985, ZOALS GEWIJZIGD BIJ DE PROTOCOLLEN VAN 27 NOVEMBER 1990, 25 JUNI 1991 EN 6 NOVEMBER 1992 BETREFFENDE DE TOETREDING VAN DE REGERINGEN VAN RESPECTIEVELIJK DE ITALIAANSE REPUBLIEK, HET KONINKRIJK SPANJE EN DE PORTUGESE REPUBLIEK, EN DE HELLEENSE REPUBLIEK, GEDAAN TE BRUSSEL OP 28 APRIL 1995
- b) OVEREENKOMST BETREFFENDE DE TOETREDING VAN DE REPUBLIEK OOSTENRIJK TOT DE OVEREENKOMST TER UITVOERING VAN HET TUSSEN DE REGERINGEN VAN DE STATEN VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE, DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND EN DE FRANSE REPUBLIEK OP 14 JUNI 1985 TE SCHENGEN GESLOTEN AKKOORD BETREFFENDE DE GELEIDELIJKE AFSCHAFFING VAN DE CONTROLES AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE GRENZEN, ONDERTEKEND TE SCHENGEN OP 19 JUNI 1990, WAARTOE DE ITALIAANSE REPUBLIEK, HET KONINKRIJK SPANJE EN DE PORTUGESE REPUBLIEK, EN DE HELLEENSE REPUBLIEK BIJ DE OVEREENKOMSTEN VAN RESPECTIEVELIJK 27 NOVEMBER 1990, 25 JUNI 1991 EN 6 NOVEMBER 1992 ZIJN TOEGETREDEN, EN SLOTAKTE, GEDAAN TE BRUSSEL OP 28 APRIL 1995

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi portant assentiment à deux actes internationaux.

Wij vatten de bespreking aan van het wetsontwerp houdende instemming met twee internationale akten.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

M. Mahoux, rapporteur, se réfère à son rapport.

Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close, et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand het woord vraagt in de algemene beraadslaging verklaar ik ze voor gesloten en bespreken wij de artikelen van het wetsontwerp.

L'article premier est ainsi rédigé :

Article premier. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 2. Les Actes internationaux suivants sortiront leur plein et entier effet :

1. Protocole d'adhésion du Gouvernement de la République d'Autriche à l'Accord entre les Gouvernements des États de l'Union économique Benelux, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes signé à Schengen le 14 juin 1985, tel qu'amendé par les Protocoles relatifs à l'adhésion des Gouvernements de la République italienne, du Royaume d'Espagne et de la République portugaise, et de la République hellénique, signés respectivement le 27 novembre 1990, le 25 juin 1991 et le 6 novembre 1992, fait à Bruxelles le 28 avril 1995;

2. Accord d'adhésion de la République d'Autriche à la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985 entre les Gouvernements des États de l'Union économique Benelux, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes signée à Schengen le 19 juin 1990, à laquelle ont adhéré la République italienne, le Royaume d'Espagne et la République portugaise, et la République hellénique par les Accords signés respectivement le 27 novembre 1990, le 25 juin 1991 et le 6 novembre 1992, et Acte final, faits à Bruxelles le 28 avril 1995.

Art. 2. De volgende Internationale Akten zullen volkomen uitwerking hebben :

1. Protocol betreffende de toetreding van de Regering van de Republiek Oostenrijk tot het Akkoord tussen de Regering van de Staten van de Benelux Economische Unie, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen, ondertekend te Schengen op 14 juni 1985, zoals gewijzigd bij de Protocollen van 27 november 1990, 25 juni 1991 en 6 november 1992 betreffende de toetreding van de Regeringen van respectievelijk de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek, en de Helleense Republiek, gedaan te Brussel op 28 april 1995;

2. Overeenkomst betreffende de toetreding van de Republiek Oostenrijk tot de Overeenkomst ter uitvoering van het tussen de Regering van de Staten van de Benelux Economische Unie, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek op 14 juni 1985 te Schengen gesloten Akkoord betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen, ondertekend te Schengen op 19 juni 1990, waartoe de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek, en de Helleense Republiek bij de Overeenkomsten van respectievelijk 27 november 1990, 25 juni 1991 en 6 november 1992 zijn toetgetreden, en Slotakte, gedaan te Brussel op 28 april 1995.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

We stemmen later over het wetsontwerp in zijn geheel.

PROJET DE LOI PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BELARUS CONCERNANT LE TRANSPORT PAR ROUTE, SIGNÉ À BRUXELLES LE 7 MARS 1995

Discussion générale et vote des articles

WETSONTWERP HOUDENDE INSTEMMING MET HET AKKOORD OVER HET WEGVERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK BELARUS, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 7 MAART 1995

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Belarus concernant le transport par route, signé à Bruxelles le 7 mars 1995.

