

SEANCE DU MERCREDI 20 JUIN 1979
VERGADERING VAN WOENSDAG 20 JUNI 1979ASSEMBLEE
VOLTALLIGE VERGADERING

SOMMAIRE :

CONGES :

Page 666.

MESSAGES :

Page 666.

Chambre des représentants.

COMMUNICATION :

Page 667.

Dépenses en marge du budget.

PROJETS DE LOI (Discussion) :

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1979.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1978.

Interpellation jointe de M. Lagneau au ministre des Communications sur « l'électrification de la ligne de chemin de fer Saint-Ghislain-Quévrain ».

Discussion générale. — *Orateurs* : MM. Boey, Neuray, Van Herreweghe, Belot, Canipel, Conrotte, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Maes, Gijs, Mme Mayence-Goossens, MM. Flagothier, De Bondt, Bailly, De Rouck, Mesotten, M. Chabert, ministre des Communications, p. 667.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1979.

Vote des articles, p. 688.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1978.

Vote des articles, p. 690.

Interpellation. — *Orateurs* : MM. Lagneau, Hismans, M. Chabert, ministre des Communications, p. 691.

Projet de loi relatif à l'indemnité des membres du Parlement européen.

Discussion générale. — *Orateur* : M. Delpérée, rapporteur, p. 693.

Vote des articles, p. 694.

Ann. parl. Sénat — Session extraordinaire 1979
Parlem. Hand. Senaat — Buitengewone zitting 1979

INHOUDSOPGAVE :

VERLOF :

Bladzijde 666.

BOODSCHAPPEN :

Bladzijde 666.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

MEDEDELING :

Bladzijde 667.

Uitgaven buiten de begroting.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking) :

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1979.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1978.

Toegevoegde interpellatie van de heer Lagneau tot de minister van Verkeerswezen over « de elektrificatie van de spoorlijn Saint-Ghislain-Quévrain ».

Algemene bespreking. — *Sprekers* : de heren Boey, Neuray, Van Herreweghe, Belot, Canipel, Conrotte, Mevr. Panneels-Van Baelen, de heren Maes, Gijs, Mevr. Mayence-Goossens, de heren Flagothier, De Bondt, Bailly, De Rouck, Mesotten, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 667.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1979.

Stemming over de artikelen, blz. 688.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1978.

Stemming over de artikelen, blz. 690.

Interpellatie. — *Sprekers* : de heren Lagneau, Hismans, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 691.

Ontwerp van wet betreffende de vergoeding van de leden van het Europese Parlement.

Algemene bespreking. — *Spreker* : de heer Delpérée, verslaggever, blz. 693.

Stemming over de artikelen, blz. 694.

INTERPELLATION (Demande):

Page 694.

M. De Rouck à **M. Ramaekers**, ministre de l'Education nationale, sur « le licenciement des instituteurs n'ayant pas réussi l'examen de « connaissances approfondies du français » pour être admis à enseigner à Bruxelles et dans les communes à facilités ».

PROJETS DE LOI (Dépôt):

Page 695.

Le gouvernement:

Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel signé à Luxembourg le 21 juin 1977, modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise réglant l'exploitation du réseau des chemins de fer luxembourgeois, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946.

Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants:

- 1) Convention portant création de l'Organisation internationale de Télécommunications maritimes par satellites (Inmarsat) et Annexe;
 - 2) Accord d'exploitation relatif à l'Organisation internationale de Télécommunications maritimes par satellites (Inmarsat) et Annexe,
- faits à Londres le 3 septembre 1976.

PROPOSITION DE LOI (Dépôt):

Page 695.

MM. Moureaux et Bonmariage. — Proposition de loi portant modification de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions.

PROPOSITION DE RESOLUTION (Dépôt):

Page 695.

M. Leemans. — Proposition de résolution relative à l'aide de la Belgique aux réfugiés du Viêt-nam.

INTERPELLATIE (Verzoek):

Bladzijde 694.

De heer De Rouck tot de heer Ramaekers, minister van Nationale Opvoeding, over « de afzetting van de onderwijzers die niet slaagden in het examen « grondige kennis Frans » om toegelaten te worden les te geven te Brussel en in de faciliteitengemeenten ».

ONTWERPEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 695.

De regering:

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Toegevoegd Protocol ondertekend te Luxemburg op 21 juni 1977, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Overeenkomst inzake de exploitatie van het Luxemburgs spoorwegwet, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale akten:

- 1) Verdrag inzake de Internationale Organisatie voor Maritieme Satellieten (Inmarsat) en Bijlage;
 - 2) Exploitatie-Overeenkomst inzake de Internationale Organisatie voor Maritieme Satellieten (Inmarsat) en Bijlage,
- opgemaakt te Londen op 3 september 1976.

VOORSTEL VAN WET (Indiening):

Bladzijde 695.

De heren Moureaux en Bonmariage. — Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE (Indiening):

Bladzijde 695.

De heer Leemans. — Voorstel van resolutie betreffende de hulp van België aan de Vietnamese vluchtelingen.

PRESIDENCE DE M. ROBERT VANDEKERCKHOVE, PRESIDENT

VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER ROBERT VANDEKERCKHOVE, VOORZITTER

MM. Mesotten et Bogaerts, secrétaires, prennent place au bureau.

De heren Mesotten en Bogaerts, secretarissen, nemen plaats aan het bureau.

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 14 h 05 m.

De vergadering wordt geopend te 14 u. 05 m.

CONGES — VERLOF

Mme Mathieu-Mohin, à l'étranger; **MM. Adriaensens et Radoux**, empêchés; **Toussaint et Van den Eynden**, retenus par des obligations professionnelles; **Février**, retenu par des obligations professionnelles les 20 et 21 juin; **Bascour**, indisposé, demandent un congé.

Vragen verlof: **Mevr. Mathieu-Mohin**, in het buitenland; de heren **Adriaensens en Radoux**, belet; **Toussaint en Van den Eynden**, wegens beroepsplichten; **Février**, wegens beroepsplichten op 20 en 21 juni; **Bascour**, ongesteld.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Lambiotte et van Waterschoot, en mission à l'étranger (UEO); **Lahaye**, retenu par d'autres obligations; **Lutgen**, retenu par des obligations professionnelles; **Paulus**, pour raisons de santé; **E. Lacroix**, retenu par d'autres devoirs, demandent de les excuser de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren **Lambiotte en van Waterschoot**, met opdracht in het buitenland (WEU); **Lahaye**, wegens andere plichten; **Lutgen**, wegens beroepsplichten; **Paulus**, wegens gezondheidsredenen; **E. Lacroix**, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 14 juin 1979, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1° Contenant le budget du ministère de l'Intérieur de l'année budgétaire 1979.

Bij boodschappen van 14 juni 1979 zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1^e Houdende de begroting van het ministerie van Binnenlandse Zaken voor het begrotingsjaar 1979.

2^e Ajustant le budget du ministère de l'Intérieur de l'année budgétaire 1978.

2^e Houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Binnenlandse Zaken voor het begrotingsjaar 1978.

3^e Contenant le budget de la gendarmerie de l'année budgétaire 1979.

3^e Houdende de begroting van de rijkswacht voor het begrotingsjaar 1979.

4^e Ajustant le budget de la gendarmerie de l'année budgétaire 1978.

4^e Houdende aanpassing van de begroting van de rijkswacht voor het begrotingsjaar 1978.

— Inscrits à l'ordre du jour.

Op de agenda geplaatst.

5^e Modifiant les articles 19, 20, 21, 22 et 43bis de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire et les articles 121, 166, 223, 226 et 229 du Code judiciaire.

5^e Tot wijziging van de artikelen 19, 20, 21, 22 en 43bis van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken en van de artikelen 121, 166, 223, 226 en 229 van het Gerechtelijk Wetboek.

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

Par messages du même jour, la Chambre fait connaître qu'elle a adopté, tels qu'ils lui ont été transmis par le Sénat, les projets de loi :

1^e Contenant le budget du ministère des Classes moyennes de l'année budgétaire 1979.

Bij boodschappen van dezelfde dag deelt de Kamer mede dat zij heeft aangenomen, zoals zij haar door de Senaat werden overgezonden, de ontwerpen van wet :

1^e Houdende de begroting van het ministerie van Middenstand voor het begrotingsjaar 1979.

2^e Ajustant le budget du ministère des Classes moyennes de l'année budgétaire 1978.

2^e Houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Middenstand voor het begrotingsjaar 1978.

— Pris pour notification.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATIONS — MEDEDELINGEN

Dépenses en marge du budget — Uitgaven buiten de begroting

M. le Président. — En application de l'article 24, alinéa 2, de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le Premier ministre transmet au Sénat, par dépêche du 15 juin 1979, des exemplaires des délibérations (n^{os} 2672 et 2673), prises par le Conseil des ministres et relatives à des dépenses faites en marge du budget.

In uitvoering van artikel 24, 2e lid, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, zendt de Eerste minister aan de Senaat, bij dienstbrief van 15 juni 1979, exemplaren over van de beraadslagingen (nrs. 2672 en 2673), door de Ministerraad getroffen betreffende uitgaven gedaan buiten de begroting.

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financien.

M. le Président. — Il est donné acte de cette communication au Premier ministre.

Van deze mededeling wordt aan de Eerste minister akte gegeven.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

*Algemene beraadslaging en stemming
over de artikelen*

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER LAGNEAU TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN OVER « DE ELEKTRIFICATIE VAN DE SPOORLIJN SAINT-GHISLAIN-QUIEVRAIN »

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

Discussion générale et vote des articles

INTERPELLATION JOINTE DE M. LAGNEAU AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS SUR « L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER SAINT-GHISLAIN-QUIEVRAIN ».

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen en de daaraan toegevoegde interpellatie van de heer Lagneau.

Nous abordons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications, auquel a été jointe l'interpellation de M. Lagneau.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer Boey.

De heer Boey. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Dames en Heren, ik wens mijn uiteenzetting beknopt te houden.

Na de uitvoerige gedachtenwisseling in de bevoegde Senaatscommissie en na de bespreking van de begroting van Verkeerswezen in de Kamer van volksvertegenwoordigers zal ik trachten niet in herhaling te vervallen.

Een probleem dat mijn zeer bekommert, hoewel het niet rechtstreeks onder uw departement ressorteert, is dat van onze energiebevoorrading. Ik geloof dat niemand zich begoochelingen maakt: een energiecrisis is onafwendbaar. Enkele dagen geleden werd de alarmbel voor het eerst gehoord te Deurne, waar de vliegtuigen van Sabena met bestemming Londen niet konden vertrekken bij gebrek aan vliegbrandstof. Inmiddels werd weliswaar een tijdelijke oplossing gevonden, maar een oplossing die ons zeker niet in slaap mag wekken. Dit incident heeft als het ware het voortbestaan van het vliegveld Deurne in het gedrang gebracht.

Indien morgen de niet-Sabena-vliegtuigen, de zakenvliegtuigen en andere zich niet meer in brandstof kunnen bevoorraden in ons land, dan betekent zulks het begin van het einde van het voortbestaan van de regionale luchthavens, met alle daaraan verbonden gevolgen, in de eerste plaats de werkloosheid.

Het vraagstuk blijft ten andere niet beperkt tot de luchtvaart vermits deze problemen evenzeer rijzen voor alle openbaar vervoer, voor alle autocars, voor alle autobussen van de buurtspoorwegen en van de privé-ondernemers. Ik betreurt het dat de regering schijnbaar de moed mist om het energievraagstuk aan te pakken zoals de omstandigheden vereisen. Al te lang heeft men geaarzeld en de realiteit ontvlucht.

De gedachtenwisselingen in de commissie van Economische Zaken zijn nuttig, maar het ware evenzeer gewenst dat u de commissie van Verkeerswezen zou voorlichten over de maatregelen die u plant om het hoofd te bieden, in de sector openbaar vervoer, bij Sabena enz., aan een energiecrisis die, ik herhaal, onafwendbaar op ons afkomt.

Samenhangend met de energiebesparingen doet zich het vraagstuk voor van de snelheid der motorvoertuigen op onze wegen en als dusdanig van de veiligheid zelve.

Veiligheid op onze wegen veronderstelt een doorgevoerde controle op deze snelheid. Welnu, de Belgen, hetzij Waal of Vlaming, hebben schijnbaar nog niet de mentaliteit om zichzelf een discipline ter zake op te leggen.

Nu begrijp ik zeer goed dat rijkswacht en plaatselijke politie niet overal tegelijkertijd controle kunnen uitoefenen. Ik vraag me echter af of « zich opstellen met een combi » achter een berm of tussen boshes om alzo bij verrassing de wegpiraten te betrappen, wel de goede methode is. Moet de oplossing niet gezocht worden in een andere richting, namelijk het plaatsen van vaste posten, die gedeelten van autostrades volledig kunnen controleren of het plaatsen van radarinstallaties bij het inrijden van gemeenten en steden, zodat de weggebruikers vooraf gewaarschuwd zijn dat ze gecontroleerd worden?

Wat mij evenzeer opvalt is dat vooral de vreemdelingen en zeer zeker de chauffeurs van grote vrachtwagens zich minder en minder bekommeren om onze verkeersreglementen. Men is dikwijls verbaasd maar vooral verbolgen wanneer men bepaalde piraten acrobatieën ziet uithalen op onze wegen. Ik ben van nature uit een zachtmoedig man maar het komt mij voor dat uw diensten, samen met andere departementen, niet streng genoeg kunnen optreden.

Dit betekent nu weer niet dat wij in een ander uiterste moeten vervallen. Ik doel vooral op het behalen van een rijbewijs of het opnieuw behalen van dergelijk bewijs nadat men een veroordeling heeft opgelopen.

Ik geloof dat er iets misloopt bij de beoordeling door de technische controles. Niet zelden gebeurt het dat het behalen van een rijbewijs teruggebracht wordt tot het betalen van grote bedragen aan rijsscholen, opnieuw aan technische controles, opnieuw aan rijsscholen. Misschien ware het wel aangewezen indien u deze aangelegenheden van nabij zou laten onderzoeken. Ik heb de indruk dat er misbruiken zijn ontstaan die noch u zelf, noch uw diensten ooit hebben gewent.

Wel vraag ik me af of het niet noodzakelijk zal worden in onze meer en meer gemotoriseerde maatschappij, en wanneer men een bepaalde ouderdom heeft bereikt, de verplichting op te leggen zich te onderwerpen aan bepaalde testen ten einde na te gaan of men nog over voldoende reactie beschikt in het moderne verkeer.

Ik wens ook even stil te staan bij het openbaar vervoer.

Indien wij al de nota's, studies en brochures doornemen die handelen over het openbaar vervoer, dan komt men ontegensprekelijk tot het besluit dat ons land een heleboel specialisten ter zake bezit. Maar ik heb al vastgesteld dat al die gespecialiseerde experts het laken gewoonlijk naar zich toe halen wanneer zij een bepaalde stelling verdedigen.

Mij persoonlijk komt het voor dat wij ergens een halt zullen moeten toeroepen, zoniet zal de gemeenschap onmogelijk de lasten kunnen blijven dragen. Ik neem slechts als voorbeeld de NMBS. In de ons overhandigde nota schrijft u dat binnen de perken van haar financiële middelen, die zij zo optimaal mogelijk moet aanwenden, de NMBS haar vervoeraanbod zo goed mogelijk aan de vraag aanpast. En u schrijft terecht dat vastgesteld werd dat in vele gevallen een te groot aantal stopplaatsen werden ingevoerd.

U maakt de berekening, Mijnheer de Minister, en u hebt beslist dat een aantal stopplaatsen zullen worden afgeschaft. Indien u echter A zegt, moet u ook B zeggen. Het gaat niet alleen over de stopplaatsen. Het gaat evenzeer over de lijnen zelf. Waarom geen telling van het aantal reizigers die gebruik maken van de trein op een bepaald traject? Ik ken trajecten die nooit renderend zullen worden, die aan de gemeenschap miljoenen kosten en die in 't leven worden gehouden om redenen die niet altijd te maken hebben met een rationele exploitatie van het openbaar vervoer. U is op de goede weg maar heb de moed om de lijn door te trekken. Schaf politieke treintjes af, vervang deze treintjes door autobussen, ofwel van de buurtspoorwegen ofwel van de privé. Laat het objectief onderzoeken, niet door allerlei groeperingen die in feite belangen verdedigen, maar door een neutraal studiebureau.

Nog een vraag in verband met de spoorwegen. Ik heb ze reeds gesteld in de commissie. Heeft u reeds resultaat van het onderzoek dat u beloofde in te stellen inzake de reserveringen voor het buitenland? De computer is een moderne uitvinding, maar indien die moderne uitvinding moet dienen om de mensen voor de gek te houden, loopt er iets mis. Indien men reserveert in januari voor juli, kan ik nog aanvaarden dat men begin februari mededeelt dat er geen plaatsen meer beschikbaar zijn doch niet dat men de persoon in kwestie daarvan eerst in kennis stelt in de loop van juni. Dit verwijt geldt de Belgische spoorwegen, maar vooral ook de reisagentschappen. Indien u mij de uitdrukking veroorlooft: het ruikt naar een bepaald soort favoritisme.

Tenslotte nog enkele woorden over Sabena. Ik had de indruk dat Sabena op de goede weg is. Ik maak mij echter bezorgd over de toekomst. Het aan de grond houden van de DC10 heeft miljoenen gekost aan de maatschappij. Men spreekt van 100 miljoen. Het droogleggen van de Sabenavlucht Deurne-Londen is een aanduiding die wij niet zo maar naast ons mogen neerleggen. De hoeveelheden brandstof die Sabena in Londen mag opnemen, blijken op het ogenblik hun limiet te bereiken. Hoe is het gesteld met de andere buitenlandse vluchten? Ik meen te weten dat Sabena steeds kerosine kocht op plaatsen waar dit voor haar het voordeligst was. Dit is zeer normaal. Vaak was dit in het buitenland. Wat staat ons te wachten in de toekomst? Heeft u maatregelen genomen opdat de Sabena-toestellen steeds over de nodige brandstof beschikken?

Daarbij komt de prijsenslag, die in alle hevigheid opstaat. In een memorandum over de verbetering en de toeneming van de lucht-

vaartdiensten binnen de Gemeenschap, schrijft de Europese Commissie dat de EG er alle belang bij heeft de produktiviteit van de luchtvaartdiensten op te voeren door het toepassen van lagere prijzen ten einde een grotere concurrentie mogelijk te maken en de noodzakelijke vernieuwingen tot stand te brengen. De Commissie stelt een aantal doelstellingen voorop inzake reisformules, speciale tarieven en dies meer.

Misschien zijn de voorgestelde hervormingen aanvaardbaar, maar wij mogen zeker niet onbedacht te werk gaan en moeten de aangelegenheid goed bestuderen alvorens een besluit te nemen. Samenwerking op Europees vlak is meer dan noodzakelijk. De exploitatiekosten moeten teruggebracht worden tot een minimum. Dit alles dient grondig besproken te worden vooral in de periode van evolutie of revolutie die wij meemaken.

Ik heb eens een vroeger Eerste minister horen zeggen « dat wij begesterende tijden beleven ». Welnu, ik ben het daarmee eens. Laten wij echter met de voeten op de grond blijven, zelfs wanneer wij spreken over luchtvaart en vooral over Sabena.

Zou het niet gewenst zijn, Mijnheer de Minister, de zaak eens goed door te praten in de bevoegde commissies ten einde ons samen, directie van Sabena, Parlement en ministerie van Verkeerswezen, te beraden over het toekomstig beleid van onze nationale luchtvaartmaatschappij, nu wij staan én voor een energiecrisis, én voor een prijsenslag zonder voorgaande?

Dit zijn enkele beschouwingen die ik wilde maken bij deze begroting. Mijnheer de Minister, u weet dat ik u een zeer sympathiek man vind. U zult begrijpen dat mijn fractie uw begroting niet kan goedkeuren. Ik herhaal wat ik vorig jaar heb gezegd: u bent een goed minister, maar u behoort helaas tot een slechte regering. (*Applaus op de liberale banken.*)

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

M. Neuray. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il est intéressant de comparer les interventions faites dans le cadre de la discussion des budgets des Travaux publics et des Communications. Là, on demande des routes, des autoroutes et des canaux, ici, des trains et des métros. La coordination qui devrait se faire dans le cadre de l'aménagement du territoire n'a pas lieu, car ce n'est pas au niveau du budget général de l'Etat que peut intervenir un véritable arbitrage.

Le Rassemblement wallon demande qu'au niveau régional existe un ministère de l'infrastructure qui regroupe tous les investissements routiers, autoroutiers, ferroviaires — chemins de fer et métros —, de télécommunications, fluviaux et aériens.

Aujourd'hui, les moyens de communication peuvent se combiner, s'interpénétrer, se substituer. Entre ces moyens, il faudra opérer des choix d'investissements. C'est globalement et au niveau des régions qu'il faut envisager le problème des infrastructures qui permettent la communication.