Wij vatten de bespreking aan van het wetsontwerp houdende instemming met het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Belarus, ondertekend te Brussel op 7 maart 1995.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

M. Mahoux, rapporteur, se réfère à son rapport.

La parole est à M. Boutmans.

De heer Boutmans (Agalev). — Mijnheer de Voorzitter, ik wil alleen maar doen opmerken dat in de officiële lijst van aardrijkskundige namen van de Nederlandse Taalunie de naam Wit-Rusland is opgenomen, met de vermelding dat men soms ook Belarus hoort zeggen. Ik stel voor de benaming Wit-Rusland in de officiële akten te gebruiken. Laten wij ons niet op het terrein van de Nederlandse Taalunie begeven.

De Voorzitter. — Ik wil dit zeker laten onderzoeken, mijnheer Boutmans, maar uit wat ik van de internationale politiek weet, houd ik de indruk over dat de naam Belarus de officiële naam is van deze republiek.

De heer Boutmans (Agalev). — Dat is ook mijn indruk, mijnheer de Voorzitter. Toch geeft de Nederlandse Taalunie, die wij hebben opgericht om zich over dergelijke kwesties uit te spreken, als officiële benaming Wit-Rusland.

De Voorzitter. — Het is natuurlijk niet uit te sluiten dat dit boekje ondertussen achterhaald is. In het internationaal verkeer wordt bij mijn weten bijna geen andere naam meer gebruikt dan Belarus.

De heer Boutmans (Agalev). — Het boekje is pas uitgekomen in september 1996.

De Voorzitter. — Ik zal dit alleszins laten onderzoeken, mijnheer Boutmans.

Daar niemand meer het woord vraagt in de algemene beraadslaging verklaar ik ze voor gesloten en bespreken wij de artikelen van het wetsontwerp.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close, et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

L'article premier est ainsi rédigé :

Article premier. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 2. L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Belarus concernant le transport par route, signé à Bruxelles le 7 mars 1995, sortira son plein et entier effet.

Art. 2. Het Akkoord over het wegvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Belarus, ondertekend te Brussel op 7 maart 1995, zal volkomen uitwerking hebben.

— Adopté.

Aangenomen.

De Voorzitter. — We stemmen later over het wetsontwerp in zijn geheel.

Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

DOTATIE VAN DE SENAAT — UITGAVEN VAN HET DIENSTJAAR 1995, BEGROTING VOOR HET DIENSTJAAR 1996 EN BEGROTINGSRAMINGEN VOOR HET DIENSTJAAR 1997

Bespreking

DOTATION DU SÉNAT — DÉPENSES DE L'EXERCICE 1995, BUDGET POUR L'EXERCICE 1996 ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 1997

Discussion

De Voorzitter. — Wij vatten de bespreking aan van de Dotatie van de Senaat. Uitgaven van het dienstjaar 1995, begroting voor het dienstjaar 1996 en begrotingsramingen voor het dienstjaar 1997.

Nous abordons l'examen de la Dotation du Sénat. Dépenses de l'exercice 1995, budget pour l'exercice 1996 et prévisions budgétaires pour l'exercice 1997.

De bespreking is geopend.

La discussion est ouverte.

Het woord is aan de heer Anciaux.

De heer Anciaux (VU). — Mijnheer de Voorzitter, toen het stuk dat wij nu bespreken gisteren werd verspreid, kon ik niet aanwezig zijn op de vergadering van de Senaat. Daardoor heb ik het pas vandaag kunnen inzien. Toch heb ik geprobeerd dit document te doorgronden en er enkele opmerkingen bij te formuleren.

Ten eerste vind ik het erg spijtig dat in de detaillering geen vergelijking wordt gemaakt tussen de resultaten van 1995 en 1996, of tenminste met 11/12den van 1996. Dit zou nochtans heel wat verduidelijkingen kunnen brengen, te meer daar de begroting van 1996 voor een stuk een copie is van de begroting 1995. Daardoor wordt het voor ons erg moeilijk om de verschillende onderdelen te beoordelen. 1995 was natuurlijk een overgangsjaar, maar 1996 is het eerste normale jaar van deze Senaat zodat het bijzonder interessant ware geweest hierover wel zoveel mogelijk details in het stuk te laten opnemen.

Ten tweede, wij moeten ons uitspreken over de begroting 1996 en over de begrotingsramingen voor het dienstjaar 1997. Voor 1997 zijn wij natuurlijk goed op tijd, voor 1996 natuurlijk niet, waarmee ik zeker geen verwijt wil sturen naar het college van quaestoren. Wat wij hier doen is alleszins geen goed voorbeeld voor de Regering.

Als ik nu verder op de cijfers inga, is het mij niet duidelijk over welk bedrag de Senaat beschikt. Bepaalt de Senaat dit zelf of wordt dit vastgesteld door de Regering? Als we geen rekening houden met de zware investeringen, dan daalt de begroting lichtjes. Dit is positief, gelet op de besparingen die voor België noodzakelijk zijn. Ik heb overigens de indruk dat de Senaat krijgt wat hij vraagt. De pot is blijkbaar onuitputbaar. Ik snap dit niet goed en zou willen begrijpen hoe de begrotingstechniek die hierbij wordt toegepast, werkt. De begroting 1997 werd opgemaakt uitgaande van een stijgingspercentage van de index van 1,67 pct. Voor sommige posten zie ik echter helemaal geen verhoging en voor andere een verhoging die niet overeenstemt met 1,67 pct. Ik vraag me bijgevolg af waarop sommige bedragen zijn gebaseerd.

Sta me toe nu op de details in te gaan. Bij punt 1.1 merk ik dat in 1996 voor het «Secretariaat Voorzitter Senaat en Fractievoorzitters» 97 miljoen werd uitgetrokken. In 1997 wordt dat bedrag

opgetrokken tot 102,75 miljoen. Ik maak even een kleine berekening. Uitgaande van de regel dat een fractie voor elk lid 1,4 miljoen krijgt om personeel aan te werven, moet ik 63 senatoren vermenigvuldigen met 1,4 miljoen en 8 senatoren met 700 000 frank. Immers 8 senatoren zijn maar de helft waard van hun collega's. Ik kom aldus op 93,8 miljoen voor 1996. Dat betekent een verschil van 3,2 miljoen met de uitgetrokken kredieten. Wellicht moet ik daaruit besluiten dat die 3,2 miljoen eigenlijk bedoeld waren voor het Secretariaat van de Voorzitter. In 1997 wordt de post «Secretariaat Voorzitter Senaat en Fractievoorzitters» met 5,75 miljoen verhoogd. Blijkbaar worden alle senatoren weer op gelijke voet geplaatst. Ik kan daar alleen maar gelukkig om zijn. Om de discriminatie tussen de senatoren weg te werken wordt dus 5,6 miljoen uitgetrokken. Er blijft dan nog 150 000 frank over die volgens mij terecht bij de begroting voor het «Secretariaat van de Voorzitter» kunnen worden gevoegd, waardoor deze post van 3,2 op 3,35 miljoen komt. Zo kan het secretariaat worden uitgebreid. Met de financiële middelen die voorhanden zijn, kunnen alle senatoren nu op gelijke voet worden gesteld, een vraag die ik een jaar lang in alle kalmte heb gesteld, eerst aan de quaestoren en daarna aan het Bureau.

Ik stel vast dat de financiële middelen daarvoor alleszins voorhanden zijn. Ik kan nog altijd niet begrijpen waarom men meer dan een jaar geleden deze discriminatie tot stand heeft gebracht, waarom men een zekere discriminatie heeft ingevoerd voor de secretariaten van de fracties door hun dotaties te koppelen aan het al dan niet erkend zijn, aan het al dan niet vertegenwoordigd zijn in de commissies.

De heer Moens, ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op

De dertig stemmen die wij tekort kwamen om een vierde Senaatzetel te krijgen, kosten ons nu miljoenen.

Wanneer men aan elke senator 1,4 miljoen frank geeft om personeel aan te werven dan kan ik met de beste wil van de wereld niet aanvaarden dat men discrimineert op basis van de grootte van de fractie. Grote fracties worden immers al bevoordeeld omdat zij veel meer personeel kunnen aanwerven dan kleine fracties. Voor het feit dat een kleine fractie daarbovenop nog eens de helft moet inleveren, kan ik geen enkele zinnige uitleg vinden. Indien men wenst dat alle fracties ten volle meewerken aan de werkzaamheden van de Senaat en de geloofwaardigheid van de politiek en van de instelling helpen verbeteren, moeten de kleinere fracties juist meer middelen krijgen. Dat vraag ik echter niet. Ik vraag alleen een evenwaardige behandeling.

Vorig jaar heb ik de verkiezingsuitslagen naast elkaar gelegd. Ik doe dat vandaag niet, want dat zou vreemde resultaten geven. Ik vind het echter niet meer dan normaal dat wij allen met gelijke wapens kunnen strijden. De verhoging van de financiële middelen maakt dit perfect mogelijk. Ik neem aan dat deze verhoging niet zal worden gebruikt om degenen die al veel krijgen, nog meer te geven zodat degenen die het al met minder moeten stellen, nog minder krijgen. Ik ben niet vlug verontwaardigd, maar als dit het geval is, zal ik mijn verontwaardiging over de daken uitschreeuwen. Ik verwacht van het Bureau dat het deze discriminatie wegwerft.

Ik heb nog een vraag bij artikel 1, punt 2, dat betrekking heeft op de fractiesecretariaten. In 1996 was er reeds een verhoging met 5,5 miljoen tegenover de uitgaven in 1995. Voor 1997 is er een verhoging met 4 888 000 frank. Ik kan uit het verslag niet opmaken waarom die verhoging nodig was en hoe deze middelen worden verdeeld. Graag kreeg ik daarover bijkomende uitleg.