Demain, il ne doit plus y avoir que deux niveaux pour la coordination des infrastructures: la région et l'Europe. La nation est un niveau hétéroclite en dimension et trop irrationnel sur le plan géographique pour être utile.

Une bonne coordination permettra une meilleure utilisation des moyens limités dont nous disposons.

L'aménagement du territoire est aussi concerné. Citons, entre autres, les problèmes posés par la suppression des passages à niveau, travaux qui doivent être examinés dans un large contexte.

A Gembloux, où la solution adoptée n'est pas bonne, on devrait au moins, dans sa réalisation, tenir compte de la désaffectation de la sucrerie pour déplacer le débouché du tunnel et épargner une dizaine de maisons en parfait état.

Puis-je signaler aussi le cas du pont de Flawinne? Toute la région ouest de Namur est coupée en deux depuis des mois puisque ce pont est hors d'usage. Quand compte-t-on le réparer?

Une bonne coordination pourrait se traduire aussi plus modestement, mais combien utilement, par l'implantation de cabines de téléphone dans les gares.

En Belgique, situation unique en Europe, il est impossible de trouver une cabine de téléphone dans une gare. Je signale qu'en Suisse il y a des cabines publiques sur les quais.

La régionalisation permettra de voir enfin clair et chaque région prendra en charge ses propres investissements.

La Wallonie n'aura plus à assurer la charge de milliards d'investissements dans les ports et dans les voies maritimes, dont elle ne profite qu'indirectement, alors qu'elle peut utiliser Dunkerque et Rotterdam dont les investissements ne lui coûtent rien.

Je voudrais soulever quelques problèmes au niveau européen. Et notamment les possibilités offertes par les transports combinés. Le trafic train-auto a augmenté de 25 pc. Mais je pense qu'il mérite d'être encore développé et peut-être même envisagé pour le retour du dimanche en trafic intérieur. Faites un essai suivant le système adopté pour le franchissement des tunnels suisses.

Ce succès doit aussi nous faire réfléchir et voir si, dans le domaine des camions, on ne devrait pas étudier la possibilité d'appliquer ce même système.

Le trafic conteneur nécessite des installations relativement coûteuses de chargement et de déchargement des wagons « kangourou » plus onéreuses encore.

La mise sur wagon plat d'un camion est beaucoup plus simple à condition que les gabarits soient adaptés au niveau européen. Je souhaiterais que cette question fût envisagée, dans ce cadre.

Où en est-on dans l'accrochage automatisé des wagons, qui devait être réalisé pour la fin de la décennie 70?

En Belgique, je n'aborderai pas le problème de la restructuration des lignes de chemins de fer. Il paraît, en effet, que cette question sera à notre ordre du jour.

Nous avons déjà protesté spectaculairement contre la suppression des arrêts. Je souhaite que vous fassiez connaître à la SNCB notre vœu de la voir faire preuve d'imagination et d'adaptation aux circonstances dans ses études de restructuration.

Ne serait-il pas, par exemple, utile de prévoir un arrêt des trains de vavetteurs à des gares périphériques d'accès facile et disposant de grands parkings?

Pourquoi toutes les voitures doivent-elles aller encombrer le centre de Namur ou de Charleroi ou même le quartier des gares?

En ce qui concerne les trains omnibus dont la SNCB veut supprimer les arrêts, pourquoi ne pas envisager des arrêts à la demande? La technique électronique est suffisamment au point pour trouver des solutions. Le train ne s'arrêterait plus que là où des voyageurs doivent monter ou descendre.

Les jours fériés, des trains circulant à faible vitesse sur des lignes pittoresques, avec des arrêts prolongés à certains endroits, auraient peut-être beaucoup de succès. Pourquoi ne pas essayer?

La réussite du train-vélo se confirme, mais ne faudrait-il pas aussi faciliter le transport des vélos à bord des trains?

J'en arrive au confort des usagers. La chose la plus importante, me semble-t-il, est de disposer de quais surélevés pour entrer presque de plain-pied dans les wagons. Ce n'est pas le cas, et on peut s'en étonner, dans des réalisations récentes comme Bruxelles-Schuman, par exemple.

D'autre part, faut-il encore maintenir les contrôles d'entrée et de sortie aux quais, faits d'ailleurs de façon sporadique?

Deux mots des transports routiers. Au niveau européen, est-on enfin d'accord sur la charge maximale par essieu? Ne perdons jamais de vue qu'un camion use une route mille à quinze cents fois plus qu'une auto.

Le contrôle des véhicules paraît moins tracassier. Mais a-t-on jamais fait le bilan des heures perdues à cause du contrôle technique? Il faut toujours avoir à l'esprit que la principale cause d'accident est l'homme et non la machine.

Aussi, je souhaite que le contrôle porte uniquement sur les déficiences qui peuvent être réellement cause d'accidents. L'absence d'un document, comme le certificat de conformité, qui nécessite de se représenter, moyennant finance, au contrôle technique me semble relever de la gendarmerie et non du contrôle technique.

J'en viens aux problèmes posés par les règles d'accès au permis de conduire. La Ligue des familles vient de mener une enquête sur ce sujet. Je ne puis m'empêcher, car la question me paraît très importante, de reprendre certaines questions et certaines conclusions qui sont l'aboutissement de cette enquête.

Ainsi, la Ligue écrit: « Il semble que certains examinateurs, sous couvert du règlement, usent — et parfois abusent — du pouvoir absolu qui permet à une seule personne de décider si l'examen aura lieu ou non, s'il est réussi ou pas. La rumeur publique, elle, prétend que le candidat qui a opté pour la filière libre est quasi automatiquement certain de rater l'examen au premier jour. Vrai ou faux? »

La discrimination entre la filière libre et celle de l'auto-école ne s'explique guère. Pourquoi un seul guide d'apprentissage? Ce guide souvent familial, le père, la mère, un frère ou une sœur, peut être indisponible et ainsi retarder l'apprentissage du candidat. Pourquoi aussi ne peut-on être guide d'apprentissage qu'une fois par an?

Après deux échecs, le candidat en filière libre est obligé de passer par l'auto-école, tandis que le candidat d'auto-école peut passer l'examen autant de fois que nécessaire jusqu'à la réussite. Pourquoi?

*M. Boey, vice-président, remplace
M. Robert Vandekerckhove au fauteuil présidentiel*

Comment l'Etat peut-il abandonner à des organismes privés le soin de contrôler les aptitudes des candidats?

Le ministre ne pense-t-il pas qu'une réforme s'impose?

Enfin, un mot de l'aéronautique. Quel est le développement du trafic sur les lignes aériennes au départ de Charleroi et de Liège? (*Applaudissements sur certains bancs de la majorité*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Herreweghe.

De heer Van Herreweghe. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, men zal wellicht ook tijdens dit debat betreuren, dat pas nu, middenjaars, de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1979 aan onze beraadslaging wordt onderworpen. Het waren evenwel bijzondere omstandigheden, — buiten de wil van de wetgever om —, welke tot deze laattijdigheid aanleiding gaven. En de minister kan evenmin ter verantwoording worden geroepen. We kunnen er ons in dit verband uitsluitend toe beperken een reeds dikwijls herhaald verzoek te formuleren om voorzieningen te treffen en er in de mate onzer mogelijkheden mede toe bij te dragen, dat de begroting voor 1980 in opportune omstandigheden en dan vooral tijdig in het Parlement zou kunnen worden onderzocht.

Men zou geneigd kunnen zijn tot de mening, dat de begroting voor 1979 een klassiek uitzicht heeft, zodat ze zich niet opvallend onderscheidt van alle vorige welke gedurende de jongste twintig jaar aan de beraadslaging van het Parlement werden onderworpen. Toch ben ik van oordeel, dat zij naar inhoud en oriëntatie wijst op de wil tot meer dynamische aanpak van de problemen in een nabije toekomst.

In onze uiteenzetting trachten wij de krachtlijnen, afgetekend door de regering, te volgen met de bedoeling enkele klemtonen te leggen waar onze bezorgdheid doorweegt.

Wat het gemeenschappelijk openbaar vervoer betreft, zou men normaal moeten hopen op een harmonisatie in Europees verband. De minister heeft daartegenover echter uiting gegeven aan een zeker pessimisme. Dit mag ons echter niet afleiden van onze pogingen om de moeilijkheden, welke zich immer scherper aftekenen, te trachten op te lossen in het raam van een weldoordacht eigen politiek beleid. Zal dit kunnen leiden tot een beperking in de uitgaven voor de sector openbaar vervoer? Zou dit kunnen gebeuren zonder de doelmatigheid van de exploitaties der transportmaatschappijen aan te tasten?

Wij zijn er ons van bewust dat de functionering van het gemeenschappelijk vervoer nog sterk zal moeten verbeteren in de toekomst. De gebruiker wil een minimum comfort en rekent op een hogere gemiddelde snelheid, op een regelmaat in de trafiek en op uitschakeling van vertraging bij zijn verplaatsingen. Vooral te land, — per spoor of autobus —, zijn een geëigend tracé of een eigen bedding aanbevelenswaardig. Dit is niet altijd gemakkelijk te realiseren. Maar anderzijds betreuren wij dat waar tot vóór enkele tijd nog een aantal mogelijkheden daartoe bestonden, deze niet werden gehandhaafd of geen nieuwe kansen werden aangegrepen.

Wij menen te weten dat de minister een wetsontwerp zou indienen, dat in prioriteitsmaatregelen ten gunste van het openbaar vervoer zou voorzien. Kan de minister ons mededelen welk effect dit op de commerciële snelheid zou hebben en of deze maatregelen kostenbesparend zouden zijn?

Promotie van het openbaar vervoer moet steunen op een visie. We hopen dat die meteen in dit ontwerp tot uiting zal komen.

Intussen wordt wat het stedelijk vervoer betreft de vraag sterker naar harmonisatie der tarieven op de netten van het openbaar stedelijk vervoer binnen de grote agglomeraties, waar de perimeter al te beperkt blijft, wat discriminatie schept tussen de bevolking soms van een zelfde stad of gemeente. Ons streven zou er moeten op gericht zijn het hele traject binnen een zelfde gebied en onverschillig welke vervoermaatschappij het reisbiljet heeft afgeleverd te laten dekken door dezelfde prijs. Betreffende dergelijke tariefzone voor het openbaar vervoer werd door de MIV-Gent een origineel plan ontworpen in het raam van het zogenaamde « honinggraat-model », dat als ontwerp door de NMVB werd klaargestoomd. De principes van het MIVG-plan luiden, dat binnen elke zone één tarief geldt, zowel voor rechtstreekse als voor overstapreizen, onverschillig de maatschappij die het vervoerbewijs heeft afgeleverd. Opeenvolgend overstappen binnen de zone op voertuigen van alle openbare vervoermaatschappijen blijft onbeperkt mogelijk binnen een bepaalde tijdslimiet. De door de MIVG verkochte biljetten, kaarten of abonnementen worden door de buurtspoorwegen als geldig aanvaard en vice versa. Voor de grootsteden vormt een centrale zeshoek, die de binnenstad bedekt, met zijn

eerste ring van zes zeshoeken, die het overgrote deel van de voormalige randgemeenten overdekt, één enkele stadstariefzone.

Ik durf erop aandringen, dat de minister de toepassing van dit voor ons land zo revolutionair voorstel zo spoedig mogelijk zou laten starten.

De sector « spoorwegen » blijft bij de openbare opinie de algemene aandacht gaande houden. Wij nemen er akte van, dat de minister het rapport voor herstructurering van onze spoorwegen in het Parlement besproken wil krijgen. Wat de elektrificatie van het net betreft, kondigt hij een groots programma aan waarvan wij de verdiensten niet onderschatten, enerzijds in het raam van de energiebesparende maatregelen welke zich opdringen, evenals wegens het milieuvriendelijk karakter ervan, maar bovendien omdat de modernisatie van ons spoorwegnet, o.a. ook in Limburg en in Zuid-Oost-Vlaanderen, daarmee aan betekenis wint.

De aangekondigde toepassing van de 38-urenwerkweek zou een hogere tewerkstelling van tweeduizend arbeiders per jaar meebrengen, waarin wij ons verheugen, al koesteren wij wel enige bezorgdheid omtrent de invloed van deze maatregel op de exploitatiebalans van de NMBS.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Staat u mij toe u even te onderbreken. Wat u daarnet komt te zeggen is belangrijk omdat het de vrij steriele discussie doorbreekt tussen degenen die menen dat er geen verband bestaat tussen werktijdverkorting en het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen. In sommige sectoren, meer bepaald in de continu sector, daar waar een werk ononderbroken moet worden uitgevoerd, geeft arbeidsduurverkorting onvermijdelijk aanleiding tot het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen. Het meest frappante voorbeeld daarvan vinden wij bij de spoorwegen. De vermindering van de werktijd tot 38 uren vanaf 1 oktober aanstaande bij de spoorwegen, waar ongeveer 60 000 mensen zijn tewerkgesteld, zal 2 000 supplementaire aanwervingen tot gevolg hebben. Een machinist die na 38 uur stopt, moet worden vervangen door een andere machinist. Daaraan is niet te ontkomen.

Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat de kostprijs van deze operatie zeer hoog ligt. U zal kunnen vaststellen dat in de begroting van Verkeerswezen voor 1980 de kredieten bestemd voor de spoorwegen merkkelijk gestegen zijn omdat de werktijdverkorting alleen reeds 2 miljard zal kosten.

Ik dank u omdat u de aandacht hebt gevestigd op dit belangrijk punt waarover reeds maanden wordt gediscussieerd tussen voor- en tegenstanders. Ik hoop enige klaarheid te brengen in dat debat door erop te wijzen dat de zaken meer genuanceerd zijn dan wordt voorgesteld.

De heer Van Herreweghe. — Mijnheer de Minister, ik dank u voor deze toelichting. Het lag precies in mijn bedoeling de aandacht te vestigen op het feit dat werktijdverkorting inderdaad in bepaalde sectoren een gunstige invloed kan hebben op de tewerkstelling.

Anderzijds veroorloven wij ons enkele beschouwingen betreffende enkele zorgen die ons nog bezighouden.

In het Kamerverslag wordt terecht gewezen op het feit, dat een modern en bij de behoeften van de cliënteel aangepast materieel noodzakelijk is voor de kwaliteit van de dienstverlening. Ervaring van de reizigers wijst uit dat ter zake nog talrijke klachten worden geformuleerd. Nochtans werden, eveneens blijkens het Kamerverslag, de jongste jaren reeds belangrijke sommen geïnvesteerd. De vernieuwingsdotatie voor 1979 bedraagt 8 320 miljoen, vermeerderd met een miljard, aan leningscapaciteit. Wij dringen aan op een doorgedreven voortzetting van de inspanningen met het oog op vernieuwing. Overigens is de constructie van reizigersmaterieel zeer arbeidsintensief. Dergelijke investeringen hebben derhalve een dubbel effect: vernieuwd materieel verhoogt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer; en de tewerkstelling wordt zeer gunstig beïnvloed.

Nog in het raam van de dienstverlening van het spoor aan zijn reizigers wensten wij de aanleg of uitbouw van parkeerterreinen in de nabijheid van stations evenzeer als na positieve experimenten in het verleden nog uitgebreider te zien in de onmiddellijke toekomst.

Een actuele zorg spitst zich toe op de reorganisatie van het goederenverkeer sinds 1 juni jl. De « Centrale Dispatching » had tot op dat moment toezicht op het ganse goederenverkeer. Nu werd een belangrijk deel van dit toezicht overgedragen naar de gewestelijke dispatchings. Deze reorganisatie schijnt evenwel zo gebrekkig te zijn uitgewerkt, dat, op dit ogenblik, de stations Merelbeke, Schaarbeek, Gent-Zeehaven en Antwerpen-Noord overvol zouden staan met goederentreinen. Sommige treinen staan hier en daar uitgeweken, — soms zelfs tot vijf dagen toe —, vooraleer lokomotieven beschikbaar zijn.

Indien deze situatie niet onmiddellijk wordt opgelost, zal dit uiteraard nadelige gevolgen hebben voor de Belgische havens. Inderdaad,

de trafiek in de havens stijgt, maar de NMBS schijnt niet te kunnen instaan voor de aan- en afvoer.

Mag ik van de minister vernemen welke de juiste oorzaken zijn van dergelijke betreurenswaardige situatie? Doen zich gelijkaardige problemen voor in de Waalse vormingsstations? En is het juist, dat 95 pct. van de hogere ambtenaren van de NMBS, verantwoordelijk voor de organisatie van het goederenvervoer, behoren tot de Franse taalrol?

En om dit NMBS-hoofdstuk af te ronden, zouden wij weerklank willen verlenen aan een sinds lang met aandrang uitgedrukte wil tot installatie van een « Groep West-Vlaanderen ».

In antwoord op een parlementaire vraag, gesteld in de Kamer van volksvertegenwoordigers, onderstreepte de minister dat de structuur van de uitvoerende diensten van de NMBS in de nabije toekomst ongetwijfeld zal moeten worden aangepast aan de politieke ontwikkeling van het land. De maatschappij zal tot een verdere deconcentratie moeten overgaan, rekening houdend met de oprichting van het Vlaamse, Waalse en Brusselse gewest.

« In het raam van deze hervormingen zal voor West-Vlaanderen een passende oplossing worden uitgewerkt », zo bevestigde de minister.

Wij dringen aan, dat de oprichting van een « Groep West-Vlaanderen » niet langer meer zou worden uitgesteld. Zolang dit niet gebeurt zal één der grootste werkgevers van het land het Vlaamse gewest en zijn Nederlandstalige werknemers onbillijk behandelen. Dit ergert niet alleen de Westvlamingen maar gans de Vlaamse gemeenschap.

De NMBS is inderdaad ingedeeld in volgende groepsdirecties: Charleroi, Liège, Mons en Namur voor Wallonië; Antwerpen, Gent en Hasselt voor Vlaanderen; en tenslotte Brussel. Dit wil zeggen: vier Waalse, drie Vlaamse en één Brusselse groepsdirectie. Objectief beschouwd is het zo, dat de Vlamingen, werkzaam bij de NMBS, die gelijke bevorderingskansen wensen te hebben als de Walen, hiervoor desnoods moeten bereid zijn een overplaatsing te aanvaarden naar Brussel. Maar dan zijn zij bovendien nog verplicht een bijkomend taalexamen af te leggen. Ter zake verwijzen naar de taalwetgeving zou slechts zinvol zijn indien er pariteit zou bestaan inzake groepsdirecties.

Dit moge voorlopig volstaan als motivering voor de uiteindelijke erkenning en installatie van een groepsdirectie ook voor West-Vlaanderen.

In de beleidsnota van de regering is sprake van bilaterale besprekingen in het kader van het goederenvervoer over de weg. Kan de minister ons mededelen welke concrete resultaten dit jaar op dit gebied werden bereikt?

Al is het wegvervoer in ons land op verre na nog niet van problemen bevrijd, toch tekent zich een gevoelige verbetering in de toestand af. Het komt er nu op aan verder te ijveren voor de geleidelijke sanering in deze sector.

In de betrokken kringen zal de minister alle steun genieten voor een wetswijziging strekkende tot onmiddellijke verbalisering van vreemdelingen die inbreuken pleegden. Door sanctionering van plaatsen in de vorm van geldboeten, vastlegging van de voertuigen, ter plaatse overlading bij overlast of intrekking van de bilaterale vergunningen.

Wat de toepassing betreft van de wet van 1960, wordt in de betrokken kringen aangestuurd op de handhaving van het huidige systeem, dat erin bestaat, na voorlegging van een vakbekwaamheidstest, een vervoerbewijs 25 kilometer af te leveren, na een stageperiode van drie jaar eventueel gevolgd door de V. Dit blijkt voor het beroep, met uitzondering misschien voor bepaalde regio's, een element tot capaciteitsregeling en een rem op de zogenaamde overcapaciteit. Een uitbreiding van de P-vergunning tot 50 kilometer, tot een district, tot een gewest of tot een minder of meer grote zone zou, naar ingewijde en vertrouwde beroepsmensen oordelen, opnieuw een ernstige verstoring van de markt kunnen veroorzaken.

Ook de uitbreidingsmogelijkheid van P naar V, op grond van bewijs van het zakencijfer 40 000 km/ton/NL, blijft noodzakelijk.

Op stuk van bilaterale en multilaterale vergunningen kan men het eens zijn met verdeling bij optimaal gebruik; maar een strenge controle lijkt gewenst voor frauduleus gebruik van deze vergunningen, terwijl nieuwkomers hun kans zouden moeten steunen op de bevestiging dat voor 100 pct. bewijs werd geleverd dat hun vervoer nieuw is of opgevangen werd van hetzij eigen vervoer hetzij van een andere vervoertak. Verdeling van vergunningen per provincie wordt als onrechtvaardig van de hand gewezen omdat als enige norm aanvaardbaar blijkt het percentage van de vervoercapaciteit in de betrokken streek.