Het bedrag voor wedden en vergoedingen van het personeel is verhoogd met 24 miljoen. In 1995 was er reeds een verhoging met 40 miljoen. Ik ben daar niet tegen, maar aangezien we niet over details beschikken heb ik daarover een vraag. Worden deze middelen alleen gebruikt voor verhogingen van wedden en vergoedingen of wordt daarmee bijkomend personeel aangeworven? Dit lijkt mij erg belangrijk, gelet op de huidige hoge werkloosheid.

Ik heb dan nog een algemene opmerking die ik onder geen enkele rubriek kan rangschikken. Er wordt heel wat meer geld vrijgemaakt voor de luxe van de senatoren zoals voor het verstrekken van lichte maaltijden, fruit en dranken tijdens de verga-

deringen. Is er in een bedrag voorzien voor uitstappen, feestjes, een betere leefomgeving, betere lokalen, radio, televisie, enzovoort, voor het personeel? Kortom, wordt er geld uitgetrokken om het ons personeel aangenamer te maken?

In artikel 12 van de begroting worden de toelagen voor de parlementaire assemblees en verenigingen bepaald. Ik merk dat er daar een verhoging is van 16 433 643 frank uitgaven in 1995 naar 18 650 000 frank uitgetrokken krediet in 1997. Ik heb het geluk gehad om Zuid-Afrika te kunnen bezoeken met een interparlementaire organisatie die mij een zeer interessante NGO leek, maar die niet op het lijstje vermeld staat. Wanneer kunnen wij een debat organiseren over de vraag van welke verenigingen de Senaat lid is? Het gaat tenslotte over een bedrag van 18,5 miljoen frank voor lidgelden en dergelijke.

Artikel 14 gaat over de informatica. In 1995 werd hiervoor een bedrag van 12,8 miljoen gebruikt. In 1996, werd er 60 miljoen voor ingeschreven. Dit bedrag was waarschijnlijk wel nodig voor 1996 want er werden grootse zaken aangekondigd. Ik heb echter nog maar weinig concrete resultaten gezien. Op het secretariaat van onze fractie is er nog maar weinig veranderd. Voor 1997 maakt men een bedrag van 30 miljoen vrij, de helft van wat voor 1996 werd ingeschreven. Impliceert dit dat de grootste uitgaven reeds gedaan zijn en dat men nu in een uitvoeringsfase zit? Deze halvering is wellicht verantwoord, maar ik kan er niet onmiddellijk over oordelen.

In verband met artikel 15 c), diversen, heb ik twee opmerkingen. In 1995 werd er 108 250 frank vrijgemaakt voor advocatenhonoraria. Zijn er nog lopende processen waarbij de Senaat is betrokken? Zijn er advocaten die voor de Senaat optreden? Bovendien werd er in 1995 tot mijn verbazing 223 875 frank uitgegeven voor de controlecommissie rubriek: honoraria, verkiezingsuitgaven en boekhouding politieke partijen. Betalen wij aan de leden van deze commissie honoraria? Ik vind dit vreemd en zou op deze vraag graag een antwoord krijgen.

Ten slotte komen we tot het grootste bedrag in de begroting. Voor de terugbetaling van het aandeel van de Senaat in de aankoop van het bibliotheekgebouw wordt een bedrag gevraagd van 166 750 000 frank. Zonder dit bedrag zou de begroting 1997 duidelijk onder de begroting van vorig jaar liggen. Ik vraag mij af of wij de beslissing om de bibliotheek te verhuizen hadden moeten nemen. Het nieuwe gebouw kost een half miljard. Ons aandeel bedraagt meer dan 166 miljoen, dat is geen peulschil. Kan dit op een moment dat in het Huis van de parlementsleden veel minder leden rondlopen dan in de eerste helft van 1995? Was het echt nodig om de bibliotheek te verhuizen? Als ik hier ben en naar de bibliotheek wil gaan is het toch handig om geen te grote afstand te moeten afleggen. Ofschoon ik weet dat er in het gebouw nog een kleine cel gevestigd is, vrees ik dat het feit dat de bibliotheek in een apart gebouw is ondergebracht een ongunstig effect zal hebben op het onderzoek. Wellicht is het al te laat om hieraan nog iets te veranderen, maar uiteindelijk hangt alles toch af van de goedkeuring van de dotatie.

Vermits onze fractie niet wordt betrokken bij de besprekingen in de commissies, ben ik verplicht mijn bedenkingen te formuleren in de plenaire vergadering.

M. le Président. — La parole est à M. Bock, président du collège des questeurs.

M. Bock (PRL-FDF), président du collège des questeurs. — Monsieur le Président, je remercie M. Anciaux, à la fois de son intervention et du ton qu'il lui a donnée. M. Delcroix fournira dans quelques instants les précisions souhaitées. Je m'en tiendrai donc à quelques informations plus générales.