Nog wat de bilaterale vergunningen betreft, zouden wij de vraag willen stellen of de tussenkomst van de Union professionnelle des Transporteurs internationaux als gecentraliseerd orgaan niet al te zeer een monopolie geworden is en in deze tijd wel noodzakelijk blijft. De termijnvergunningen voor internationaal transport worden afgeleverd door de administratie van het ministerie van Verkeerswezen. Voor maandelijkse vergunningen worden door deze administratie meteen de ritbladen afgeleverd. Voor jaarvergunningen echter is een ritverslagenboek nodig dat uitsluitend wordt afgeleverd door de UPTRI, in Nederlandse vertaling BIB. Waarom zou de aflevering van dit ritverslagenboek niet evengoed kunnen gebeuren door bemiddeling van de geëigende beroepsorganisatie per gewest of in de onderscheidene regio's?

In betrokken beroepskringen staat men negatief ten opzichte van de opname van een vak «Transporteconomie» in de materie voor de vakbekwaamheidsleerstof. Men beschouwt dit als een utopische idee en zou er de voorkeur aan geven de kandidaten vrij te laten in hun keuze van bijscholingswijze op dat vlak.

Betreffende het gecombineerd vervoer staat men weigerachtig ten opzichte van extra steun, omdat dit vervoer slechts 0,5 pct. van de transporttotaliteit bereikt, omdat deze transportwijze arbeidsplaatsen opslorpt, omdat de subsidiëring de ganse bevolking belast en omdat dit transport de toepassing van schadelijke dumpingprijzen in de hand werkt.

Men stelt eveneens vragen nopens het Instituut voor Wegtransport, dat aanvankelijk ingesteld werd als studieorgaan maar geleidelijk aan meer optreedt als uitsluitende adviserende macht.

In verband met het energieprobleem vraagt de sector wegvervoer de verscherpte aandacht van de minister voor de rol van de onafhankelijke brandstofverdelers, die als katalyserend element op de petroleummarkt worden beschouwd.

Zowel wat het goederentransport als wat het wegverkeer in het algemeen betreft, blijft de aandacht geboeid door de veiligheidsgevoeligheid van de weggebruiker. In afwachting van een ter zake afgelijnd gemeenschappelijk transportbeleid in het raam van de Europese Gemeenschap worden waakzaamheid en voorzorgsmaatregelen evenals een doeltreffende controle geponeerd voor het vervoer van gevaarlijke grondstoffen.

De minister weet hoe wantrouwend de openbare opinie staat ten opzichte van de actuele opvatting van de automobielsinspectie, die in ons land de verdenking van misbruik en willekeur wekt en waarvoor, naast een hervorming, een regeling op Europees niveau wenselijk wordt geacht.

Er bestaat ook kritiek ten opzichte van het systeem voor toekenning van rijbewijzen. Alhoewel het kostenpeil blijkbaar niet al te nadelig afwijkt in vergelijking met de prijs in onze buurlanden, laakt men toch de onredelijkheid van de eisen welke aan de kandidaten worden gesteld, evenals de onbillijke behandeling van de automobilisten in sommige centra. Algemeen wordt gepleit voor een hervorming, die objectiever en soepeler voorwaarden zou kunnen scheppen met handhaving van de gewettigde waarborgen op stuk van bekwaamheid en vaardigheid.

Tenslotte, en mede met het oog op meer veiligheid op de weg, geloven wij dat een harmonisatie van de maximumsnelheden in de Europese Gemeenschap aangewezen is. Wat ons land betreft, blijf ik ervan overtuigd, dat een toepassing van de 100 kilometer op de autosnelwegen en 80 kilometer maximumsnelheid op de secundaire wegen nog doelmatiger zou zijn; en bovendien een effectief gunstiger weerslag zou krijgen in periodes van energiecrisis, zoals wij er thans een beleven.

In het raam van de evolutie der moderne luchtvaart blijft Sabena het zorgenkind. Sedert de jongste hervorming aan de top tekent zich weliswaar een meer dynamische aanpak af. Maar de vraag blijft acuut wanneer wij met onze nationale luchtvaartmaatschappij uit de rode cijfers zullen geraken.

Op stuk van personeelsbeleid verheugen wij ons om de verklaringen van de minister, dat hij de taalpariteit nastreeft. Maar we blijven niettemin aandringen op vastlegging van het taalkader.

Wij prijzen de bezorgdheid welke aan de dag wordt gelegd voor de veiligheid van de Sabenareizigers. Wij willen absoluut niet paniekerig gaan doen, maar zouden het op prijs stellen indien de minister ons kon inlichten over de jongste ervaringen met de DC10, die in de Verenigde Staten en Japan blijkbaar nog aan de grond moet blijven terwijl hij in Nederland gisteren voor nieuwe vluchten werd vrij gelaten, vandaag gevolgd door Frankrijk en ook door België.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik kan u daar onmiddellijk op antwoorden.

Wij hebben die beslissing genomen, nadat duidelijk was gebleken in een conferentie waar alle Europese luchtvaartautoriteiten bij betrokken waren, dat indien men die vliegtuigen een grondige en zeer volledige inspectie kon geven er geen enkel probleem meer over bleef op het vlak van de veiligheid.

Ik heb laten onderzoeken of bij Sabena deze procedure van inspectie integraal werd uitgevoerd. Dit bleek het geval te zijn en onder die voorwaarden heb ik mij dan ook aangesloten bij de Europese beslissing ter zake. Alle DC10 toestellen van Sabena mogen nu weer vliegen, met dien verstande dat ik in mijn beslissing heb vermeld dat zij niet mogen vliegen naar landen waar voor de DC10 nog een vliegverbod bestaat, in casu de Verenigde Staten en Japan.

De heer Van Herreweghe. — Ik dank u voor die verklaring, Mijnheer de Minister, die wel enige geruststelling kan geven.

Wat de regionale luchthavens betreft, blijven wij voorlopig nog in het ongewisse over hun toekomstmogelijkheden. Sommigen zien er geen brood meer in, anderen menen, dat zij in de toekomst een belangrijker rol zullen kunnen spelen voor ontlasting, wat de lichtere vliegtuigen betreft, van onze nationale luchthaven.

Ook te Gent stelt men vragen over het vliegveld. Wat de economische vluchten betreft, — die immer aanzienlijker worden met 800 tot 900 passagiers per maand, — wordt een onderzoek gevraagd naar maatregelen tot uitbreiding, onder andere met het oog op een herziening van de uurregeling voor het personeel ten einde ook landingen na 17 uur mogelijk te maken. Voor toerisme- en zweefvluchten tijdens de weekends wordt aangedrongen op strengere maatregelen. Sommigen sturen zelfs aan op radicaal vluchtverbod in het raam van de bescherming van het milieu en tot hogere veiligheid voor de omwonenden.

Bijaldien uitbreiding niet mogelijk en sommige verbodsbepalingen noodzakelijk zouden zijn, zou een alternatief niettemin aangewezen zijn. Graag vernam ik van de minister hoe de vooruitzichten ter zake zich aftekenen.

Het zeehavenconcert blijft betekenisvol voor deze tijd. Antwerpen en Zeebrugge spelen een duet, dat echter op verre na niet harmonieus klinkt; en Gent speelt zijn partij, zij het in sordine, maar dan toch onverstoort. Van een gepland nationaal havenbeleid is wel sprake, maar concreet bereikte men nog geen tastbare resultaten. Met het gevolg, dat het gebrek aan een gecoördineerd beleid de Belgische havens in een zwakke positie plaatst ten opzichte van de autoriteiten in onze buurlanden. Gemis aan dialoog tussen de Belgische havenverantwoordelijken onderling maakt het streven naar uitschakeling van oneerlijke concurrentiepraktijken inzake havengelden, preferentiële spoorwegtarieven, loodsgelden, binnenvaarttarieven enz. onmogelijk, terwijl de onderscheidene havens in hun specificiteit gehinderd worden.

Tenslotte zou een globaal financieringsplan, bijvoorbeeld gespreid over vijf jaar, kunnen leiden tot een meer billijke verdeling van de beschikbare kredieten over de diverse havens.

Deze overwegingen hebben weliswaar reeds geleid tot de hervorming van de Nationale Havencommissie uit 1963, — die echter sedert jaren niet meer actief was, — tot de Nationale Commissie voor het Havenbeleid, ingesteld bij koninklijk besluit van 3 januari 1978. We kunnen de minister bijvallen in zijn vertrouwen ten opzichte van dit orgaan, waarvan wij nochtans hopen dat het erin zal slagen binnen een niet al te lange tijdspanne de coördinatie tussen de onderscheidene Belgische havens te bevorderen, de nautische toegankelijkheid van hun instellingen te helpen verbeteren, de onverantwoorde want storende exploitatieverschillen op te heffen en de weerbaarheid van de Belgische havens in het internationaal bestel te verstevigen.

Wat de binnenvaart betreft, weten wij dat het DRB-stelsel, zoals we het sinds 1945 als voorlopige regeling kennen, wellicht zal beïnvloed worden door maatregelen bestudeerd in het raam van de Europese Gemeenschap. We zouden echter intussen van de minister graag horen welk standpunt de Belgische regering ter zake inneemt.

Na beëindiging van de schippersstaking in 1975 werd een slooppremie ingesteld voor binnenvaartuigen. Deze maatregel, welke verantwoord was vanuit sociaal en economisch oogpunt, heeft tot gevolg gehad dat de vloot in een belangrijke mate is verminderd. De vraag kan worden gesteld of de binnenvaartvloot in die omstandigheden nog voldoende groot en modern is om de evolutie van de jongste transporttechnieken te volgen en, bij een eventuele economische heropleving, over voldoende vervoercapaciteit zal beschikken. Welke maatregelen worden desnoods overwogen om de modernisering en de vernieuwing van de vloot te verzekeren, vooral rekening houdend met de speciale structuur van deze vervoertak?

Reeds verscheidene keren heb ik, destijds in de Kamer van volksvertegenwoordigers, naar aanleiding van de bespreking van de begro-

ting van Verkeerswezen, in verband met de zeevaart gepleit voor een optimale benutting van de toegangswegen tot de zee. Gij zult begrijpen, dat ik, als Gentenaar, hierbij onder meer mijn bezorgdheid uitdrukke ten opzichte van de beperkingen opgelegd inzake scheepsafmetingen voor de vaart op het zeekanaal en in de sluis van Terneuzen.

Door de Nederlandse overheid werd steeds strict gehouden aan normen die de administratie had bepaald, ondanks het feit dat schepen van grotere afmetingen konden versast worden.

Ik dank de minister en zijn medewerkers, die door onderhandelingen met de Nederlandse autoriteiten hebben bekomen dat toelating werd verleend om grotere schepen door de huidige sluis te laten varen.

De huidige sluis beantwoordt echter niet meer aan het groeivolume van de zeeschepen.

Op 1 oktober 1977, ter gelegenheid van de academische zitting bij de 150e verjaardag van het kanaal Gent-Terneuzen, hebt u, Mijnheer de Minister, verklaard:

«Ingevolge het Belgisch-Nederlands interministerieel overleg dat laatst vergaderde te Breda op 28 februari 1977 zal het probleem van de waterkwaliteit van het zeekanaal naar Gent voortaan onderzocht worden door een Nederlands-Belgische ambtelijke commissie. Daarnaast hebben wij het streven naar een optimaler gebruik van de huidige zeelsluis in Terneuzen en een toekomstige ontubbeling ervan. Het verleden is nochtans de beste waarborg om ook op dat vlak vrouwen te hebben in de toekomst.»

Het ligt in de bedoeling van het stadsbestuur van Gent om een werkgroep, bestaande uit onder meer universiteitsprofessoren en hoge ambtenaren van de ministeries van Openbare Werken en van Verkeerswezen, te vragen een technische en financiële studie te wijden aan de verruiming van de toegangswegen van de haven van Gent naar de zee.

De minister van Verkeerswezen heeft zijn medewerking beloofd aan dit project. Wij danken hem daarvoor.

Gent heeft dringend behoefte aan een grotere sluis, waardoor schepen met een tonnenmaat van 125 000 ton de haven van Gent kunnen bereiken.

Wij rekenen op de steun van de minister van Verkeerswezen en verwachten van hem, dat, eens deze studie beëindigd, de conclusies bij de Nederlandse autoriteiten zullen verdedigd worden.

In afwachting is het dringend geboden van de Nederlandse regering te bekomen dat de bouw van een nieuwe en grotere sluis in Terneuzen principieel wordt aanvaard. Daarom is het nodig dit punt in te schrijven op de agenda van de eerstkomende vergadering van het Periodiek Ministerieel Overleg. Wij rekenen ook daarvoor op de minister van Verkeerswezen.

Stra mij tenslotte toe, Mijnheer de Minister, uw aandacht te vestigen op een probleem dat zich momenteel zeer acuut voordoet in de haven van Gent, waarbij zich geregeld een tekort aan loodsens voordoet voor de schepen die van of naar de Gentse dokken komen. Vorig jaar zijn ongeveer honderd schepen afgevoerd zonder loods aan boord omdat er geen beschikbaar waren.

Als wij de evolutie volgen van de eerste drie maanden van dit jaar blijkt dat er nu reeds vijftig schepen zonder loods zijn afgevoerd.

Waar het normale bestand veertig loodsens bedraagt, met een mogelijkheid om nog vier extra loodsens bij aan te werven, zien wij reeds verscheidene jaren dat er minder loodsens dan voorzien in de haven van Gent ter beschikking zijn. Voor de vaart tussen Gent en Vlissingen slechts vijftientig. Naar voorzien mag worden, zouden verscheidene loodsens weldra de pensioengerechtigde leeftijd bereiken, wat de beschikbaarheid nog zal doen dalen.

Wij kunnen hieruit afleiden dat, waar het aantal loodsens steeds op basis van theoretische normen wordt opgesteld en waarbij blijkbaar nooit rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van de havenactiviteit, zich pertinent en permanent een loodsente kort aftekent. Het is toch onbegrijpelijk dat, hoewel alle andere loodsposten in de Belgische havens 24 uren per dag bemand zijn, de haven van Gent nog de enige is waar in deze bezetting niet optimaal voorzien wordt. Het is naar ons oordeel overbodig u, Mijnheer de Minister, te overtuigen van de noodzakelijkheid ener 24-uren-bezetting om de scheepvaart te dienen, waarbij dan vanzelfsprekend ook dient te worden gewaakt over de arbeidssituatie van de loodsens zelf. Ik dring aan op begrip, dat leiden kan tot normalisatie van de toestand, dat gewettigd is. Ik verwacht ook in dit verband een geruststellend antwoord.

Mijnheer de Minister, deze beschouwingen werden gesteld in een positieve toon, omdat wij vertrouwen stellen in uw beleid. En het is trouwens ook in die geest, dat de CVP-fractie uw begroting voor 1979 zal goedkeuren. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Belot. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, mes chers collègues, à l'occasion de la discussion du budget du ministère des Communications, je voudrais, Monsieur le Ministre, comme d'autres parlementaires l'ont fait avant moi, vous entretenir du problème de la restructuration de la SNCB.

Il semble, d'après le projet présenté par la presse, que la direction de la SNCB envisagerait de supprimer de nombreux points d'arrêts en Wallonie, et particulièrement sur la ligne Bruxelles-Bertrix. Il a même été question de ne maintenir aucun arrêt entre Dinant et Bertrix. On peut, dans le cas de cette aberration, se demander quels voyageurs emprunteront encore cette ligne, puisque les habitants de Bertrix, et notre collègue M. Cugnon en est un exemple, préfèrent emprunter la ligne Bruxelles-Libramont, afin de gagner plus d'une demi-heure sur le temps du voyage.

Lorsque vous avez été interrogé, vous avez répondu qu'il fallait précisément supprimer certains arrêts pour avoir des trains plus rapides, et là on pourrait vous approuver sous certaines réserves: c'est-à-dire en maintenant tout de même des arrêts plus fréquents et en ne supprimant les autres qu'une fois sur deux, par exemple.

Jusqu'à présent, on assiste au phénomène inverse, en ce sens que l'on voit supprimer des arrêts et que les trains roulent de plus en plus lentement.

Vous savez comme moi, que le sud de la province de Namur et le nord de la province du Luxembourg sont particulièrement défavorisés au point de vue de l'emploi, ce qui oblige de nombreuses personnes de nos régions à venir travailler à Bruxelles.

Je prends le cas de dizaines de personnes qui prennent le train chaque jour dans ma commune de Beauraing, à 6 heures 21, c'est-à-dire qui doivent quitter leur domicile à 6 heures au plus tard. D'autres, domiciliées plus au sud, sont parties bien plus tôt encore. Si tout va bien, elles arrivent au Quartier Léopold à 8 heures 15 et peuvent donc commencer leur travail à temps.

Malgré l'horaire flottant, en perdant un minimum de temps pour prendre leur repas de midi, elles éprouvent de plus en plus de difficultés à prendre le train de retour à 16 heures 31, qui partait à 16 heures 38 il y a quelques années. Or, ces minutes gagnées au départ sont malheureusement vite reperdues pendant le trajet. Arrivées à Namur à 17 heures 05, elles doivent, en effet, attendre 20 minutes avant de prendre un train qui les amènera péniblement à Houyet à 18 heures 14. Ici, nouvel arrêt de 10 minutes sans un seul abri pour se protéger des intempéries, avant de voir arriver une antique micheline cahotante, où l'on va s'entasser tant bien que mal pour pouvoir regagner son domicile entre 19 et 20 heures.

Toutes ces personnes, dont la plupart sont mariées et mères de famille, sont donc absentes de chez elles plus de 13 heures par jour, en perdant un minimum de temps pour prendre un repas et en voyageant dans des conditions lamentables.

Aussi, je pense, Monsieur le Ministre, que si l'on veut restructurer la SNCB, on devrait au moins le faire en tenant compte de l'avis des voyageurs et surtout des navetteurs.

Dans le cas qui nous occupe, pourquoi obliger ces travailleurs à attendre 20 minutes à Namur? Pourquoi aussi ne pas prolonger la ligne Namur-Houyet jusqu'à Bertrix? Ce changement à Houyet, qui pouvait s'expliquer autrefois, quand existait la ligne Houyet-Jemelle, n'a plus aucun sens aujourd'hui puisque cette liaison se fait par bus.

Voici brièvement exposées, Monsieur le Ministre, quelques considérations dont je vous saurais gré de vous entretenir avec la direction de la SNCB, qui, je l'espère, saura en tenir bonne note, dans l'intérêt de tous. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

De heer Canipel. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, mijn betoog zal zeer kort zijn en beperkt blijven tot enkele punten.

Een eerste punt betreft de NMBS. Wij verheugen ons erover dat de globale som van het investeringsprogramma voor 1979, 11,315 miljard belooft, wat een opmerkelijke vermeerdering betekent ten opzichte van vorige jaren. Ook zijn de investeringen groter dan die voorzien in het tienjarenplan van de NMBS. Het valt ons op dat in de loop van 1979 werkzaamheden gepland zijn aan vier zeer belangrijke Oostvlaamse lijnen, namelijk lijn 53: Schellebelle-Dendermonde-Mechelen, de lijnen 57 en 60: Lokeren-Dendermonde-Brussel, lijn 75 Gent-Kortrijk en lijn 89 Denderleeuw-Zottegem-Oudenaarde-Kortrijk. Voor deze laatste lijn, die een belangrijke pendellijn is, durven wij toch aandringen op een versnelde realisatie, vooral van het traject Denderleeuw-Oudenaarde.

Wat ons op het algemeen vlak treft, is nog steeds het duidelijk gebrek aan coördinatie tussen de treinverbindingen en de andere vervoermiddelen, namelijk bus, tram, auto en metro. De slechte coördinatie wordt nog verergerd door de herhaalde vertragingen op de hoofdlijnen. Er moeten dringend doeltreffende maatregelen ter zake worden bestudeerd.

Mag ik even een plaatselijk verkeersprobleem aanhalen, namelijk de geregeld weerkerende verkeerschaos aan het kruispunt van de spoorweg naar Gent-Zeehaven en de Kennedylaan? Om de haverklap zorgen rangerende traagrijdende treinvoertuigen dat ellenlange files van auto's en vrachtwagens gedwongen worden tot minutenlange immobiliteit. Deze vertragingen berokkenen ernstige schade aan de bedrijven gelegen in de kanaalzone. Ook de werknemers bereiken geregeld hun bedrijf met vertraging, met alle nadelige gevolgen daaraan verbonden.

Mijnheer de Minister, kan hier niet worden overwogen om het spoorverkeer bovengronds te laten verlopen? In elk geval is overleg tussen uw departement en dat van Openbare Werken dringend noodzakelijk.

Het verheugt ons, Mijnheer de Minister, dat uw departement geregeld belangrijke bestellingen plaatst bij binnenlandse bedrijven voor het leveren van rollend en ander materiaal bestemd voor de NMBS, de buurtspoorwegen en de trammaatschappij van Brussel. Op die wijze werkt u in belangrijke mate mee aan de zo broodnodige tewerkstelling. Toch willen wij u op een detailfacet wijzen. Bij de opstelling van de lastenkohiers wordt niet steeds rekening gehouden met de exporteerbaarheid van de produkten. Op die wijze wordt een dubbel negatief resultaat bereikt, namelijk de opruijving van de produktiekosten en de beperking van de afzet op de internationale markt. Kan hier ook de nodige aandacht aan worden gegeven bij het plaatsen van bestellingen bij Belgische bedrijven zodat zij hun produkten ook op de internationale markt kunnen verkopen?

Een tweede punt betreft het stedelijk vervoer. De lopende uitgaven van de MIV en de NMBS voor 1979 worden geraamd op 44,447 miljoen. Opmerkelijk is het zeer hoog bedrag voor metrowerken waarvoor op de begroting 9,604 miljoen werd opgenomen. Voor Gent voorziet de begroting in de doortrekking van lijn I op eigen bedding naar Wondelgem en in een studie over een verkeersplan. Hiervoor is een bedrag van 185,6 miljoen ingeschreven. Op de begroting is een duidelijke wanverhouding ten nadele van Gent vast te stellen. De MIVG ontvangt slechts 1,9 pct. van de investeringskredieten voor infrastructuurwerken, hoewel deze maatschappij bijna 9 pct. van de reizigers van de grote agglomeratie vervoert.

De vastleggingen sedert 1965 tot einde 1978 bedroegen voor Gent slechts 128 miljoen, zijnde 0,2 pct. van de totale vastleggingen ten gunste van de bevordering van het stedelijk verkeer.

Het feit dat Gent een dure metro afgewezen heeft, mag niet betekenen dat deze stad geen recht zou hebben op een modern uitgebouwd personenvervoer. Een dringende stap daartoe is het uitbreiden van de perimeter. Deze moet ten minste Groot-Gent omvatten en enkele aangrenzende gemeenten zoals Melle, Sint-Martens-Latem en eventueel nog Zelzate, en andere. Een beslissing hieromtrent is dringend noodzakelijk.

Een ander facet van het stedelijk vervoer is dat van het dreigende aardolietekort. De bussen van de MIV die worden aangedreven op basis van dieselbrandstof zijn meer vervuילend en bovendien luidruchtig. Mag ik, rekening houdende met deze vaststellingen, vragen hoe ver het staat met de studies in verband met het gebruik van elektrische bussen?

Tot slot, Mijnheer de Minister, een oud zeer voor de Gentse agglomeratie, namelijk het vliegvelde van Sint-Denijs-Westrem.

Zoals u zelf weet regent het klachten in verband met de lawaaihinder die de sportvliegerij veroorzaakt bij de omwonenden. Wij weten dat door uw departementen zekere maatregelen werden getroffen om hieraan tegemoet te komen, namelijk door het afbakenen van verplichte vliegroutes. Het moet ons nochtans van het hart: deze maatregelen hebben de lawaaihinder niet kunnen tegenwerken. Het probleem werd verschoven naar andere dichtbewoonde wijken van de stad. Naar ons oordeel dienen dringend maatregelen te worden getroffen om binnen bepaalde uren de sportvliegerij te verbieden, bijvoorbeeld in de vroege ochtenduren en tijdens de middag, en dit voornamelijk gedurende de weekends.

Ziedaar, Mijnheer de Minister, enkele opmerkingen die ik naar aanleiding van de bespreking van uw begroting wilde maken. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Conrotte. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le budget est essentiellement un acte politique mettant en œuvre un programme d'action politique. C'est l'acte par excellence du ministre responsable du département qui sollicite du Parlement les autorisations de dépenses nécessaires au financement des diverses politiques des secteurs relevant de la compétence ministérielle.

Le budget qui nous est présenté constitue une part importante dans la totalité du budget de l'Etat pour 1979. En effet, les dépenses courantes se chiffrent à 6,3 p.c. du budget total de l'Etat, les dépenses de capital à 15,7 p.c. de la totalité des crédits d'ordonnancement et à 16,9 p.c. de la totalité des autorisations d'engagement.

Parmi les quatre principaux secteurs se répartissant les 64 442 millions des dépenses courantes, je me pencherai plus spécialement sur le secteur SNCB.

Une somme très importante attire l'attention, celle de 42 255 millions représentant la compensation des charges de la SNCB résultant des obligations de service public, de la normalisation des comptes, de la coordination des transports et des servitudes inhérentes à la fonction de service public.

En dépenses de capital, chapitre électrification, on peut se réjouir de voir que la comparaison entre le montant inscrit aux articles du budget, soit 6 972 millions, et les montants prévus pour 1979 dans le plan décennal SNCB, soit 6 200 millions, fait apparaître un supplément de crédit de 772 millions.

Si le budget respecte scrupuleusement l'enveloppe prévue par le plan décennal, un effort particulier porte sur l'électrification des dorsales ferroviaires wallonne et flamande, au détriment de l'amélioration et de la suppression des passages à niveau.

Mention doit être faite également, d'une part, des crédits non dissociés de 240 millions affectés à la charge des emprunts émis ou à émettre par la SNCB en vue de la relance des activités de l'industrie de la construction de matériel ferroviaire et, d'autre part, de deux postes décidés par le programme d'investissements prioritaires, à savoir, l'acquisition de matériel et l'intervention de l'Etat dans le coût de matériel roulant à suspension pendulaire.

Ces premières considérations pourraient soulever un certain nombre de questions relatives à l'information détaillée et à la consultation régulière du Parlement. Je ne m'y attarderai pas aujourd'hui en raison des déclarations du ministre en commission et du contenu et de la qualité des réponses faisant l'objet de l'excellent rapport de M. Smets.

Terminant ce chapitre, je puis répéter :

1° Que le budget 1979 paraît dans son ensemble conforme au programme prévu, et donc aux attentes du Conseil économique régional wallon;

2° Que certains ajustements internes apportés peuvent être attribués aux nécessités de l'action quotidienne requérant un minimum de souplesse et correspondant par ailleurs aux préférences du CERW, par exemple la dorsale ferroviaire;

3° Qu'il sera certainement nécessaire d'apporter certains ajustements pour l'exécution correcte des programmes physiques par le fait que les 9 845 millions du plan 1976-1980 de la SNCB sont des francs 1978. Il faudra certainement plus en francs 1979; le programme d'investissements prioritaires a prévu quant à lui à cet effet un budget de 10 525 millions de francs courants pour 1979;

4° Qu'une fois de plus et bien que la demande ait été exprimée à plusieurs reprises à cette tribune, il faut regretter un manque de précision du budget, lequel devrait identifier et localiser les différents projets sous leurs aspects à la fois techniques et financiers.

La seconde partie de mon intervention aura comme référence le chapitre de votre exposé introductif repris à la page 7 du rapport de la commission de la Chambre et relatif au programme d'action de la SNCB appelé « Plan de restructuration ».

Nous en prenons acte et vous remercions d'avoir annoncé une consultation des conseils économiques régionaux et suggéré que les propositions qui seront retenues par les instances de gestion de la SNVB fassent l'objet d'un examen par les commissions parlementaires communes, ce qui permettrait d'établir dans quelle mesure les orientations, inspirées par des considérations économiques propres à l'entreprise, doivent être corrigées en fonction d'impératifs de politique de transport général ou de politique économique régionale ou sociale.

Votre intention de proposer de communiquer l'étude aux commissions est très louable et nous pouvons vous dire dès à présent que

nous l'attendons avec une certaine impatience, sinon une impatience certaine.

Vous permettrez cependant qu'en relation avec les principes de gestion de la SNCB, énumérés en page 22 du rapport, ainsi qu'avec votre réponse en page 62, relative aux éléments de densité de population, à l'étendue de la zone, à la dispersion des pôles d'attraction, au coefficient d'utilisation des services de transport existants et sur lesquels la SNCB se fonde pour fixer les horaires et la fréquence des dessertes, je m'arrête à nouveau quelques instants sur ce plan de restructuration et sur l'événement du 27 mai dernier, à savoir: la suppression d'arrêts.

Qu'est-ce que le plan de restructuration de la SNCB?

Disons que, depuis le début de l'année, nous avons connaissance de ce que la SNCB a préparé un plan de restructuration de son exploitation sur trois axes principaux: le transport des voyageurs, le traitement du trafic marchandises et l'acheminement des envois de détail.

Ce qui est resté sensible, au niveau de cette information officielle, au travers d'une nouvelle hiérarchie des gares et des points d'arrêts, c'est évidemment l'impression que l'on veut rationaliser un service public, notamment au niveau du transport des voyageurs.

Qu'y aurait-il dans ce projet?

Surtout une étude de trafic optimisée et à rentabilité économique par la mise en place de relations ferroviaires desservant les gares les plus importantes au vu de certains critères économiques et sociaux. Cela impliquerait la desserte omnibus des gares et points d'arrêts restants aux heures de pointe uniquement, tandis qu'aux heures creuses, les usagers disposeraient peut-être d'un réseau parallèle d'autobus. Mais là, il s'agit d'une autre société de transport sans aucune coordination, voulue ou non, avec la SNCB.

Celle-ci deviendrait une société rentable financièrement, mais s'orienterait vers une société de transport de prestige en abandonnant son caractère de service public.

Pourquoi réagir?

Alors que les déclarations gouvernementales, au niveau des intentions s'entend, prônent la promotion des transports en commun, on comprend mal les projets de la SNCB qui dévaluent la fonction de service public et contraignent les usagers à utiliser, à moyen terme, le transport individuel dont on évalue mal des coûts tant économiques que sociaux.

Plusieurs groupes d'usagers, membres de conseils communaux, surtout dans les régions défavorisées, au sud du sillon Sambre-et-Meuse principalement, réagissent progressivement et ils ont parfaitement raison.

Le constat de la stratégie utilisée par la SNCB qui décide la suppression de 400 arrêts de train en mai 1979 encore est très mal ressenti par l'opinion publique en général et par les travailleurs en particulier.

Le projet va cependant beaucoup plus loin et met en cause la politique des transports en commun pratiquée et envisagée par la SNCB.

Aussi, est-il urgent d'être sensibilisé à ce problème important et, en étant informé valablement, de pouvoir y répondre.

Il est acquis, semble-t-il, que le conseil d'administration de la SNCB sera saisi du projet dans le courant du mois de juin, mais aussi, je l'ai dit tantôt, que les commissions parlementaires des Communications et les conseils économiques régionaux seront consultés avant une décision en octobre prochain.

Sans connaître ce volumineux dossier, nous pouvons cependant faire état d'une série d'argumentations, d'options en faveur de la promotion indispensable que doivent suivre les transports en commun en général, et les chemins de fer en particulier.

Nous dirons donc que la SNCB, secteur public, doit être soumise à une rentabilité plus large que celle qui prévaut dans les schémas du secteur privé et que sa rentabilité doit inclure des critères tant sociaux, économiques, politiques que financiers, mais qui dépassent le cadre strict de cette société.

Critères sociaux: Dans la fonction de déplacement des personnes et notamment des travailleurs, même travaillant à pauses, dans les heures creuses, tout comme les mères de famille, les écoliers, les pensionnés, les touristes, etc. La notion de service public semblable pour tous les citoyens-contribuables, peut uniquement justifier un coût. On ne supprime pas un service public tel celui de la lutte contre l'incendie parce qu'il est trop coûteux par rapport au nombre d'incendies se produisant dans une ville.

La notion de service public implique, dans notre société, une certaine redistribution du bien-être dans un sens plus égalitaire.

La suppression d'arrêts SNCB, essentiellement dans les régions rurales déjà défavorisées par leur faible densité de population, accroîtra leur handicap et renforcera les inégalités entre régions.

Il peut s'ensuivre un exode rural et une dévitalisation des villages voués aux secondes résidences.

Elle renforce également les inégalités entre familles et personnes:

— En défavorisant les familles à faible revenu qui utilisaient le transport en commun moins coûteux que la voiture privée.

— En isolant davantage encore l'épouse en milieu rural qui se retrouve sans moyen de déplacement, le mari devant utiliser la voiture pour se rendre sur son lieu de travail.

Votre cabinet est en possession de cas précis provoqués depuis le 27 mai.

Critères économiques: Le développement des villes et villages situés le long de la ligne de chemin de fer est fortement fonction de celle-ci. La suppression des arrêts de train entravera l'expansion des villages qui ne seront plus desservis.

Des membres de votre cabinet l'ont déjà signalé, Monsieur le Ministre, eux qui habitent certains villages du Luxembourg.

Les exemples concrets sont nombreux, surtout dans les régions qui connaissent d'importants navetages.

Le système de comptage utilisé pour supprimer des arrêts est une méthode purement statique, basée sur des données passées, et bloque toute respectueuse dynamique de développement futur — des citadins achètent des terrains dans des régions rurales traversées par le chemin de fer en vue de s'y installer: ce mouvement sera bloqué par la suppression des arrêts.

Le développement du Sud-Est sera entravé par le plan de restructuration prévu.

Le plan susdit prévoit, semble-t-il, ce qui est plus important, la suppression de 6 000 emplois au sein de la SNCB. Ceci va à l'encontre de la volonté du gouvernement qui, dans sa déclaration d'investiture, affirme donner la priorité à l'emploi.

Et il est absurde de vouloir accroître les investissements publics créateurs d'emploi et en même temps de diminuer les dépenses de fonctionnement et de créer ainsi du chômage: les dépenses de fonctionnement sont parfois autant si pas plus créatrices d'emploi que les dépenses d'investissements.

La substitution du train par des voitures dans les régions qui connaissent de longues distances constitue un gaspillage pour les personnes — coût du déplacement plus élevé, danger plus grand — et pour la société, consommation d'énergie plus importante, pollution plus grande, dépenses de l'Inami plus fortes.

Critères de rentabilité financière: Au niveau de la SNCB, il faut démystifier le « déficit » de la SNCB.

Sur le plan théorique, un service public qui est géré de façon efficace et qui tarifie des services rendus au coût marginal, subira un déficit si la demande est trop faible, si celle-ci se situe dans la phase du coût moyen décroissant; ainsi que le démontrent les économistes, « déficit » n'est donc pas synonyme des gaspillages.

Au niveau de la comptabilité de la SNCB, le déficit de celle-ci ne se transformerait-il pas en boni si les divers budgets ministériels concernés compensaient le manque à gagner pour la SNCB des divers services rendus — familles nombreuses, handicapés, Vipo, abonnements sociaux, livres-parcours —; ces diverses réductions tarifaires et le déficit qu'elles entraînent rencontrent ou veulent rencontrer un objectif social de redistribution des revenus, à savoir le financement de l'Etat — plutôt que par l'usager. Ainsi donc, non seulement un déficit d'un service public est compatible avec une gestion efficace, mais de plus ce déficit peut se justifier par la poursuite d'un objectif de redistribution des revenus.

Au niveau de l'ensemble des pouvoirs publics, le plan de restructuration de la SNCB vise à accroître la rentabilité financière de celle-ci. Il serait incohérent dans le chef des pouvoirs publics de diminuer les dépenses de cette société pour les accroître ailleurs. Une analyse globale s'impose, analyse qui non seulement a une conception globale de la rentabilité qui n'est pas seulement financière, mais qui, au niveau de celle-ci, prend en compte l'impact des mesures de la SNCB sur les autres budgets des pouvoirs publics.

Quelle sera l'économie du plan? La SNCB peut-elle prouver que les économies réalisées par son plan de restructuration seront plus importantes que les dépenses supplémentaires qu'entraînera ce plan pour: la SNCV: achat de bus, déjà commandés, dit-on; pour l'Onem: 6 000 chômeurs de plus à payer; pour l'Inami qui devra intervenir dans les suites d'accidents supplémentaires de la route: pour les Travaux publics: dépenses supplémentaires d'entretien, création de nouvelles routes, environnement, énergie.

On ne peut pas cloisonner les budgets. La décision ne peut donc pas être cloisonnée non plus: elle doit être prise au niveau politique et non au seul niveau de la SNCB, c'est-à-dire que la décision politique appartient au Parlement.

Critères politiques: Les régions qui subissent les suppressions d'arrêts n'ont pas à payer les frais d'un « progrès » de la gestion qui a parfois été mal étudiée. On supprime des arrêts afin d'accélérer la vitesse commerciale des trains et réduire les frais.

Venons-en à la vitesse.

Assez curieusement, depuis le 27 mai, certains trains — peut-être sont-ils bien marqués — entre Arlon et Luxembourg, font arrêt au-delà de la frontière belge à toutes les gares du Grand-Duché et perdent ainsi le temps gagné en Belgique, avec le mécontentement, bien compréhensible, des utilisateurs belges, qui bientôt n'auront plus que le droit de voir passer le train.

Que dire des retards? Depuis le 27 mai également, rares sont les trains dans le sens Bruxelles-Luxembourg ou Luxembourg-Bruxelles qui respectent leur horaire à l'arrivée à Arlon.

Utilisateur de cette ligne trois, quatre ou cinq fois par semaine, avec d'autres parlementaires, Monsieur le Ministre, nous savons de quoi nous parlons et nous pouvons confirmer cette affirmation.

Bien sûr, les retards sont sans doute dus soit au remplacement des traverses en bois des voies par des traverses en béton, qui offrent moins de longévité, de stabilité et de sécurité, d'où des interventions plus fréquentes des brigades d'entretien; soit à la mécanisation des travaux sur la voie: la machine y remplace l'homme, mais elle ne peut être dégagée de la voie pour le passage d'un train, ce qui immobilise une voie, impose des passages à contre-voie et entraîne donc des retards de trains.

La coordination des services ES et voie serait absolument nécessaire, car elle n'est pas servie.

Pour clôturer ce chapitre, je déclare que la justice veut que l'on ne traite pas de façon identique ceux qui se trouvent dans des situations inégales. Le rétablissement de l'égalité des chances veut que des mêmes critères ne s'appliquent pas à des régions qui ne connaissent pas les mêmes densités de population et les mêmes taux de chômage. La population de Fouches, de Barnich, de Cousteumont n'est pas celle de Puurs ou de Willebroek.

Ce n'est pas une raison de priver des villages isolés de trains et d'autobus parce que la masse de leur impôt n'est pas la même qu'ailleurs. Il faut faire en sorte qu'une même somme soit distribuée et revienne d'une façon ou d'une autre à chaque habitant.

La suppression des 400 arrêts représente un gain de 36 francs par an et par habitant, alors que chaque utilisateur du métro à Bruxelles coûte 34 francs à la collectivité.

Des situations spécifiques exigent des politiques spécifiques. Tous les gouvernements que j'ai connus m'ont appris cette formule; la répétition étant la mère de l'enseignement, je l'ai retenue.

La conception de la justice au XIX^e siècle, selon laquelle il faut traiter tout le monde de la même façon, est dépassée. Vu les inégalités de fait, le rétablissement de la justice veut que l'on traite des inégaux de façon inégale.

Enfin, dernière référence au rapport, page 64, nous marquons notre accord avec le CERW de voir le souci de la SNCB de programmer sur plusieurs années, 1981-1985, le développement de ses équipements et marquer sa volonté d'associer les régions aux choix à exercer.

Incontestablement, une telle concertation entre les administrations ou organismes responsables d'un secteur important de l'équipement public et les institutions régionales ne peut être que bénéfique. Aussi, pouvons-nous espérer que cette procédure s'applique à l'avenir à chacune des grandes rubriques d'investissements publics, quel que puisse être d'ailleurs dans le futur le niveau de pouvoir qui en aura la responsabilité exclusive.

Toutefois, le retard accusé d'ores et déjà par la préparation du plan général 1981-1985 crée un problème délicat dans la mesure où l'initiative de la SNCB, et dès lors l'avis des régions, précède les grands arbitrages qui devraient normalement se trouver à la base de toute œuvre de planification. A l'heure actuelle, aucune donnée n'existe sur les enveloppes nationales ou régionales relatives aux investissements publics pour la période 1981-1985 ni à fortiori sur leurs répartitions entre grandes rubriques ou à l'intérieur de ces dernières entre régions.

Monsieur le Ministre, le groupe PSC est parfaitement conscient de la part importante de votre budget dans l'ensemble du budget de l'Etat et des responsabilités qui sont vôtres pour la réalisation prévue par ces crédits budgétaires.

Le groupe PSC est confiant en vos déclarations relatives à d'importantes concertations et décisions à venir et vous apporte sa franche collaboration pour vous donner les moyens de mener à bien une véritable politique commune de transport en faveur de l'ensemble des citoyens de ce pays, sans exception.

Et à l'heure où l'on évoque le respect des minorités, la pacification des esprits et la concertation, le groupe PSC demeure vigilant et déterminé dans sa mission parlementaire, celle de contrôler l'Exécutif. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

De Voorzitter. — Het woord is aan Mevr. Panneels.

Mevr. Panneels-Van Baelen. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, waarde collega's, aangezien in de vorige begroting van Verkeerswezen aan het goederenvervoer over de weg onopgemerkt voorbij werd gegaan, verheugt het ons dat ditmaal toch aandacht werd geschonken aan deze belangrijke sector van het bedrijfsleven die circa 6 pct. vertegenwoordigt van ons bruto nationaal produkt, dit wil zeggen circa 20 pct. meer dan de ganse landbouwsector.