M. Anciaux a émis une première remarque, soulignant que les onze douzièmes de 1996 devraient aujourd'hui être connus, puisque nous sommes à la mi-décembre. Je voudrais préciser que nous aurons encore à payer des factures relatives à l'année 1996 jusqu'au mois de février ou de mars 1997 et que, pour cette raison, nous ne pouvons donner aujourd'hui de réponse exacte quant aux onze douzièmes du budget 1996, même si la fin de l'année est proche.

Pour ce qui est de la dotation du Sénat, la Constitution précise effectivement que le Sénat fixe lui-même ses dotations. Il faut toutefois noter que le vote sur les dotations relève de la Chambre. Vous mettez là le doigt sur un des aspects du système qui fait que si nous fixons nous-mêmes nos dotations, il revient toutefois à la Chambre d'introduire les éventuels amendements.

Je profite volontiers de l'occasion pour souligner que nous avons travaillé en parfaite collaboration avec le ministre du Budget et je me réjouis que le Sénat ait obtenu des arrangements honorables pour notre dotation. Je rappelle également qu'au moment où le Gouvernement avait demandé des réductions, nous avons pu justifier notre situation. Les présidents de la Chambre et du Sénat et le ministre du Budget sont arrivés à un accord et nos collègues de la Chambre ont bien voulu approuver les amendements nécessaires.

Par ailleurs, M. Anciaux a relevé que notre budget a diminué par rapport à l'année dernière, hors dépenses de capital. En effet, la question de la bibliothèque a posé problème. D'ailleurs, le Sénat était moins enthousiaste que la Chambre à propos du déménagement de la bibliothèque. Il faut cependant préciser qu'en vertu de la nouvelle Constitution, la Chambre doit désormais abriter également les documents relatifs aux naturalisations ainsi que les services de l'ombudsman. Cela explique que la part de la Chambre est plus importante et que celle du Sénat dans l'ensemble des dépenses de 500 millions s'élève à 167 millions.

M. Anciaux a également abordé la question de l'achat du bâtiment. Ce dernier a été acquis dans les conditions où il pouvait l'être; puisqu'il était à vendre, que pouvions-nous faire d'autre? Je rappelle que le maintien de la bibliothèque dans ses anciens locaux posait un réel problème de sécurité, les plafonds et donc les planchers n'étant plus suffisamment solides, compte tenu du poids des ouvrages entreposés.

Pour information, au mois de juin dernier, un problème similaire s'est posé dans les locaux de la comptabilité, où nous avons dû entreprendre de toute urgence des travaux estimés à un montant de 4 à 5 millions. Globalement, compte tenu des besoins de la Chambre et de la nécessaire harmonie entre nos deux assemblées, je pense que la solution intervenue n'est pas mauvaise. De ce fait, notre boni de 74 millions devient un moins de l'ordre de 80 millions. Mais, dans le même temps, notre patrimoine — ou nos investissements — a augmenté de 167 millions, ce qui n'est pas négligeable.

Vous avez formulé des remarques au sujet des secrétariats du Président et des groupes. M. Delcroix vous donnera tout à l'heure les chiffres précis à cet égard. Il faut savoir que les montants en cause tiennent compte de la programmation sociale et d'une indexation de 1,67 p.c. dont vous avez parlé.

Vous regrettez ne pas avoir été associé aux travaux, et je vous comprends. Lorsque l'on est depuis longtemps dans l'opposition, on est sans doute plus attentif à cela. Si mon parti remplissait un jour les conditions pour avoir accès aux commissions, je serais associé à ce genre de débat et je crois que je devrais m'incliner.

Lorsque votre Vice-Premier ministre, M. Schiltz, était ministre du Budget, il participait à l'établissement de la dotation du Sénat. De plus, des représentants de votre groupe étaient membres du Bureau où avait lieu la discussion y relative.

La situation était différente de celle d'aujourd'hui: les groupes qui n'étaient pas reconnus n'avaient aucun droit en ce domaine. Les questeurs n'étant que les exécutants, il ne leur appartient pas de prendre position décisive en la matière.

Le Règlement ne prévoit rien pour le problème qui nous occupe et le montant que nous avons accordé ne doit pas être considéré comme un cadeau ou une charité, mais comme un geste du Bureau.

En fait, soit nous appliquions le Règlement et nous ne donnions rien, ce qui eut été plus facile pour nous, soit nous ne l'appliquions pas et nous donnions la totalité.

Pour montrer notre bonne volonté, nous avons fait une sorte de compromis. Nous n'avons pas appliqué les adages *dura lex sed lex* et nous avons suivi une voie médiane; nous estimons avoir posé un geste significatif.

M. Delcroix vous fournira tout à l'heure tous les chiffres utiles, mais soyez convaincu que nous avons pris cette décision de façon tout à fait collégiale, agissant avec conviction et de bon cœur.