Ik ben dan ook de mening toegedaan dat het goederenvervoer over de weg meer aandacht verdient en dat een afzonderlijk hoofdstuk verantwoord is. Wellicht is een en ander het gevolg van het feit dat deze sector zichzelf bedruipt en aldus geen budgettaire incidentie heeft.

Nochtans verergert de malaise bij de wegvervoerders-vergunninghouders, de reële uitvoerders van het transport dus, die tengevolge van de overcapaciteit hoe langer hoe meer in de ban geraken van de tussenpersonen, die dikwijls op handige wijze deze hachelijke situatie exploiteren, om de prijzen bij deze laatste schakel van het vervoerproces nog te drukken, in weerwil van de steeds stijgende kostprijzen.

Sedert jaren, en specifiek einde 1975, op het congres van de Nationale Belgische Federatie der Baanvervoerders te Knokke, werden de diensten van het voogdijministerie erop attent gemaakt dat ingrijpende maatregelen nodig waren om een zeker evenwicht te herstellen tussen de steeds groeiende vervoercapaciteit op de Belgische markt en het, tengevolge van de crisis, teruggelopen vervoerpakket.

Al de buurlanden van het vasteland hadden intussen drastische maatregelen getroffen om de overcapaciteit te bedwingen, en zelfs af te bouwen door vernieuwingen van vergunningen ondergeschikt te maken aan bepaalde rentabiliteitsparameters.

België daarentegen bleef hierop een uitzondering en tolereerde de wildgroei van deze overcapaciteit zonder enige beperking op te leggen. Niet alleen onbezonnen ondernemers kwamen de toestand nog verergeren, maar België werd een aantrekkingspool voor buitenlandse vervoerders die, beperkt in hun thuisland, vrij konden komen expanderen in België door een beroep te doen op de vrijheid van vestiging binnen de EEG.

Feit is, en alle betrouwbare statistieken bewijzen dit ten overvloede, dat vanaf begin 1974 zowel de vervoerde tonnages als de gepresterde ton/km spectaculair zijn teruggelopen, terwijl de vergunde capaciteit bleef groeien tegen een gemiddeld tempo van circa 5 pct. — en rekening houdend met een gemiddelde levensduur van 5 jaar per voertuig vertegenwoordigt dit 25 pct.

Daarentegen is de kostprijs van het beroepsgoederenvervoer over de weg in dezelfde periode van 1974 tot 1978 met 63 pct. gestegen terwijl de marktprijs slechts met 30 pct. kon worden opgehaald.

Het gemak van de bevrachters om op deze oververzadigde markt dumpingsprijzen op te leggen, werd nog in de hand gewerkt doordat de vaste kosten een steeds groter aandeel van de kostprijzen zijn gaan uitmaken, zodat inactiviteit « te allen prijze » moest worden vermeden. Om groter onheil te voorkomen is het verkieslijker, zelfs onderbetaald, actief op de markt te blijven.

De gevolgen van deze hachelijke situatie zijn dan ook niet uitgebleven, en vele gevestigde vervoerders zijn gewoon verdwenen, terwijl meer en meer anderen werden geabsorbeerd door machtige groepen, meestal door buitenlandse.

Opdat het Belgisch wegvervoer, dat eens zo bloeiend was en thans zo marginaal, niet totaal onder de voet zou worden gelopen, verwacht deze sector van de minister, geen subsidies maar « maatregelen » tot herstel van een gezonder evenwicht tussen vraag en aanbod en een zekere waarborg dat de vervoerder zijn kostprijs krijgt betaald. Het recht op loon is heilig in dit land, dus ook voor de vervoerders, meen ik.

Weliswaar werd een stap in de goede richting gedaan bij de invoering van het koninklijk besluit van 5 september 1978, waarbij de uitbreidingsmogelijkheden, in geval van overdracht buiten familieverband, ernstig werden beknót. Maar dit is een maatregel voor brave jongens, en vermits de brave jongens zeldzamer worden, is het effect op de markt te verwaarlozen. Anderzijds moeten wij betreuren dat de wet van 26 juni 1967 nog steeds geen uitvoeringsbesluit heeft verkregen met betrekking tot het statuut van de tussenpersonen in het goederenvervoer over de weg. Nochtans is het koninklijk besluit van 12 januari 1978, dat deze materie regelt, verschenen in het *Staats-*

blad van 18 februari 1978, doch werd alleen toepasselijk gesteld voor de binnenwateren.

Alleen adequate en op iedereen toepasselijke maatregelen, gecoördineerd op Europees niveau, en met een gezonde capaciteitsbeheersing als eerste doel, kunnen nog enig effect ressorteren.

Mijnheer de Minister, het is hier wellicht niet de plaats of het moment om het dossier van het beroepsgoederenvervoer over de weg ten gronde uit de doeken te doen, maar ik heb gemeend, ter gelegenheid van de behandeling van deze begroting, uw heel bijzondere aandacht te moeten vragen voor een werkelijke ondersteuning van deze, niet alleen zwaar beproefde, maar eveneens ernstig bedreigde sector, die toch nog rechtstreeks, dus buiten de aanverwante activiteiten zoals garages, autoconstructeurs, banden- en brandstofhandelaars, een inkomen verschaft aan ongeveer vijftigduizend Belgische gezinnen.

De recente verstoring op de petroleummarkt heeft de noodsituatie nog prangender gemaakt, met als gevolg een plotse verhoging van de transportprijs met 5 pct., die zal moeten verhaald worden bij de opdrachtgever, terwijl de vervoerder niet eens de middelen voorhanden heeft om zijn gewone kostprijs te laten betalen.

Ik meen, Mijnheer de Minister, dat in het licht van dit nieuw feit, deze uiteenzetting wel verantwoord is omdat hieraan een onmiddellijke oplossing dient gegeven te worden voor het wegvervoer, dat op het gebied van goederenvervoer meer dan 66 pct. van de tonnage vertegenwoordigt tegenover slechts 14 pct. voor de spoorwegen.

Tevens wil ik van de gelegenheid gebruik maken, Mijnheer de Minister, om uw aandacht te vestigen op het probleem van de vertegenwoordiging van het beroepsgoederenvervoer in het buitenland.

Hedenmorgen vernam ik dat op de tienjaarlijkse internationale tentoonstelling «Transport en Traffic» te Hamburg het vervoer in het algemeen, maar inzonderheid het wegvervoer, een zeer minderwaardige positie kreeg toebedeeld. De informatie die ik ontving van iemand die terugkeerde uit Hamburg was werkelijk ontgoochelend wat betreft de stand van België die qua plaats en toegang schril afstak tegen de ander EEG-landen. Er was een brochure ter beschikking die de aandacht vestigde op de speciale ligging van België in de EEG, zijn havens, zijn industrie en zijn vestigingsmogelijkheden. Op één bladzijde vroeg men aandacht voor het vervoer, met vermelding van het vervoer via de zee, de spoorwegen, de binnenscheepvaart en de lucht.

Er werd nergens melding gemaakt van het uitgebreid net van beroepsgoederenvervoer. Wij hopen, Mijnheer de Minister, dat in de toekomst ook het beroepsbaanvervoer in België een ruimere aandacht zal krijgen in het buitenland.

Om te eindigen, wil ik nog heel even allusie maken op de geest van het Verdrag van Rome, waar gesteld wordt «... het evenwicht in het handelsverkeer en de eerlijkheid in de mededinging te waarborgen»; en specifiek in het hoofdstuk «vervoer» waar deze eerlijke mededinging wordt gesteld voor het vervoer per spoor, over de weg of over de binnenwateren — en dat er rekening moet worden gehouden met de economische toestand van de vervoerondernemers. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De heer Vandewiele. — Dit was een zeer goede *speech*!

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

De heer Maes. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, gezien de omstandigheden waarin wij de begroting moeten bespreken — daarop werd reeds allusie gemaakt —, zal ik mij beperken tot enkele beknopte opmerkingen.

Reeds verschillende jaren achter mekaar werd er gesproken over de noodzaak of het gebrek aan coördinatie inzake het algemeen vervoerbeleid. Jaarlijks spendeert de gemeenschap immers vele tientallen miljarden aan het vervoer in zijn diverse vormen, maar dan gespreid over twee departementen, namelijk Verkeerswezen en Openbare Werken.

De vraag is hier trouwens in de voorbije jaren al meer dan eens door sprekers uit verschillende partijen gesteld en, dacht ik zo, zelfs met enige instemming begroet, naar een eventuele fusie tussen deze departementen. Immers, is het wel zeker dat de vele tientallen miljarden die aan de wegen- en waterwegeninfrastructuur, aan de maatschappijen van de spoorwegen en de buurtspoorwegen, evenals aan de stedelijke vervoermaatschappijen en de binnenscheepvaart werden besteed, de concurrentie onder al deze vervoermiddelen niet nutteloos in de hand werken en derhalve tot verspillen leiden?

Het doet toch wel vreemd aan dat er, bijvoorbeeld, enerzijds over het hele land verspreid, jaar na jaar, ten bate van de binnenscheepvaart enorme investeringen worden gedaan, terwijl wij anderzijds ook nogal wat geld uitgeven om binnenschepen te laten slopen en vernemen dat er vrijwel geen belangstelling voor nieuwe binnenschepen meer bestaat. Ik beweer daarmee niet dat de binnenscheepvaart op sommige grote assen haar nut niet kan hebben, maar de vraag naar de noodzakelijke coördinatie blijft gesteld.

Hetzelfde geldt trouwens spoor- en busverkeer. Ik kan alleen maar vaststellen dat buiten de piekuren er heel wat treinen en bussen zo goed als leeg rondrijden. Ik geef er mij natuurlijk wel rekenschap van dat daarbij allerlei problemen komen kijken en het wellicht niet zo gemakkelijk kan zijn personeel en materiaal alleen maar een uur of drie 's morgens en evenveel 's avonds in te zetten, maar het blijft een onderzoek waard.

Het grootste deel van de kredieten van de begroting Verkeerswezen wordt besteed aan het bijpassen van allerlei exploitatieverliezen. Daar waar dit om sociale redenen in zekere mate nog kan verantwoord zijn, wat de NMBS, de buurtspoorwegen en het stedelijk vervoer betreft, is dit, mijns inziens, beslist uit den boze wat Sabena en de Regie voor Maritiem Transport betreft, die zonder enige twijfel zichzelf moeten kunnen bedruipen.

Op de zaak-Sabena kom ik straks nog even terug, maar ten aanzien van de Regie voor Maritiem Transport lijkt mij de aangehaalde argumentatie voor het verlies toch niet erg steekhoudend. Hoe is het anders te verklaren dat steeds maar nieuwe concurrentie opdrukt van privé-kant en dit met uiteenlopende vervoermiddelen? Dit kan toch maar alleen als er een goede markt bestaat waarvan de regie dan ook zou moeten kunnen profiteren.

Ik wil ook nog even blijven stilstaan bij de bestedingen voor de stedelijke vervoermaatschappijen en hierbij een vergelijking maken. Van 1968 tot en met 1979 werd aan de Brusselse Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer voor investeringen en bijpassing van verlies in totaal zowat 67 miljard besteed.

Dat is geen «klein bier» en het loont de moeite er twee seconden over na te denken. Wat de vervoermaatschappijen in de andere steden betreft komen Antwerpen met zowat 15 miljard, Luik met een 9 miljard en Charleroi met zowat 8 miljard een heel stuk achteraan om van Gent, met wellicht een 3 miljard, niet te spreken.

Dit voor Brussel bestede bedrag van zowat 67 miljard is meer dan hetgeen in dezelfde periode voor de havens van Zeebrugge en Antwerpen samen werd besteed. Voor Zeebrugge is dit inderdaad zowat een 24 miljard en voor Antwerpen is het vrij moeilijk juist te berekenen maar zal het zo ongeveer op dezelfde hoogte liggen.

Nu verwacht ik de opmerking — u heeft ze trouwens in de Kamer gemaakt —, Mijnheer de Minister, dat er in Brussel ook wel Vlamingen van het stedelijk vervoer gebruik maken. Dit is natuurlijk juist, al houdt de bediening daar blijkbaar niet altijd rekening mee, maar het is eveneens waar dat de havens van Antwerpen en Zeebrugge ook dienen voor het verschepen van goederen die uit Brussel en Wallonië komen; dat er ook Franstalige reizigers vanuit Zeebrugge naar Engeland vertrekken, bijvoorbeeld de Cie Belgo-Anglaise des Ferry-boats, een der grote gebruikers van de haven van Zeebrugge, haar maatschappelijke zetel in Brussel heeft, om van Distrigaz, de grootste toekomstige gebruiker, nog maar te zwijgen.

Men begrijpe mij echter niet verkeerd. Ik citeer dit alles niet om de besteding in en voor Brussel in haar geheel aan te klagen, maar wel opdat men eindelijk zou ophouden met de besteding voor Zeebrugge of Antwerpen van Franstalige kant te bekritisieren, en meer nog, opdat het absurd systeem van compensaties en kunstmatig evenwicht zou verdwijnen.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — U houdt een veel genuanceerder betoog dan uw collega Somers uit de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De heer Maes. — Wanneer dat zo is, dan hoop ik dat men er ook meer rekening zal mee houden.

De heer Vandewiele. — De Bruggelingen luisteren goed mee!

De heer Maes. — Wat de NMBS betreft kan ik niet anders dan de pogingen tot zuinige exploitatie goedkeuren, natuurlijk voor zover ze verantwoord zijn. De bekomen bezuinigingen zullen vermoedelijk echter slechts een druppel op een hete plaat zijn en m.i. dringen nog meer ingrijpende maatregelen zich op.

Ik zei het reeds, tussenkomsten van de gemeenschap als compensatie voor de lage tarieven die om de lage tarieven die om sociale redenen worden toegepast, lijken mij verantwoord, maar het is mij een raadsel waarom ook nog voor de biljetten aan zogeheten volle prijs, eveneens 6 miljard 344 miljoen zal moeten bijgepast worden in 1979 en nog 2 miljard 642 miljoen voor de gewone abonnementen, d.w. dus zeggen geen sociale abonnementen of geen schoolabonnementen.

Eveneens met betrekking op de NMBS en dan meer in het bijzonder op de nieuw gebouwde of nog te bouwen stations, wil ik toch

signalieren dat het recent gebouwd station in mijn gemeente te Zaventem een echte griegel is en nu al meer gelijkt op een verroeste conserverdoos dan op een pas opgetrokken gebouw.

Ook enkele woorden over de snelheidsbeperkingen. Ik ben het volledig eens met beperkingen tot respectievelijk 120 km en 90 km/uur. Alleen is er het feit dat men de laatste paar jaren de controle weer helemaal heeft afgezwakt, met als gevolg dat de auto's u aan de lopende band op de autosnelweg voorbijvlogen aan 150 km/uur.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De laatste weken is de toestand veel verbeterd ingevolge verscherpte controle van de rijkswacht. Deze zal in de toekomst nog worden opgevoerd. Er werden vijf nieuwe Multanova's ter beschikking gesteld van de rijkswacht die binnenkort supplementair zullen worden opgesteld.

Dat de automobilisten dus goed uit hun ogen kijken!

De heer Maes. — Ik noteer dat, Mijnheer de Minister. Ik had het trouwens ook al op de weg gemerkt. *(Gelach.)*

Het is echter een feit dat het geen goed gedaan heeft de toestand gedurende een paar jaren te laten vloten.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Dat is juist.

De heer Maes. — Waar ik het echter volstrekt niet eens mee ben, is de uniforme beperking van de snelheid tot 60 km/uur in alle agglomeraties. Op een aantal plaatsen is deze maatregel absoluut absurd en wordt ze door de volle honderd procent van de automobilisten niet nageleefd. Dit is trouwens maar goed ook, want indien het reglement naar de letter zou worden gevolgd, zou dit op bedoelde plaatsen tot een voortdurende verkeerschaos leiden. Ik denk hier bijvoorbeeld aan de kleine ring en de middenring te Brussel, de weg langsheen het zeekanaal, de Groendreef en dergelijke meer.

Ik vind het dan ook onverantwoord dat, om maar één voorbeeld te noemen, de rijkswacht zich gaat opstellen op de Vuurkruisenlaan te Neder-over-Heembeek, een plaats die u zeker goed kent, en daar overtredingen opstelt omdat wagens er 70 km per uur rijden.

Wat Sabena betreft, zijn de optimistische voorspellingen inzake de exploitatieresultaten eens te meer niet uitgekomen. Ook niet nadat de tweede landingsplaats in de Verenigde Staten, die er moest komen om de toestand te doen verbeteren, er inderdaad kwam en overigens een succes schijnt te zijn.

Een nieuwe handicap schijnt ditmaal een verlies van 563 miljoen op de wissel met Zaire te zijn. Ik heb uw verklaring genoteerd, Mijnheer de Minister, dat deze zaak meer dan waarschijnlijk een gunstige oplossing zal krijgen.

Ik kan mij vergissen, maar ik meen mij te herinneren, van in de tijd dat ik in de commissie voor de Financien zat, dat het niet de eerste maal is dat Zaire zijn verplichtingen onder meer inzake sommige afbetalingen niet nakomt en ons uiteindelijk met een schuld laat zitten. De 563 miljoen, waarvan zopas sprake in verband met Sabena, kan in ieder geval een element te meer zijn bij de globale beoordeling van onze Zaire-politiek.

Tot mijn verbazing heb ik ook vastgesteld dat het personeelsbestand van Sabena opnieuw met 296 man toenam, stagiaires inbegrepen. Gedurende verscheidene opeenvolgende jaren nam iedereen nochtans aan dat er een teveel aan personeel bij Sabena was; werd er zelfs een mutatiepool ingericht enzovoort.

Iedereen weet dat er in feite bij Sabena niet zozeer een teveel aan gewoon personeel is, maar wel dat het kader overbezet is en aan dit euvel schijnt maar geen einde te kunnen komen. Wij nemen aan dat de nieuwe directie enig krediet ter zake moet gegeven worden en zij niet van vandaag op morgen alles kan veranderen, maar het is een verkeerde situatie die nu toch meer dan lang genoeg geduurd heeft. Precies hetzelfde dient overigens gezegd te worden van de nog altijd meer dan onrechtvaardige taalverhoudingen. Ik weet het, er is allerlei aan de gang, onder meer een indeling van het personeel volgens taalaanhorigheid.

Ik ga daar nu niet verder over uitweiden, maar toch een waarschuwing laten horen. Het mag inderdaad niet zo zijn dat bij Sabena hetzelfde gebeurt als bij de ambtenaren in de Brusselse gemeentebesturen; bij de dokters in de Brusselse COO-ziekenhuizen en ook bij het leger waar de overheden zelf, om een scheve toestand in schijn recht te zetten, personen van de ene taalgroep naar de andere overhevelen of de betrokkenen zelf deze overstap deden om van betere bevorderingskansen te kunnen profiteren. Franskiljons die weliswaar het Nederlands in meer of mindere mate machtig zijn, maar zich voor het overige als Franstaligen gedragen door al hun papieren in het Frans te eisen, door hun kinderen naar Franse scholen te sturen enzovoort, kortom, die voortdurend hun eigen gemeenschap benadelen, horen

niet thuis op de Vlaamse taalrol en mogen niet de gelegenheid krijgen de plaats van echte Vlamingen in te nemen. Zeker niet bij Sabena waar wij al te lang geduld hebben moeten oefenen.

Tenslotte nog twee vragen in telegramstijl:

Is de radarketen langsheen de Westerschelde, waarvoor in totaal zowat 2 miljard geïnvesteerd werd en waaraan men reeds meerdere jaren werkt, nu uiteindelijk over de hele lengte in dienst?

Waarom diende een bedrag van 278 miljoen aan belastingen geïnd in 1967 aan Eurocontrol terugbetaald te worden?

Verleden jaar heb ik mij, Mijnheer de Minister, bij de stemming over uw begroting onthouden, omdat er na zoveel jaren geduld van onze kant nog steeds bij Sabena niets ten goede veranderd was, daarbij aankondigend dat ik dit jaar zou tegenstemmen indien inmiddels de toestand ook weer niet verbeterd zou zijn en dat is niet het geval. Ik kon in maart 1978 niet weten dat de VU inmiddels uit de regering zou verdwenen zijn, maar het zou in ieder geval aan mijn houding niets veranderd hebben.

Ik zal dus deze keer met overtuiging «neen» stemmen en mijn fractie zal dat ook doen, maar dan tevens ook met het oog op het algemeen beleid van de huidige regering. *(Applaus op de banken van de Volksunie.)*

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

De heer Gijs. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, het spijt me dat ik nogmaals vanaf deze tribune moet pleiten voor de erkenning van het hoger zeevaartonderwijs als hoger onderwijs van het lange type. Ik wil de argumenten voor deze waardering, die ik vorig jaar bij de bespreking van de begroting van Verkeerswezen uiteenzette, nu slechts samengevat herhalen. Deze argumenten zijn u trouwens voldoende bekend.