Vous avez encore posé une question au sujet des membres de la commission électorale. Effectivement, ils ne reçoivent aucune indemnité, même si des dépenses leur incombent parfois.

J'espère avoir réussi à vous faire comprendre notre point de vue. Mes deux collègues, Mme Delcourt et M. Delcroix, vous apporteront dans quelques instants les réponses souhaitées. M. Delcroix interviendra plus particulièrement sur les problèmes informatiques et de NOMOS pour le travail législatif passé et à venir.

Je vous remercie une fois encore de vos remarques, monsieur Anciaux, ainsi que du ton que vous avez utilisé.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Delcroix.

De heer Delcroix (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, ik zal trachten op de bemerkingen van de heer Anciaux een antwoord te geven en wat de heer Bock heeft gezegd aan te vullen. Ik meen dat er een misverstand is gerezen. Wij moeten hier niet de begroting 1996 goedkeuren. Dat hebben wij vorig jaar gedaan. Zij wordt hier alleen vermeld als vergelijkingspunt. Wij stellen nu voor de begroting 1997 goed te keuren. Vermits wij de resultaten van 1996 nog niet kennen, vergelijken wij ze met de resultaten van de begroting 1995.

De heer Bock heeft uiteengezet hoe wij ons budget bepalen. Wij doen dat inderdaad autonoom en dat is grondwettelijk bepaald. Wij zenden ze over aan de Regering en aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, die erover moet stemmen. Wat de index betreft, zegt de heer Anciaux dat sommige posten stijgen, andere niet en vraagt hij hoe wij komen tot een indexatie met 1,67 pct. Wij kijken waar de voorbije jaren werd geïnvesteerd, of er aanwervingen plaatsvonden en of die trend zich verder zal zetten. De begroting 1997 is dus wel beredeneerd.

De belangrijkste zorg van de heer Anciaux is de discriminatie van de kleinere fracties. Hij betwist de ordentelijkheid van het Reglement dat in het verleden tot stand is gekomen toen ook zijn fractie in het Bureau zat. Kleinere fracties werden toen gepenaliseerd, onder meer ook omdat het Vlaams Blok niet tot de erkende fracties behoorde.

Ingevolge een aantal vragen die in de loop van het jaar werden gesteld, hebben wij getracht om een lijn te trekken in de beslissingen en passen wij de 50 pct.-regeling toe voor de niet-erkende fracties.

Wat de financiering van politieke partijen betreft wordt een ander systeem toegepast. De Volksunie krijgt ongeveer 18,5 miljoen en de subsidie voor de fractie bedraagt iets meer dan zeven miljoen. Voor de medewerkers van de fractievoorzitter wordt op jaarbasis 2,2 miljoen uitgetrokken. Daarbuiten zijn er nog enkele kleine posten zoals de tussenkomst in de kosten voor informatica: 25 000 frank per lid per legislatuur, wat 75 000 frank maakt. Er zijn ook nog de kranten die ter beschikking worden gesteld. Voor de VU-fractievoorzitter zijn er dat een tweetal. Het zijn allemaal kleine posten, maar de som van al die onderdelen verklaart grotendeels het soms grote verschil tussen de bedragen die de verschillende fracties krijgen.

De Quaestuur heeft verschillende berekeningen gemaakt en heeft de vraag of de notie «erkende fractie» moet worden gehandhaafd voorgelegd aan het Bureau, aangezien het hier niet alleen om een financiële, maar ook om een politieke beslissing gaat.

Wat de wedden en vergoedingen betreft, is de stijging in 1996 eerder bescheiden ten opzichte van de uitgaven in 1995. Het is overigens niet uitgesloten dat de stijging in 1996 nog kleiner zal zijn. De stijging met ongeveer 25 miljoen in 1997 tegenover 1996 is mede het gevolg van het feit dat op 1 januari 1997 de loonblokkering een einde neemt. Sommige van onze beslissingen en van onze voorgangers in verband met lonen en vergoedingen konden omwille van de loonblokkering niet worden uitgevoerd. In de mate dat de loonnorm van 6,1 pct. van de Regering het ons toestaat, zullen we deze beslissingen gedeeltelijk uitvoeren. Vandaar de grotere stijging in 1997 ten opzichte van 1996.

De heer Anciaux maakte tevens algemene opmerkingen inzake personeelsvoorzieningen, zoals fruit, dranken, feestjes, betere leefomgeving enzomeer. Het is sympathiek dat hij bekommerd is om het personeel. Voor problemen die in de personeelsraad aan de orde worden gebracht, proberen wij indien mogelijk een oplossing uit te werken, maar zijn wij steeds bereid bijkomende opmerkingen in overweging te nemen. Deze kosten zijn vervat in de post algemene uitgaven; hiervoor werd geen afzonderlijke post in de begroting ingeschreven.

Wij betalen onder meer bijdragen voor de Raad van Europa, de OVSE, de Westeuropese Unie en de Interparlementaire Unie. De dienst Externe Betrekkingen kan de exhaustieve lijst met vermelding van de bedragen bezorgen. Dit geldt overigens ook voor de andere diensten. Het is immers geenszins de bedoeling hierover gegevens achter te houden, aangezien de begroting behoorlijk is opgesteld.

1996 was een bijzonder belangrijk jaar voor de Senaat. Op het vlak van de informatica werden er aanzienlijke inspanningen gedaan, onder meer voor het NOMOS-project. Dit heeft vooral een weerslag gehad op de dienst informatica zelf, die in enkele jaren sterk is uitgebreid, maar ook op de andere diensten, hoewel dit nog te weinig tot uiting komt. In de loop van 1997 zal dit evenwel duidelijker worden. Ook de bruikbaarheid van de informatica voor de leden en de fracties zal verbeteren.

De inrichting van een professioneel leslokaal voor informatica zal op de agenda van één van de volgende vergaderingen van de quaestoren staan. Dat zal de medewerkers van de Senaat en van de fracties en de senatoren zelf de mogelijkheid bieden om lessen te nemen. Ook voorziet men in een nieuw systeem van bekabeling van het hele gebouw en in een verbinding met de Kamer. Dat werd vorige week beslist. Op het vlak van informatica is dus heel wat gebeurd. In 1997 zetten wij de financiële inspanning verder, hoewel ze minder groot zal zijn dan in 1996. Het project loopt in ieder geval verder. Ik verwacht dat wij tegen de zomervakantie een aantal mooie resultaten zullen kunnen tonen.

Hoe staat het met de lopende processen? Ik ben op de hoogte van één proces. Een informaticafirma bleek niet te kunnen voldoen aan de voorwaarden van het contract. Wij hebben het contract met die firma verbroken, waarop ze ons voor het gerecht heeft gedaagd. Indien de heer Anciaux dit wenst, kan ik hem later inlichtingen bezorgen over andere processen.

Wat de honoraria betreft, heeft de heer Bock geantwoord dat senatoren en personeelsleden van de Senaat geen honoraria krijgen. Wel worden soms honoraria betaald aan experts die de commissies bijstaan. Dit was waarschijnlijk het geval voor de commissie waarover de heer Anciaux sprak. Ook professoren aan wie wij advies vragen, krijgen een honorarium. Zo hebben wij onlangs voor een informaticaproject een audit laten uitvoeren door een Vlaamse en een Waalse professor. Ook als er wervingsexamens worden ingericht, ontvangen de professoren die examenvragen opmaken en mondelinge examens afnemen, een honorarium. Deze honoraria zijn redelijk. Ze zijn niet belachelijk laag, zoals de honoraria voor de bijzitters van verkiezingen, maar ze zijn ook niet excessief hoog.

Hoe staat het met de aankoop van de bibliotheek? In onze relatie met de Kamer zijn een aantal misverstanden gerezen. De Kamer is een beetje zijn eigen weg gegaan en heeft beslist de bibliotheek te verhuizen. Op een bepaald ogenblik hebben wij moeten beslissen of de Senaat de Kamer zou volgen ofwel de bibliotheek zou laten opdelen. Het Bureau heeft dan de beslissing genomen de Kamer te volgen, maar een documentatiecel van de bibliotheek in de Senaat te houden. Volgens mij was er geen alternatief. Het Huis van de parlementsleden kwam niet in aanmerking. Het aantal parlementsleden is inderdaad verminderd, maar er werden meer fractiemedewerkers aangeworven. In de Kamer is de verhoging nog aanzienlijker dan in de Senaat. Men wilde ook de persoonlijke universitaire medewerkers die werden aangeworven, een kantoor geven dicht bij dat van de parlementsleden. Men heeft hieraan prioriteit gegeven en het project om de bibliotheek in het Huis van de parlementsleden te huisvesten, opgegeven.

M. le Président. — La parole est à Mme Delcourt.

Mme Delcourt-Pêtre (PSC). — Monsieur le Président, je n'ai rien à ajouter. Je partage tout à fait l'analyse de mes collègues questeurs. Je me tiens à la disposition de M. Anciaux pour de plus amples informations.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Anciaux.

De heer Anciaux (VU). — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de quaestoren voor hun antwoord.

De agenda van deze plenaire vergadering vermeldt als punt 7 «Dotatie van de Senaat — Uitgaven van het dienstjaar 1995, begroting voor het dienstjaar 1996 en begrotingsramingen voor het dienstjaar 1997». Ik heb mij laten misleiden door de term «begroting». Ik verontschuldig mij voor de verwarring die ik daardoor heb veroorzaakt.

Ik vind de voorgestelde begroting meer dan ordentelijk. Mijn vragen zijn niet ingegeven door achterdocht; een stevige honger naar informatie ligt nu eenmaal in mijn slecht karakter.