Het eerste argument is dat het niveau van de studies overeenstemt met het niveau dat vereist is voor het hoger onderwijs van het lange type. Het ontbreken van een diploma dat deze gelijkwaardigheid erkent, heeft echter tot gevolg dat de kapitein ter lange omvaart, wanneer hij na verloop van tijd een betrekking zoekt aan wal — wat normaal is —, niet gemakkelijk een betrekking vindt die overeenstemt met zijn opleidingsniveau. Dit geldt nog meer wanneer het gaat om betrekkingen bij internationale organismen. Inderdaad, in de meeste van onze buurlanden, onder meer in Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek en het Verenigd Koninkrijk, leidt de opleiding van kapitein ter lange omvaart tot een diploma van hogere studies van het lange type. Wanneer daarbij rekening wordt gehouden met het feit dat het hoger zeevaartonderwijs in ons land één van de beste ter wereld is, dan is de ongelijkheid nog minder aanvaardbaar.

Reeds in het academiejaar 1971-1972 herwaardeerde de minister van Verkeerswezen de studies van de afdeling «dek». Na besprekingen in de Raad tot Verbetering van het zeevaartonderwijs werd in dat jaar het opleidingsprogramma gemoderniseerd en aangevuld. Bovendien werd een vierde studiejaar ingericht, dat door de afgestudeerden van de drie eerste jaren slechts kan worden gevolgd na 48 maanden vaart aan boord van een koopvaardijship. Toen reeds waren de voorwaarden vervuld om het hoger zeevaartonderwijs, afdeling «dek», te erkennen als hoger onderwijs van het lange type. Dat is natuurlijk niet gebeurd.

Op 7 januari 1975 bracht de Hoge Raad van het Technisch Onderwijs een positief advies uit in deze zin, maar uw collega's, ministers van Nationale Opvoeding, gaven niettemin geen globaal positief advies. Naar aanleiding daarvan en na besprekingen met verantwoordelijken uit het departement van Nationale Opvoeding, aangevuld met nieuwe inspectieopdrachten, werden de programma's van het hoger zeevaartonderwijs, afdeling «dek», nogmaals aangepast en uitgebreid.

Ik vraag mij dan af welke weerstanden er nu nog kunnen bestaan tegen de erkenning van het hoger zeevaartonderwijs als volwaardig hoger onderwijs van het lange type. Financiële implicaties zouden misschien de enige ernstige hinderpaal kunnen vormen tegen de aanvaarding van het wetsvoorstel ingediend door enkele collega's en mijzelf, waarvan de eerste versie reeds dateert van 27 februari 1976.

Rekening houdend met het belang van de waardering van het diploma van kapitein ter lange omvaart, ook op het economisch vlak, in verband met de uitbreiding en het goede beheer van onze handelsvloot, kan de jaarlijkse meeruitgave die het aanvaarden van ons voorstel zou meebrengen geen ernstige hinderpaal vormen. Die jaarlijkse meeruitgave zou niet eens 30 miljoen bedragen.

Ik heb vernomen dat de hinderpalen tegen de aanvaarding van ons voorstel gemakkelijk uit de weg zouden kunnen worden geruimd indien de Hogere Zeevaartschool volledig onder het beheer van het departement Nationale Opvoeding zou komen.

Hoewel de organisatie van de uitvoerende macht niet tot de bevoegdheid van het Parlement behoort, ben ik zo vrij toch even bij dit punt te blijven stilstaan, alleen maar omdat het hier om een mogelijke weerstand gaat tegen de volwaardige erkenning van het hoger zeevaartonderwijs. Het spreekt vanzelf dat het wenselijk maar niet noodzakelijk is dat deze volwaardige erkenning geschiedt in overeenstemming met het departement van Nationale Opvoeding. Het ligt eveneens voor de hand dat, wanneer het hoger zeevaartonderwijs moet voldoen aan de voorwaarden gesteld door de wet van 7 juli 1970 op het hoger onderwijs, het programma, wat de algemene vakken betreft, moet worden opgelegd door het departement van Nationale Opvoeding en dat dit departement in staat moet worden gesteld om te controleren of het hoger zeevaartonderwijs aan deze voorwaarden voldoet en blijft voldoen. Dit veronderstelt onder meer de aanwezigheid van vertegenwoordigers van Nationale Opvoeding in de Raad tot verbetering van het Zeevaartonderwijs, voorwaarde waaraan trouwens is voldaan.

Het zou echter niet verantwoord zijn de Hogere Zeevaartschool volledig onder de voogdij van het departement Nationale Opvoeding te brengen. Er zijn tal van doorslaggevende redenen om het hoger zeevaartonderwijs binnen het departement van Verkeerswezen te houden. Slechts enkele daarvan wil ik hier opnoemen:

1. Het ministerie van Verkeerswezen is rechtstreeks betrokken bij de aanzienlijke investeringen in de uitbouw en de ontwikkeling van onze Belgische handelsvloot. Bijgevolg moet dit departement ook de uiteindelijke verantwoordelijkheid blijven dragen voor de vorming van de mensen aan wie deze vloot wordt toevertrouwd.

2. De specifieke programma's van het hoger zeevaartonderwijs, namelijk de maritieme en nautische vakken, moeten voortdurend worden aangepast aan de technologische vooruitgang en de nieuwe internationale overeenkomsten over de veiligheid van het schip en de opvarenden. De beleidsproblemen in dit verband, onder meer de vertegenwoordiging van ons land op alle internationale conferenties ter zake, worden behandeld door de gespecialiseerde administratie in de schoot van het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart.

3. Dat het hoger zeevaartonderwijs een internationale reputatie heeft en niettemin goedkoper functioneert dan de meeste andere vergelijkbare scholen, is grotendeels te danken aan de soepelheid van het systeem. De voortdurende contacten tussen de school en de reders laten een onmiddellijke aanpassing van de leerstof toe met betrekking tot nieuwe scheepstypes en aangepaste instrumentatie. Deze samenwerking met de reders en ook met de zeemacht laat de studenten toe een aanzienlijke praktijkervaring op te doen, zonder dat daarvoor dure schuilschepen absoluut noodzakelijk zijn.

4. Veiligheid is een centraal begrip voor de scheepvaart. Deze veiligheid kan slechts worden gewaarborgd wanneer er een optimale en ononderbroken samenwerking is tussen de diensten die verantwoordelijk zijn voor deze veiligheid en die uiteraard ressorteren onder Verkeerswezen en het hoger zeevaartonderwijs.

Dit betekent onder meer dat het in ieder geval noodzakelijk zou zijn dat de brevetten — niet de diploma's — door het departement Verkeerswezen worden afgeleverd. Het is niet wenselijk dat verschillende getuigschriften door verschillende departementen zouden worden toegekend.

5. De internationale reputatie van de Hogere Zeevaartschool, de noodzakelijkheid voor de veiligheid aan boord van het schip dat alle officieren precies dezelfde vorming hebben genoten, de kosten van de noodzakelijke opleidingsapparatuur zijn zoveel redenen om er in ons land slechts één Hogere Zeevaartschool op na te houden. De toestand van de rijksfinanciën ontzegt ons de overigens gevaarlijke luxe van meerdere hogere zeevaartscholen. Het hoeft geen verder betoog dat de eenheid van het zeevaartonderwijs slechts is gewaarborgd wanneer de minister van Verkeerswezen de uiteindelijke voogdij over deze school blijft uitoefenen.

In de hoop dat hier in de toekomst niet meer zal moeten worden gepleit voor de volwaardige erkenning van het hoger zeevaartonderwijs, afdeling «dek», als hoger onderwijs van het lange type, dank ik u voor uw aandacht. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

Mme Mayence-Goossens. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je voudrais profiter de la discussion du budget des Communications pour vous faire part de la déception des Carolorégiens devant l'incompréhension à laquelle se heurte leur souhait de voir développer l'aérodrome de Charleroi-Gosselies.

Jamais les discussions à cet égard ne se sont déroulées dans un climat de confiance.

Je vous demande avec insistance de reprendre le dialogue, afin d'examiner quelles sont les différents modes d'organisation possibles de la vie aéronautique et aéroportuaire.

Il ne suffit pas d'appliquer servilement les recommandations du volumineux rapport Dixon Speas.

Il serait surprenant qu'un département, dont la fonction principale est «l'équipement» et donc le «long terme», se base aveuglément sur une étude, dont le terme est fixé à l'horizon 1990, pour décider de l'opportunité de préparer des investissements, dont la portée dépasse cette échéance très proche.

Faut-il considérer comme déterminantes les conclusions d'une étude, dont les options sont vagues et dont le contenu a été rejeté et contesté par les instances régionales et qui, en définitive, n'a comme seule vertu que de justifier la politique présente?

De toute façon, vu l'évolution et l'accroissement du trafic aérien, il faudra un jour compléter l'infrastructure de cet aérodrome.

Un concours favorable de circonstances fait apparaître la possibilité de préparer l'allongement souhaitable de la piste et d'en réduire le coût final. Tout est prêt: le ministère des Travaux publics est disposé à y répandre des terres; la région est intéressée par ce projet; les autorités urbaines sont disposées à prendre leurs responsabilités. Il ne manque que l'arrêté royal d'expropriation du ministre des Communications, mais là, plus rien ne bouge.

On comprendra toutefois que nous posions très sérieusement la question de savoir d'où vient en définitive cette attitude négative vis-à-vis de toute extension de la piste de Gosselies.

Ce n'est certes pas dans un premier temps un souci d'économie. Le transfert de terres déjà évoqué constituant, à n'en pas douter, à terme un gain d'argent non négligeable.

Ce n'est pas non plus un problème de sécurité. C'est, en effet, à l'occasion du crash d'un appareil de la Sabena à l'entraînement au travers de la chaussée de Bruxelles que ce problème a fait l'objet d'une longue concertation au cabinet des Communications avec les responsables régionaux.

De même, personne ne contestera que cette éventualité ne puisse avoir à terme des effets favorables sur les inconvénients de bruit puisque ceux-ci seraient atténués par un décollage plus éloigné du milieu bâti.

Alors, de quoi s'agit-il? Mais tout simplement de politique! Lorsque les différents modes d'organisation possibles de la vie aéronautique et aéroportuaire auront été évoqués, alors, et alors seulement, il sera temps d'évaluer les investissements, de les choisir et de les programmer.

Il s'agit là d'une décision politique, Monsieur le Ministre, qui doit prendre en compte aussi bien le mouvement de régionalisation et de communautarisation, que le rééquilibrage économique dont votre gouvernement est responsable et non quelques prévisions de trafic à 10 ou 15 ans d'échéance.

Dans un cadre ainsi posé, on situera mieux, d'un commun accord, la programmation des investissements; on saura pourquoi un allongement de piste se fait ici et pas là; pourquoi telle région tolère 24 ou 16 heures d'ouverture et pas l'autre; pourquoi tel recrutement se fait à tel moment et pas à un autre; on comprendra pourquoi la dissuasion se fait dans un sens donné et pourquoi la compagnie nationale suit telle politique et pas une autre... et nous nous comprendrons mieux lorsqu'il s'agira de répartir judicieusement les investissements, les budgets de fonctionnement ou les économies dans l'espace et dans le temps.

Il existe, à quelques centaines de mètres de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, une infrastructure, l'autoroute de Wallonie qui, jusqu'à sa réalisation, a connu ses détracteurs inconditionnels. «Pourquoi», disaient-ils, «créer cet instrument, puisqu'il n'y avait pas de trafic?»

Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, l'autoroute existe, le trafic aussi et ses effets économiques sont incontestables.

Il n'est pas cohérent d'ironiser sur l'inconsistance d'une fonction, si l'on s'emploie simultanément à compromettre l'organe qui seul peut l'engendrer.

Ne soyez pas passéiste, Monsieur le Ministre. Ni vous, ni nous, n'y avons intérêt. Et il serait regrettable que cette dernière controverse, à propos de Charleroi-Gosselies, permette à certains de vous prêter des arrières pensées que vous n'avez sûrement pas. (*Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, il reste quatre orateurs inscrits dans la discussion. Je propose de clôturer la liste des orateurs.

Dames en Heren, er zijn nog vier sprekers ingeschreven. Ik stel voor de lijst van de sprekers af te sluiten. (*Instemming.*)

La parole est à M. Flagthier.

M. Flagothier. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, les interventions des orateurs qui m'ont précédé, et notamment l'excellent exposé de M. Conrotte, me permettront d'être très bref.

Monsieur le Ministre, les mesures de restructuration de la SNCB ont créé un émoi certain chez les utilisateurs.

Je voudrais insister très brièvement, mais néanmoins avec vigueur, auprès de vous pour qu'à l'avenir, la SNCB ne supprime plus des arrêts de train si une solution de remplacement n'est pas intervenue pour le transport des utilisateurs.

Par ailleurs, la suppression des arrêts s'opère sur base de statistiques établies durant le mois d'octobre parce que c'est au cours de ce mois qu'il y a, en moyenne, le plus de voyageurs. Or, cette moyenne n'est pas nécessairement probante partout.

Je souhaite donc que ces statistiques soient dorénavant opérées à différentes époques de l'année de manière à obtenir une analyse plus objective de la situation.

Je regrette également la suppression des trains Trans-Europe-Express qui reliaient Liège à Bruxelles, à la Ruhr et à Paris. Je souhaite vivement que ces lignes puissent être rétablies lors de l'entrée en vigueur du nouvel horaire des relations ferroviaires internationales, le 29 septembre prochain.

Il n'est pas normal que la décision de supprimer ces lignes soit intervenue sans consultation des milieux économiques, politiques et sociaux de la région liégeoise, qui regrettent d'ailleurs ladite décision. Celle-ci est, en effet, de nature à nuire à l'industrie, au commerce, au tourisme et aux relations culturelles de la région liégeoise.

Je souhaite également que puisse se réaliser le plus rapidement possible l'électrification des lignes Liège-Gouvy et Liège-Jemelle qui desservent la région Ourthe-Amblève.

Enfin, je joins les remarques de M. Neuray au sujet de l'organisation des examens théoriques et pratiques pour l'obtention d'un permis de conduire. Ces examens sont organisés par des firmes privées, après paiement d'un droit. Ces firmes ont intérêt, en quelque sorte, à faire recommencer plusieurs fois les examens. J'aimerais donc, Monsieur le Ministre, que vous nous précisiez les mesures particulières de contrôle qui existent en cette matière. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, mag ik nog eens, Mijnheer de Minister, betrouwen dat ter gelegenheid van deze regeringsvorming een wens die herhaaldelijk is uitgesproken vanop deze tribune, namelijk ook in ons land de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen samen te voegen, niet is verzevenlijkt? Mag ik daarbij de hoop uitspreken dat dit wellicht in de toekomst — en misschien is die toekomst niet zover verwijderd — zou kunnen geschieden?

Ik refereer in mijn uiteenzetting in een tweede punt naar twee passus uit het excellente Kamerverslag van uw begroting, bladzijde 46, waar uw exposé is weergegeven, Mijnheer de Minister, en bladzijde 111 waar de antwoorden op vragen van leden zijn afgedrukt met betrekking tot wat ik zou durven te noemen de wet-Chabert. Deze wet van 19 juli 1978 regelt het beheer van het Linker-Scheldeovergebied. Het is een complex geheel van te nemen maatregelen die u in alle openheid — ik bewonder u voor het door u genomen risico van deze openheid — aan de commissieleden heeft medegedeeld. U hebt ons ingelicht nopens de gigantische en pluridepartementale opdracht die nog moet worden verwezenlijkt om uitvoering te kunnen geven aan de wet die ik uw naam zou durven te geven.

Dit brengt mij ertoe mijn welbekende stelling not eens te onderstrepen: waarom het moeilijk maken als het gemakkelijk ook gaat? U hoeft niets verweten te worden, maar is het niet zo dat wij dikwijls oplossingen nastreven die steunen op hypothesen die intussen zijn voorbijgestreeft? Intussen is daar een machtige gemeente Beveren ontstaan die overigens behalve op het gemeentelijke vlak ook op het sportieve vlak een grote bekendheid heeft verkregen en waarvan wij aannemen dat zij op vele terreinen zo excellent zal zijn als ze op het sportieve gebied pleegt op te treden.

Ik zal u, Mijnheer de Minister, een hypothetische vraag stellen en u hoeft daarop niet te antwoorden. Indien hieraan nog zou moeten worden worden, zou men het dan niet anders hebben gedaan? Wij moeten daarbij in acht nemen dat in de eerstvolgende 25 jaar de ontwikkeling op de Linker-Scheldeoever en bij een maximale groei-voet, zich zal beperken tot het zuidelijk gedeelte van dat gebied. Een gemeente als Beveren met die uitrusting en die belangrijkheid moet die taak naar behoren kunnen vervullen. Dit wil zeggen dat ik geen voorstander ben van een raad van overleg tussen de Rechter- en de Linker-Scheldeoever en dat ik ook geen voorstander ben van andere

vormen van samenspraak die u trouwens zo goed probeert op gang te brengen, onder meer door het instellen van de Nationale Havencommissie. Het is nog te vroeg om hiervan resultaten te zien, maar zoals u in uw uiteenzetting heeft gezegd verwacht u veel van deze commissie.

Ik wilde nog een kleine opmerking maken bij bladzijde 111 en onderstrepen dat wat mij betreft wetten niet onder voorwaarden worden aangenomen. Een lid heeft gezegd dat de wet-Chabert onder een dubbele voorwaarde is goedgekeurd. Een wet heeft de betekenis die de wetgever eraan geeft. Die betekenis blijkt in de allereerste plaats uit de termen van de wet zelf. Daar waar gezegd wordt dat de intercommunale van het Land van Waas een zuivere intercommunale moet worden en daar waar gezegd wordt dat de minister voorafgaandelijk informatie moet geven over te nemen koninklijke besluiten, men ik niet dat dit tot de verplichtingen van de executieve behoort, niettegenstaande het feit dat de minister grote openheid heeft betracht in zijn uiteenzetting ten overstaan van de Kamercommissie.

Het voornaamste is dat uitvoering wordt gegeven aan deze wet. Alles kan natuurlijk niet meteen geschieden, zulks is onmogelijk. Weliswaar kan men met de uitvoering van een wettekst vele kanten op en daarbij toch orthodox blijven.

De fusieoperatie is voor de gemeente Beveren, een van de moeilijkste van het land, een meevaller geworden. Wij moeten bij het concipiëren van de instellingen die krachtens deze wet tot stand moeten komen, zorgen dat deze gemeente de leidinggevende taak op zich kan nemen die haar toekomt en daarbij een zo groot mogelijk respect opbrengen voor de gemeentelijke autonomie. Als voor Antwerpen de gemeentelijke autonomie *sacro-sancta* is, waarom zou dit niet het geval mogen zijn voor een gemeente op de andere oever van de Schelde?

Het derde deel van mijn uiteenzetting betreft de spoorwegen.

Ik heb niet goed begrepen, Mijnheer de Minister, wat de onmiddellijke aanleiding is om een derde spoor te maken op de trajecten Brussel-Kortenbergh, Brussel-Ottignies en Brussel-Denderleeuw. Dit derde spoor zou nodig zijn om hoge snelheden op de twee bestaande sporen mogelijk te maken.

Wij zijn in het stadium gekomen van de regionalisatie van het land. De Waalse landgenoten hechten veel belang, op het stuk van elektrificatie, uitrusting en frequentie, aan de bouw van een transversale spoorverbinding in Wallonië maar ook de aanleg van de transversale in Vlaanderen moet voorrang genieten.

Ik moedig u aan om uw nationale maatschappij uit te nodigen zo vlug mogelijk tot een conclusie te komen op basis van het rapport dat ze door UFSIA heeft laten maken met betrekking tot het kopstation Antwerpen-Centraal. Het is niet omdat de Antwerpenaren om redenen van gemeentepolitiek en overigens zeer respectabele redenen ietwat bang zijn voor dit project, dat het niet moet worden uitgevoerd. Het ogenblik is gekomen om Antwerpen-Centraal te verbinden met Antwerpen-Dam op de goedkoopst mogelijke wijze, daarbij zorgend zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken voor de wijken waar dit traject doorheenloopt. Voor zover ik weet zijn deze wijken van een niet bijzonder hoog gehalte wat betreft de menselijke samenleving.

Ik moedig u aan, Mijnheer de Minister, om de inspanningen van de Nationale Maatschappij te steunen op het stuk van het intercityplan 80 dat thans wordt voorbereid. Ik heb begrepen dat dit plan past in uw visie op de ontwikkeling van het spoorwegvervoer: het vervoer per spoor van personen neemt in het land toe van zodra er snelle en frequente verbindingen zijn tussen grote knooppunten, en het spoor moet niet dienen om pendelbussen te vervangen. Vandaar dat kleine stations die onproductief zijn en waar per dag slechts enkele mensen in- of uitstappen, zonder enige schroom mogen worden gesloten ten gunste van een intensieve pulsering van het spoorvervoer op basis van het intercityplan.

De reorganisatie van het streekautobussenvervoer is thans mogelijk na de overname door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen van alle autobussen die vroeger in exploitatie waren bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Hierdoor kan het probleem in één enkele optiek worden benaderd. Wij moedigen u aan zo snel mogelijk te komen tot een veralgemening van de herstructureringen die u bij wijze van voorbeeld en proef prioritair in onze streek hebt willen toepassen.

U hebt trouwens op 17 mei jongstleden op een persconferentie te Sint-Niklaas, die u zelf hebt willen voorzitten, onderstreept welk groot belang u als minister van Verkeerswezen hecht aan dergelijke herstructurering opgevat per regio.

In dit verband wil ik u aanmoedigen om met een zekere doordringendheid, maar met de voorzichtigheid die u kenmerkt, de gemeenten die niet dadelijk het belang zouden zien van het openbaar vervoer met betrekking tot de stedelijke infrastructuur of de stedelijke urbani-

satie, door wetgevend actiemiddelen te verplichten de maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn opdat het streekvervoer en het stadsvervoer een vlote doorstroming en een optimale commerciële snelheid zou aan de dag kunnen leggen. U zult in het Parlement de steun vinden die nodig is om wetgevend initiatieven desbetreffend te nemen.

De grote problemen zijn niet zozeer van technische aard en hebben geen betrekking op de materialen, zelfs niet eens op het personeel en ook niet op de middelen, maar houden verband met de efficiëntie, de snelheid en de doorstroming van het openbaar vervoer in onze steden. Het doet mij genoegen dat in het verslag met betrekking tot de Brusselse agglomeratie belangrijke initiatieven zijn vermeld die werden genomen door uw collega uit de regering, die tevens voorzitter is van de Intercommunale Maatschappij voor openbaar vervoer te Brussel.

Mijnheer de Minister, ik meen dat u ook veel belang moet hechten aan de tariefstructuur in connectie met het stadsbusvervoer en het streekvervoer. Daaraan is nog veel te doen. Ik neem aan dat het nog wat tijd zal vergen maar u zult ongetwijfeld met bekwame spoed daarvan werk maken.

De onderdoorsteek vanuit de Groenplaats naar de Linkeroever voor de premetro te Antwerpen wordt vanuit onze streek met belangstelling en sympathie gevolgd.

U kent ons oranjebusplan, Mijnheer de Minister. Wij hebben gesuggereerd de lijn van deze stadstram door te trekken tot het centrum van Beveren, ter vervanging van de bussen. Hierdoor zou het comfort van de verplaatsingen met Beveren die nu reeds een frequentie hebben van tien à vijftien minuten, zowel in de daluren als in de piekuren, worden verbeterd. Ik verneem dat men in Antwerpen sympathie voor deze gedachte koestert. Wij willen graag met u onderhandelen over de vereiste maatregelen om dat in de toekomst mogelijk te maken.

Mijnheer de Minister, ik wil het nog hebben over een paar kleine zaken. Ik weet dat u daaraan ook veel belang hecht, omdat het gaat over het dienstbetoon dat wij aan de mensen willen verlenen. Ik heb uw aandacht gevestigd op de uitrusting van het station Antwerpen-Zuid. U hebt beloofd dat u zou trachten sommige trappen te vervangen door roltrappen en in een zekere overwelling te voorzien. Heel wat werknemers die in de zuidelijke industriezone van Antwerpen zijn tewerkgesteld en afkomstig zijn uit het land van Waas vinden daar immers een voorlopig eindpunt van hun verplaatsing.

Overigens hebt u ook beloofd, wat de fietsstallingen te Sint-Niklaas betreft, na te gaan in welke mate de capaciteit in overeenstemming kan worden gebracht met de behoeften, die thans het dubbele bedragen van de geboden capaciteit.

Tenslotte mag ik niet nalaten, met betrekking tot de herstructurering van het streekbusvervoer die sinds 27 mei in onze streek aan de gang is, te zeggen, in de eerste plaats, dat dit in het algemeen tot grote voldoening van de gebruikers is geschied maar, ten tweede, dat wij niettemin klachten hebben opgevangen. Wij hebben u die klachten meegedeeld evenals aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Als mijn inlichtingen juist zijn, dan zouden de klachten die betrekking hebben op diverse verbindingen — ik ga niet in detail treden, want deze tribune dient niet om particulariteiten te bespreken — door de Maatschappij van Buurtspoorwegen thans worden onderzocht en vanaf volgende week zullen dan de correcties aan het initiale plan, die nochtans de structuur intact houden, uitwerking hebben. Mijnheer de Minister, het zou mij zeer aangenaam zijn mocht u dat bevestigen.

Ik wil besluiten met het stellen van een vraag van algemene aard die verband houdt met onze energievoorziening.

Hoe dan ook, het openbaar vervoer, in het bijzonder de spoorwegen, is een zuinige, maar toch grote consument van stookolie. Het is u bekend dat belangrijke trajecten uitsluitend met dieseltractie worden gereden. Dit geldt niet alleen voor personen-, maar ook voor het goederenvervoer. Naar mij is gezegd zou de NMBS — dat zal u niet onbekend zijn — ervan verwittigd zijn dat de petroleummaatschappijen vanaf de herfst van dit jaar de kwantums die zij normalerwijs ter beschikking kunnen stellen van de spoorwegmaatschappij, met 30 pct. moeten reduceren, hetgeen zal meebrengen dat wat de frequentie en de intensiteit van de huidige spoorverbindingen betreft, er een belangrijke reductie van de service en het vermogen tot stand zal komen.

Ik hoop dat deze berichten apocrief zijn, want ik kan niet aannemen dat u als verantwoordelijke minister van Verkeerswezen die juist deze openbare dienst op de best mogelijke wijze wil laten functioneren, een dienst die een substituuat is voor het individueel vervoer en die in de balans van het energieverbruik, wanneer wij de bevolking kunnen overtuigen en ze oriënteren naar een optimaal gebruik van het openbaar vervoer, uiteindelijk een positieve bijdrage kan leveren,

zoudt willen laten amputeren. De inspanningen die u doet op velerlei terreinen waarvan ik er sommige heb aangehaald zouden worden gedwarsboord, ontmoedigd en in feite ongedaan gemaakt door een maatregel van het type dat ik daarnet heb genoemd. Ik hoop dat ik mij vergis en dat u mij streng zult terechtwijzen als zijnde iemand die op deze tribune dingen heeft gezegd die niet oorbaar zijn. (Applaus op sommige banken van de meerderheid.)

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

M. Bailly. — Nous voudrions attirer votre attention, Monsieur le Ministre, sur un problème qui concerne particulièrement la ville de Liège.

A la parution du nouvel horaire des chemins de fer, nous avons constaté la suppression du passage, à Liège, de deux trains internationaux: l'un en direction de Bruxelles et, à la saison estivale, en direction d'Ostende; et l'autre, en direction de Paris et, en sens inverse, de Cologne et de Francfort.

Si nous, parlementaires de la région liégeoise, bien qu'usagers, et partant intéressés par ces transports rapides et confortables, n'avons pas protesté, de nombreuses doléances émanant d'industriels, de touristes et d'autres personnes nous sont depuis parvenues. De son côté, le bourgmestre de Liège a reçu plusieurs plaintes. Il vous a donc écrit à ce sujet et nous a fait parvenir une copie de cette correspondance. Nous nous permettons d'appuyer sa démarche.

Il faut déplorer, en l'occurrence, un manque d'information et de concertation.

Il est extraordinaire qu'une ville d'une certaine importance apprenne seulement à la parution d'un nouvel horaire les modifications intervenues au sujet du passage de trains internationaux.

Nous souhaitons que vous œuvriez, Monsieur le Ministre, pour que l'on en revienne à la situation antérieure. Certes, vous n'avez pas autorité totale en la matière puisqu'il s'agit d'un trafic international et que, dès lors, un certain nombre de pays sont concernés. Mais la Belgique, traversée de part en part, doit, je suppose, jouir d'une certaine influence.

Puis-je vous suggérer de profiter du nouveau changement d'horaires en septembre prochain pour tenter, en accord avec vos collègues des autres pays concernés, de nous donner satisfaction? (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

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

De heer De Rouck. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Voorzitter, het zal u wel bekend zijn dat de Vlaamse Ardennen, samen onder andere met de Westhoek, één van de achtergebleven gebieden is in België waar de bevolking sinds 1850 zelfs is achteruitgegaan daar waar ze in de andere delen van Vlaanderen twee- tot driemaal is verdubbeld. De oorzaken daarvan liggen in het gebrek aan industriële en toeristische ontplooiing, gebrek aan diensten door de onvoldoende decentralisatie ervan en de noodgedwongen uitwijking gezien de slechte verbindingen. Daarom durven wij te pleiten voor een urgentieprogramma inzake treinverbindingen in de Vlaamse Ardennen, meer speciaal voor de lijn 86 Gent-Ronse en de lijn 89 Brussel-Oudenaarde-Kortrijk.

Het zij mij toegestaan, Mijnheer de Minister, de volgende suggesties te doen:

1. Voor de reisgids van mei 1980: een zo goed mogelijke dienstregeling op de huidige infrastructuur door:

1. Talrijker en snellere verbindingen vanuit Ronse met Brussel, door betere aansluiting op de lijn 89 te Oudenaarde, met Gent onder andere door het instellen van een intercitydienst op lijn 86, eventueel in samenwerking met Eeklo, wat gemakkelijk kan worden gerealiseerd;

2. Een versnelling van de piekurtrein Brussel-Ronse 's avonds nr. 1747 naar het voorbeeld van de succesrijke morgentrein;

3. Opnieuw treinen naar Ronse tijdens het weekend. Daarop dring ik vooral aan in het belang van de tertiaire sector in dit gebied, een sector die nog kans heeft op ontplooiing daar waar door de textielcrisis de andere sectoren zeer diep in de put zitten.

II. Dringende kredieten voor minimale verbetering van de infrastructuur op zeer korte termijn:

1. Elementaire verbetering van de infrastructuur op lijn 86 door:

A. Verbetering van de kruisingsstations Etikhove, Zingem, Gavere;

B. Het maken van een nieuwe kruising te Louise-Marie.

Deze werken zullen een grondige verbetering van de dienstregeling tot gevolg hebben.

2. Modernisering van lijn 86 door:

- A. Een tweede spoor tussen De Pinte en Oudenaarde;
- B. Infrastructuurwerken die de snelheid op de lijn moeten verhogen.

Hierbij enkele opmerkingen:

1. De noodzakelijke elektrificering van Denderleeuw-Zottegem, maar ook verder tot Oudenaarde-Kortrijk mag in geen geval een zoethoudertje worden: op korte termijn kunnen de hiervan opgesomde maatregelen, die relatief zeer weinig kosten, substantiële verbeteringen brengen.
2. Men moet erop waken, wanneer men het probleem van de spoorwegverbindingen met Ronse bekijkt, het in de reisgids aangegeven uur als echt te aanzien: bepaalde treinen hebben systematisch een gevoelige vertraging.
3. Op de lijn 89, vooral op 86, wordt soms met oud en oncomfortabel materiaal gereden. Treinen die voor primaire lijnen niet meer voldoen, maar toch comfortabeler zijn dan wat wij nu kennen, dienen dringend op lijn 86 en 89 te worden ingezet.
4. De formule trein en fiets werd ingevoerd wat de Vlaamse Ardennen betreft te Oudenaarde. Waarom niet te Ronse van waaruit dan toch toeristisch veel aantrekkelijker uitstappen met de fiets kunnen worden ondernomen, daar waar trouwens fietsroutes werden gepland? Maar ook hiervoor is het nodig de treinen weer tijdens het weekend te laten rijden.

Inzake busverbindingen, Mijnheer de Minister, moeten wij wijzen op een volledig gebrek aan coördinatie tussen bus en trein. Daarbij is, door de sluiting van het station te Ronse tijdens de weekends, voor busreizigers in geen enkele schuilplaats voorzien. Verscheidene gemeenten worden niet bediend door een busverbinding in ons arrondissement, onder andere Zulzeke, Wortegem, Nokere, terwijl andere gemeenten slechts één verbinding per dag hebben, onder andere Everbeek. 's Zondags zijn daarbij onbereikbaar met de bus: Marke-Kerkem en Schorisse. De schuilplaatsen, onder andere langs de vernieuwde wegen of in vernieuwing zijnde wegen, zijn op het ogenblik belachelijk verwrongen dingetjes zoals bijvoorbeeld in Leupegem en Nukerke, terwijl er vrijwel nergens veilige afstapplaatsen zijn voor de reizigers.

Door de aan de gang zijnde werken aan de wegen is Ronse op sommige ogenblikken totaal geïsoleerd van het Vlaamse land. Dit is al gebeurd in de richting Brakel, in de richting Oudenaarde en gebeurt nu ook in de richting Kluisbergen, ter hoogte van de weg naar Melden, waar een pijltje «wegomleiding» staat, dat de bezoekers in de plaats van naar Ronse naar Oudenaarde leidt.

Tot slot wil ik nog wijzen op de overheveling van de diensten van DBD-Oudenaarde naar DBD-Ath. Ingevolge geplande werken op de lijn 86bis van Ronse naar Blaton zou de frontverandering van diesel-locomotieven te Leuze en Blaton niet meer mogelijk zijn. Daarom zouden alle treinen op deze lijn die frontverandering te Leuze of Blaton noodzaken, vervangen worden door dieselmotorrijtuigen.

Omdat de dieselmotorrijtuigen van WDT-Kortrijk en WDT-Merelbeke lijn 86bis niet berijden en het bedienend personeel deze lijn niet kent, wordt hiervoor overwogen een beroep te doen op dieselmotorrijtuigen van DBD-Ath.

Dergelijke regeling zou de vermindering van het kader der bestuurders van DBD-Oudenaarde met 6 posten, en de vermindering van het effectief krachtvoertuigen van WDT-Kortrijk met 2 eenheden, 1 diesellocomotief en 1 dieselmotorrijtuig, met zich brengen, met als bijkomende nadelige weerslag een vermindering van de km-rit der krachtvoertuigen van WDT-Kortrijk, km-rit waarop het kader van de stielmannen WDT-Kortrijk berekend wordt.

Mits een regeling zoals die op de lijn 75 Gent-Sint-Pieters-Kortrijk, moet het mogelijk zijn de verkeers- en exploitatiemogelijkheden tot een minimum terug te brengen, zodat het kader rijdend personeel van DBD-Oudenaarde en het effectief krachtvoertuigen van WDT-Kortrijk onveranderd kunnen behouden blijven.

Ik wil u, Mijnheer de Minister, in dat verband wijzen op enkele zeer onlogische toestanden in verband met de vorming van de treinen. De eerste treinen vertrekken uit Oudenaarde naar Brussel en naar Ronse. De vorming ervan wordt verzekerd door Merelbeke, waar dit evengoed te Oudenaarde zou kunnen gebeuren, daar waar de treinen vertrekken.

Op de lijn Kortrijk-Brussel en terug lopen veel treinen van niet-aanpalende depots zoals Aalst, Dendermonde, Sint-Niklaas en Merelbeke. Goederentreinen worden niet verzekerd door Oudenaarde en

nochtans kunnen de machinisten van Oudenaarde vrijwel geen verlof krijgen tijdens de verlofperiode omdat zij overbezet zijn. Het zou dan ook logisch zijn de diensten van DBD-Oudenaarde te versterken en nochtans werden pas 6 machinisten verplaatst naar Ath uit de technische overwegingen die ik zoeven heb meegedeeld.

Laat mij ook nog toe te wijzen op zeer vele vertragingen op de thans bestaande uurregelingen. Een voorbeeld: Te Denderleeuw is in een stoptrein voorzien naar Ninove-Geraardsbergen op 17 u. 41. Dagelijks vertrekt deze trein in Denderleeuw met een vertraging van 15 tot 20 minuten.

Ik wil ook nog wijzen op de overbelasting tijdens de piekuren van sommige treinen. Ik heb u daarover een parlementaire vraag gesteld en ik hoop dan ook dat u in dat verband maatregelen zal treffen.

Op een ogenblik van energiecrisis zou het openbaar vervoer in onze streek dringend moeten worden gereorganiseerd en drastisch verbeterd. Het is op het ogenblik zo dat de mensen die in de Vlaamse Ardennen willen blijven wonen, maar er op een afstand van 40 tot 80 km buiten moeten gaan werken, verplicht zijn een auto te hebben ofwel om naar een nabijliggend station te rijden, ofwel om dagelijks 100 à 140 kilometer af te leggen, ik ben er ook één van, om met de wagen hun werkplaats te bereiken. Wij kunnen dit voor ons gewest, dat in België reeds meer dan 150 jaar achteruitgesteld werd, niet meer blijven aanvaarden.

Ik hoop, Mijnheer de Minister, dat u maatregelen zal willen treffen om ons gewest op dit vlak te geven waar het recht op heeft. (Applaus op de banken van de Volksunie.)

De Voorzitter. — Het woord is thans nog aan de heer Mesotten.

Ik heb mij daarstraks namelijk vergist: er waren toen niet vier maar nog vijf sprekers ingeschreven.

De heer Mesotten. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, mijn uiteenzetting zal kort zijn.

De minister van Verkeerswezen zal het mij niet ten kwade duiden dat ik mij bij deze gelegenheid, althans gedeeltelijk, aansluit bij de belangstelling die de jongste tijd is gegroeid ten opzichte van de vervoerproblemen in het Maasland.

Naar aanleiding van wat ik mocht lezen in het uitvoerig Kamer-verslag en na het betoog te hebben gelezen van een collega in de Kamer die niet eens tot onze eigen streek behoort, maar die zich uiterst negatief opstelde, acht ik mij genoopt om mijn ongerustheid uit te spreken over de eventuele gevolgen die dergelijke uiteenzettingen met aanklachten niet precies bij u of uw directe kabinetmedewerkers teweegbrengen, maar hoofdzakelijk bij de respectieve directies van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen enerzijds en de Nationale Maatschappij voor de Buurtspoorwegen anderzijds.

Wij geven er ons ten volle rekenschap van dat wij, voor de eventuele realisatie van de valorisatie van onze spoorwegen, wat u programmatisch voorstaat, over het gehele land en voor de verloren en open gebleven plekken, niet alleen uw welwillende houding nodig hebben maar eveneens begrip en steun moeten krijgen van de directies van de voornoemde maatschappijen.

Het is in deze positieve geest dat ik de hoopgevende verklaringen die u de jongste tijd herhaaldelijk hebt afgelegd, zou willen benadrukken.

Zoals verscheidene vertegenwoordigers uit onze provincie, zou ik de wens willen uitdrukken dat effectief werk zou worden gemaakt van een grondige studie die de eventuele initiatieven tot valorisatie vooraf dient te gaan. Want op dit vlak zijn vele tekorten blijven bestaan en werd niet genoten van een ingetreden welvaartsuiting, van een modernisatie en een aanpassing aan de eigentijdse noodwendigheden. Ik hoop dat deze verbeteringen met *goodwill* worden bejegend vanwege alle betrokken instanties en ten spoedigste kunnen gerealiseerd worden.

Ik dacht meer bepaald aan uw hoopgevende verklaring naar aanleiding van de ingebruikneming van de elektrificering van de lijn Has-selt-Genk. Het is echter noodzakelijk een link te leggen met het achterland waar 150 à 250 000 mensen leven, maar verstoken blijven van het gebruik van elke spoorverbinding. Deze mensen beschikken slechts over een karig autobusvervoer, dat als een noodoplossing wordt beschouwd.

Daarom ben ik zo vrij om bij deze gelegenheid u zeer speciaal te vragen het niet alleen bij verklaringen te houden — ik twijfel geenszins aan uw goede bedoelingen — maar er eveneens voor te zorgen dat effectief werk zou worden gemaakt en dit binnen de kortst moge-

lijke tijd, van de studie, die hopelijk tot nieuwe initiatieven zal leiden. Dit zou een aanvulling zijn van het reël tekort dat reeds historisch in het nadeel van het Maasland werkt. Met het oog op de toekomstperspectieven, spelen de spoorverbindingen, goederen- en personenvervoer, een belangrijke rol. Inzonder met betrekking tot industriële vestigingen, die voor de spoorverbinding, naast waterwegen en direct wegverkeer, een grote belangstelling hebben en dit zelfs meermaals een conditie tot al dan niet vestiging uitmaakt. Om al deze redenen moeten de lacunes zo vlug mogelijk weggewerkt kunnen worden zodat het voorbijgestreefd stramen van openbaar vervoer als bijgevoerd kan beschouwd worden. Buiten het meer aantrekkelijk maken van het spoorwegvervoer door de verhoging van het comfort en de frequentie en het opvoeren van de snelheid dient evenzeer een coördinatie wat betreft de uurregeling van trein en autobus effectief tot stand gebracht. Er zijn vele mogelijkheden tot valorisatie van de spoor- en wegverbindingen.