Als voor de bibliotheek de keuze ging tussen in twee delen of mee verhuizen, dan begrijp ik dat de voorkeur niet naar de eerste keuze uitging. Toch vind ik het spijtig dat de beslissing door sommigen in de Kamer van volksvertegenwoordigers lichtjes werd geforceerd.

Ik heb geen opmerkingen over de toelagen aan parlementaire assemblees en verenigingen, ik vraag mij wel af of de lijst niet moet worden geactualiseerd. Sommige verenigingen kunnen misschien worden geschrapt en andere toegevoegd. Ik zal niet nalaten mijn suggesties terzake mee te delen.

De kredieten voor het secretariaat van de Senaatsvoorzitter en voor de secretariaten van de fractievoorzitters worden uitgekeerd in uitvoering van recentelijke genomen beslissingen. Trouwens ook de 1,4 miljoen frank per parlements lid voor het aanwerven van personeel vloeit voort uit een recente maatregel. Bijgevolg dient het toekennen van die kredieten ook niet te gebeuren op grond van het criterium of een fractie erkend of niet erkend is, of stemrecht in de commissies heeft of niet. Door deze kredieten op uniforme wijze uit te keren, overtreden wij ons Reglement niet. Ik heb het hier niet over de kredieten voor de fractiesecretariaten, die sinds lang gedifferentieerd zijn.

Tussen de partijen die deelnemen aan de overleggroep in het leven geroepen door Kamervoorzitter Langendries, bestond niet alleen een zeer grote eensgezindheid om de rol van de wetgevende macht ten aanzien van de uitvoerende macht te herwaarderen, maar ook die van de kleine fracties in de parlementaire assemblees. Ik wil collega Delcroix graag op zijn woord geloven; volgens hem werd de appel in twee gesneden of werd het niets. De vergelijking met het Vlaams Blok gaat hier niet op, want de vergoeding waarvan sprake werd in het verleden niet uitgekeerd rekening houdend met het aantal senatoren. De vergoeding voor het fractiesecretariaat werd wel — en wordt nog steeds — op een gedifferentieerde wijze uitgekeerd.

Kleine fracties moeten mijns inziens ten minste op voet van gelijkheid met de grote worden behandeld; zij verdienen eigenlijk een betere behandeling omdat zij de waarborg vormen voor het pluralistisch karakter van onze democratie. Mocht ik ooit deel uitmaken van een grote fractie, dan zal ik zijn standpunt terzake

niet veranderen. Jeugdleiders die vanaf de eerste dag van hun leiderschap vergeten hoe zij als jong lid baalden van de verwijten die de leiding maakte, en zelf volop op de jongeren afgeven heb ik nooit echt kunnen appreciëren. Ik hoop dat de discussie over de ondersteuning van de kleine fracties niet gesloten is, te meer daar het slechts gaat om een bedrag van 5,6 miljoen op een begroting van bijna 2 miljard frank.

Alle fracties hebben mij in een persoonlijk onderhoud laten weten mijn standpunt terzake te delen. Achter de rug worden blijkbaar andere standpunten ingenomen. Toen de beslissing genomen was in het Bureau, heb ik weer alle fracties gecontacteerd en stuk voor stuk hebben zij mij verzekerd dat zij mijn voorstel hebben gesteund. Het is onbegrijpelijk dat mijn voorstel dus niet werd aanvaard. Die houding vind ik hypocriet. Hier ontbreekt het aan eerlijkheid. Ik reken erop dat dit wordt rechtgezet.

De Voorzitter. — Daar niemand meer het woord vraagt in de bespreking, verklaar ik ze voor gesloten.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion, je la déclare close.

We stemmen later over de dotatie van de Senaat.

Il sera procédé ultérieurement au vote sur la dotation du Sénat.

WETSVOORSTEL

Inoverwegingneming

Mededeling van de Voorzitter

PROPOSITION DE LOI

Prise en considération

Communication de M. le Président

De Voorzitter. — Er werden geen opmerkingen gemaakt betreffende de inoverwegingneming van het wetsvoorstel waarvan sprake bij het begin van onze vergadering. Ik veronderstel dus dat de Senaat het eens is met het voorstel van het Bureau.

Aucune observation n'ayant été formulée quant à la prise en considération de la proposition de loi dont il a été question au début de la séance, puis-je considérer qu'elle est envoyée à la commission compétente? (*Assentiment.*)

Dan is het wetsvoorstel in overweging genomen en naar de aangeduide commissie verwezen.

Cette proposition de loi est donc prise en considération et envoyée à la commission indiquée.

Dames en heren, onze agenda voor vandaag is afgewerkt.

Notre ordre du jour est ainsi épuisé.

De Senaat vergadert opnieuw vrijdag 20 december 1996 om 11 uur.

Le Sénat se réunira le vendredi 20 décembre 1996 à 11 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(*De vergadering wordt gesloten om 17 h 45 m.*)

(*La séance est levée à 17 h 45 m.*)