Ik wil besluiten met nog twee bijkomende redenen aan te stippen. Het Maasland is jammer genoeg in de provincie en in het land de streek met de hoogste werkloosheid. In onze gemeenschappelijke beschouwing om te streven naar adequate oplossingen, meen ik dat zelfs een inspanning die bij de start deficitair zou zijn, toch moet gerealiseerd worden. Ik hoop dat men met dit reël gegeven rekening zal houden.

Het laatste gegeven is recent in de actualiteit gekomen. Wij allen streven naar een Europese integratie. Dat begint evenwel met het behartigen van de grensoverschrijdende problematiek.

Vermits het Maasland geografisch enerzijds Nederlands-Limburg omvat en anderzijds Belgisch-Limburg, dacht ik dat het in deze bekommernis kadert de vroegere bestaande spoorverbindingen opnieuw tot stand te brengen. Dat zou de Europese integratie direct ten goede komen.

Ik dank u, Mijnheer de Minister, voor de *goodwill* die u, uw medewerkers en evenzeer de directies van de NMBS en NMVB zult willen betonen. Daar ben ik op voorhand zeker van en daarom dank ik allen van harte. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, ik ben u allen dankbaar voor uw bijdragen tot de bespreking van mijn begroting. Ik ben u ook dankbaar omdat de meesten onder u het bij de grote thema's hebben gehouden en wij niet, zoals in het verleden al eens gebeurde, vervallen zijn in een bespreking van onnoemelijk veel details, die wel een zeker belang hebben voor een bepaalde regio, maar moeilijk vanop dit spreekgestoelte kunnen worden behandeld en die eerder thuishoren in commissievergaderingen.

Zonder de oppositie te willen compromitteren voeg ik hieraan toe dat ik ook haar leden dankbaar ben omdat zij, ondanks hun kritiek, toch blijk hebben gegeven van een zeer positieve benadering. Blijkbaar hadden sommigen onder hen het niet gemakkelijk om te zeggen dat zij mijn begroting niet zouden goedkeuren. Ik heb er echter het grootste begrip voor dat men dit als lid van de oppositie om politieke redenen niet kan doen.

Allereerst antwoord ik op de vragen van al diegenen die over het kernprobleem, de energie, hebben gehandeld, en wel over de besparingen die via het departement van Verkeerswezen, en meer bepaald door de promotie van het openbaar vervoer, mogelijk zijn.

Mijnheer De Bondt, er waren inderdaad problemen betreffende de bevoorrading. Ik heb ter zake nauw contact gehouden met mijn collega van Economische Zaken en op dit ogenblik wijst alles erop dat een oplossing nabij is. Er zal dus geen sprake van zijn het openbaar vervoer te laten lijden door een eventueel gebrek aan bevoorrading. Voor de sector openbaar vervoer moet prioriteit gelden in de bevoorrading.

Wij weten dat het openbaar vervoer relatief veel minder energie gebruikt voor het vervoer van personen en goederen. Het zou derhalve onredelijk zijn geen grote inspanningen te doen om dit openbaar vervoer verder uit te bouwen, laat staan in te krimpen.

Aan de heren Boey, Canipel, De Bondt, De Rouck en al diegenen die hierover hebben gehandeld zeg ik dat wij op het departement van Verkeerswezen bezig zijn met het klaarmaken van een belangrijk, ingrijpend plan ter besparing van energie. Uit recent gedane studies weten wij dat energiebesparing via het openbaar vervoer belangrijk is. Wij weten ook dat op dit ogenblik ongeveer 17 pct. van de energieconsumptie in ons land naar de sector van het vervoer gaat. Van die 17 pct. wordt slechts 4 pct. verbruikt door de spoorwegen. Dit wil meteen zeggen dat wie aan ernstige energiebesparing wil doen — en daar zijn wij allemaal aan toe — niet in één adem kan beweren

dat wij de spoorwegen moeten promoveren en ook het vervoer in het algemeen.

Het plan om dit te verwezenlijken is nu in voorbereiding. Ik zal daar vandaag niet verder over uitweiden maar de maatregelen die wij zullen voorstellen, zullen ernstig zijn. Eén van de belangrijke elementen van dat plan bestaat erin dat wij de electrificatie van het spoorwegnet in de mate van het mogelijke zullen accelereren. Wij hebben — en daar is veel kritiek op geweest — het dichtste spoorwegnet ter wereld. Men vroeg dikwijls waarom dit nog nodig was. In de tijd toen iedereen dacht dat het openbaar vervoer definitief was achterhaald en de auto keizer was, heeft men in België als enig land in de wereld een spoorwegnet in stand gehouden van meer dan 4 000 kilometer. Dit heeft ongetwijfeld veel geld gekost. Nu benijden de meesten van mijn collega's van Verkeerswezen in Europa en de Verenigde Staten ons omdat wij over zo een dicht spoorwegnet beschikken, want als wij het elektrificeren kunnen wij een gedeeltelijke oplossing geven aan het energievraagstuk. Indien men het spoorwegnet elektrificeert kan men, naast primaire energiebronnen, ook een beroep doen op secundaire energiebronnen. Daarom zullen wij de electrificatie zo spoedig mogelijk verder zetten. In het kader van het plan 1976-1980 en 1981-1985 zullen wij trachten zo spoedig mogelijk te komen tot minstens 2 000 kilometer geëlectriceerde spoorlijnen in ons land, wat ongeveer de helft is van ons spoorwegnet. Dit betekent ook dat 75 pct. van onze globale trafiek dan via geëlectriceerde spoorlijnen zal kunnen geschieden. Wij achten het niet uitgesloten dat na overleg met de gewestelijke economische raden deze 2 000 kilometer tegen 1983 nog zou kunnen worden uitgebreid met 300 à 400 kilometer, zodat wij op het stuk van de spoorwegen alles zullen hebben gedaan om zoveel mogelijk energie te besparen.

Wij moeten er wel voor waken — en daarvoor wil ik u waarschuwen — dat wij door het promoveren van het openbaar vervoer niet denken dat wij mirakelen kunnen doen. Wij mogen daar niet alles van verwachten. Indien wij nu massaal zouden overschakelen van het privaat naar het openbaar vervoer zouden wij, ingevolge de saturatie op de piekuren, grote moeilijkheden hebben. Al degenen die dagelijks in de stations komen van Brussel en vele andere steden — men heeft daarnet allusie gemaakt op Antwerpen-Centraal — weten dat op de piekuren de saturatiegrens is bereikt. Indien iedereen op hetzelfde ogenblik zijn werk verlaat, of er aankomt; indien iedereen op hetzelfde ogenblik vakantie neemt of uit vakantie terugkeert; indien wij met andere woorden geen rationele spreiding van de arbeidstijd organiseren, zal men er niet in slagen het probleem van de energiebesparing via het openbaar vervoer op ernstige en fundamentele wijze op te lossen.

Er is één stad in ons land waar de saturatie niet is bereikt op de piekuren en dat is Brussel. In Brussel heeft men op de piekuren een bezettingscoëfficiënt van de metrolijnen — de rest is evenzeer gesaturiseerd als in de andere steden — van ongeveer 90 pct., dus daar is nog capaciteit over en het is niet uitgesloten dat door het vermenigvuldigen van het aantal metrostellen deze capaciteit nog kan worden opgevoerd. Voor het overige worden wij geconfronteerd met het probleem van de saturatie. Dit oplossen zou veronderstellen dat men zeer belangrijke investeringen moet doen, zowel in rijdend materiaal als in de infrastructuur om een supplementair aantal passagiers te kunnen opnemen.

Eén van de maatregelen evenwel die niet veel geld kost, maar ongetwijfeld een werk van lange adem is, bestaat erin de mensen ervan te overtuigen de piekuren te spreiden zodat men zonder te grote uitgaven meer mensen met het openbaar vervoer zou kunnen vervoeren.

Er zullen maatregelen worden genomen voor de opvoering van de commerciële snelheid. Eén van de klachten die ik voortdurend hoor is: wij maken geen gebruik van het openbaar vervoer want het gaat niet snel genoeg; het is niet comfortabel genoeg en niet frequent genoeg. Om de commerciële snelheid op te voeren, moet men het openbaar vervoer uit het normale privé-vervoer halen, zoniet geraakt het verstrikt in de eindeloze stroom van privé-wagens die de autobussen beletten vooruit te komen. Dit is één van de grote successen van de metro in Brussel. Er zijn momenteel in Brussel per jaar opnieuw meer dan 200 miljoen reizigers. Er is een zeer sterke stijging van het openbaar vervoer in Brussel; in vergelijking met 1977 was er in 1978 een stijging van het aantal reizigers met 2,3 pct. per jaar. Ook in Antwerpen gaat het openbaar vervoer in stijgende lijn. Dit komt omdat men voor het openbaar vervoer eigen beddingen maakt.

Ik stel daarentegen met leedwezen vast dat sommige gemeente- en stadsbesturen nalaten politiereglementen te nemen die tot gevolg hebben dat het openbaar vervoer daar, waar het enigszins mogelijk is, over eigen beddingen zou beschikken. Door deze eigen beddingen kan het openbaar vervoer snel vooruit komen in de stad en wordt het aantrekkelijk voor de reizigers. Men kan bijvoorbeeld het zo regelen dat de verkeerslichten op afstand worden berekend; men kan zorgen

voor eenrichtingsverkeer voor het openbaar vervoer. Dit zijn echter allemaal politiereglementen die door de gemeenten moeten worden genomen. Het blijkt zeer moeilijk te zijn iedereen ervan te overtuigen deze reglementen te nemen.

Eén van de zaken die ik binnenkort aan het Parlement zal vragen is een wet goed te keuren, om de minister toe te laten *ex autoritate* de in gebreke blijvende steden, gemeenten of provincies te kunnen verplichten de nodige maatregelen te treffen om een normale doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk te maken.

Wij zullen voorts zoeken naar nieuwe technieken voor het besparen van energie die het openbaar vervoer kunnen aanelangen.

Wij zijn nu opnieuw bezig met een studie voor het maken van een bimodale trolleybus.

De heer Robert Vandekerckhove treedt opnieuw als voorzitter op

Dit is een soort autobus die normaal met electriciteit wordt bevoorrad maar die, op een zeker ogenblik, kan overschakelen op normale brandstof om, daar waar hij de kabel verlaat, op eigen kracht te kunnen voortrijden. Het is dus een polyvalente autobus die van twee verschillende energiebronnen gebruik kan maken.

Ik kan u ook meedelen dat men in de Verenigde Staten en in samenwerking met Europa nu zeer intensief researchwerk doet om vervoermiddelen te vinden en meer bepaald privé-vervoer, namelijk auto's die met uiterst beperkte energie zullen kunnen worden voortbewogen. De jongste conferentie in Belgrado van de transportministers heeft uitgewezen dat men daar zeer intensief aan werkt. Het is van groot belang dat men zeer spoedig zou komen tot het bouwen van auto's die veel minder energie verslinden dan dit tot nog toe het geval is. Ik hoop dat men zal komen, zoals de president van de Westduitse Bondsrepubliek het onlangs zei, tot een meer oordeelkundig en meer vernuftig gebruik van de privé-auto en dat men de auto zal gebruiken waar hij grote diensten kan bewijzen, maar dat men de moed zal hebben over te schakelen naar andere soorten van vervoer op plaatsen waar dit het meest aangewezen is. Dat is de stelling die we sedert vijf jaar op het departement verdedigen, te weten de complementariteit tussen deze twee vervoermogelijkheden.

Wij gaan ook een grote campagne voeren ter bevordering van het openbaar vervoer. Ik zal u daarover binnenkort meer informatie kunnen geven.

De heer Boey heeft gesproken over politieke treintjes. Ik hoor dat niet graag. Er zijn geen politieke treintjes. Sinds ik op het departement van Verkeerswezen ben, heb ik nooit een treintje ingelegd. Dat was toch wel de ondertoon van de kritiek. Ik heb getracht, daar waar het verantwoord was, zonder dat dit te maken had met politieke vriendschap, te zorgen voor een goed openbaar vervoer. Ik weet wel dat u niet bedoeld heeft dat het ging om politieke treintjes voor de partij waartoe ik toevallig behoor, maar dat men in feite treinen inlegt onder de politieke druk van alle partijen, daar waar het niet verantwoord is.

Aan al degenen die daarover hebben gesproken, ook aan de heer Mesotten, kan ik zeggen dat onze grote beleidslijnen de volgende zijn: de spoorwegen en het openbaar vervoer zijn openbare diensten. We gaan ons niet blind staren op het feit of het nu gaat over spoorwegen of autobussen. We moeten zorgen dat het openbaar vervoer goed is. Wij moeten de moed hebben het te reorganiseren en het herstructureren daar waar blijkt dat het geen goede diensten meer bewijst, of betere diensten zou kunnen bewijzen, wars van alle partijpolitieke beschouwingen en alleen met het oog op het verlenen van een beter openbaar vervoer. Waar de treinen betere diensten kunnen bewijzen, zal het vervoer per trein gebeuren. Waar dit vervoer minder adequaat is omdat de structuur van de streek of de bevolkingsdichtheid zich beter lenen voor een andere vervoerstructuur, zullen we van een andere vervoerstructuur gebruik maken. Wij zullen een coördinatie tussen het treinvervoer, het busvervoer en het stadsvervoer in de hand werken. Dat zal de politiek zijn die wij op het departement van Verkeerswezen zullen volgen. Wij zullen rekening houden met de energiebesparing en met het feit dat wij ervan overtuigd zijn dat in de toekomst meer en meer mensen, en vooral de jongeren, bereid zijn om terug naar het openbaar vervoer te keren als zij vaststellen dat dit inderdaad goed georganiseerd is, maar ook met het oog op de budgettaire restricties, wel wetende wat alles kost.

In deze begroting, waarvan ik hoop dat u ze morgen zult goedkeuren, hebt u vastgesteld welke aanzienlijke bedragen wij investeren voor het openbaar vervoer. Men kan echter een frank maar éénmaal uitgeven. Vandaar dat wij goed moeten wikkelen en wegen en op het stuk van investeringen en exploitatie het maximum sociaal rendement uit het openbaar vervoer moeten halen. Daarvoor zullen wij ons ten eerste inspannen.

Ik kom dan tot het probleem van de Sabena, meer bepaald in verband met de voorstellen van de EG-Commissie. Wij zullen deze voorstellen ernstig onderzoeken, samen met de collega's van de Europese Gemeenschap.

Ik heb drie jaar geleden in Parijs gepleit voor het Europa van de luchtvaart. Ik meen dat ik de eerste geweest ben in Europese context om de samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen in Europa te promoveren, omdat wij ons altijd hebben verzet tegen een ruïneuze concurrentie tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen. Wij zijn tevreden dat drie jaar later de Europese Commissie indicaties geeft in verband met deze Europese luchtvaartintegratie, « l'Europe du ciel ». Wij zijn er ons van bewust dat dit een eerste schuchtere stap is om afstand te doen van de politiek van bescherming van de nationale belangen.

Ik vind dat de tarieven van de luchtvaartmaatschappijen in Europa te hoog zijn. Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat, indien wij deze tarieven verlagen, zulks moet gebeuren door alle luchtvaartmaatschappijen samen. De ervaring heeft uitgewezen, onder meer in de Verenigde Staten, dat indien de tarieven worden verlaagd in IATA-verband er een dergelijke aangroei van het aanbod is dat zulks resulteert in een stijging van de exploitatieresultaten van de maatschappijen.

Iemand heeft ooit eens gezegd: « Le protectionnisme est l'arme du faible. »

Wij zouden er alle belang bij hebben, ook met het oog op energiebesparing, dat de vliegtuigen zoveel mogelijk volzet zijn. Wanneer de aangeboden vervoercapaciteit te groot is, zou men maatregelen moeten nemen om het gebruik van het vliegtuig te bevorderen. Kleinere prijzen voor de individuele reiziger kunnen resulteren in verhoogde ontvangsten voor de maatschappijen.

Ook inzake luchtvaart ben ik voorstander van de vrije concurrentie, omdat ik ervan overtuigd ben dat zulks in het belang is van wie het vliegtuig gebruikt, de reiziger zelf.

Ik ga akkoord om deze problematiek van de Sabena, waar een nieuwe frisse wind waait dank zij het dynamisme van de nieuwe directie en van heel het personeel, in de commissie te bespreken. Er is een plan uitgewerkt om in vier jaar tot een nieuw evenwicht te komen, hoewel intussen zich enkele zaken hebben voorgedaan die zulks moeilijker maken. Niemand kon voorzien dat de zaïre zou devalueren en dat zulks een probleem zou stellen in verband met het deviezenverkeer van Zaïre naar België, waardoor op de debetzijde van de balans een bedrag van 500 miljoen voorkomt.

Niemand wist welk ontzaglijke prijsstijgingen voor kerosine er zouden plaatshebben, maar dat geldt voor alle maatschappijen. Wij houden sterk vast aan het objectief dat werd gesteld door de raad van beheer en de directie van de Sabena, namelijk dat binnen de nog vier resterende jaren, mits het nemen van de nodige maatregelen in verband met de produktiviteit van het personeel en de eventuele natuurlijke afvloeiing ervan, men tot een evenwicht tussen de ontvangsten en de uitgaven zou komen.

Ik hernieuw mijn vertrouwen in degenen die daarvoor momenteel het beste van hun krachten inzetten. Wij zullen, wat ons betreft, al het mogelijke doen om de Sabena in de mate van het mogelijke in heel de wereld de beste landingsplaatsen te bezorgen en ervoor zorgen dat zij in de beste omstandigheden kan opereren.

In verband met de kritiek op het examen voor het rijbewijs moet ik een antwoord geven aan degenen die hierover het woord hebben gevoerd.

Ik ben de eerste om te erkennen dat het systeem van het rijbewijsexamen niet volmaakt is en dat wij het ernstig moeten verbeteren. Wij zijn daarmee volop bezig. Wij betalen nu het normale leergeld want het rijbewijsexamen is in ons land zeer laat ingevoerd. Alles wijst er echter op dat de situatie de jongste maanden sterk is verbeterd, dank zij de maatregelen die werden genomen. Ik herhaal ze nog heel even. Er is de beoordeling van het examen zelf op het moment dat degene die niet is geslaagd naar huis wordt gezonden. De kandidaat krijgt dus de beoordeling te horen. Hij weet dan wat er verkeerd is gelopen. Hij heeft, wat betreft de objectiviteit, bepaalde garanties omdat er een derde aanwezig is tijdens het afnemen van het examen. Na het examen wordt hij geïnformeerd over de fouten die hij heeft gemaakt. Wij mogen echter in alle objectiviteit stellen dat het aantal geslaagden in ons land, in vergelijking met andere landen, hoger ligt bij de eerste proef. Het rijexamen is een ernstige aangelegenheid en ik ben er mij van bewust dat degene die niet slaagt, niet gelukkig is, maar wij moeten streng en objectief dit rijexamen blijven afnemen. Wij mogen daar niet toegeeflijk zijn, want de risico's, zowel voor degene die tot het verkeer zou worden toegelaten zonder dat hij behoorlijk een wagen kan besturen als voor degenen die daarvan het slachtoffer kunnen worden, zijn te groot.

Geachte collega's, wij zijn het land in Europa dat in 1977 op de tweede plaats komt van het triestige rekord van het grootste aantal doden op de weg.

Dit wil zeggen dat wij, ondanks ons prachtig autowegenet en niettegenstaande al de geleverde inspanningen, nog altijd niet in staat zijn met een voor andere landen geldend normaal veiligheidsquotient te rijden. Onze inspanningen moeten derhalve worden voortgezet. Wij zullen opnieuw strenger moeten zijn en meer controle moeten vragen vanwege de rijksmacht. Wij moeten altijd opnieuw een beroep doen op de publieke opinie, in het bijzonder op die weggebruikers die nog altijd niet overtuigd zijn dat zij zich moeten schikken naar de regels van de Wegcode en dat zij zich op de weg moeten gedragen zoals het hoort. Wij moeten er nog strenger voor waken dat de verkeersregels worden nageleefd opdat de veiligheid van iedereen nog beter dan vandaag zou worden gewaarborgd.

Ik wil nu antwoorden op enkele concreet gestelde vragen, onder meer op de vraag van de heer Boey over de reserveringen in het internationaal verkeer.

In het internationaal verkeer hebben wij een contingent dat overeenstemt met de inbreng van het NMBS-materiaal in de treinen. In het verleden kreeg de NMBS regelmatig een deel van het aandeel dat aan de andere netten was toegewezen. De reserveringen voor haar aandeel kan de NMBS regelmatig en tijdig doen voor de aanvragers.

Voor het surplus kan de toewijzing van de plaatsen slechts geschieden een tweetal maanden vóór de rit wordt uitgevoerd. Dit jaar is het surplus zeer gering, soms zelfs onbestaande ingevolge de sterk gestegen vraag naar het spoorwegvervoer in de verschillende landen.

De jongste jaren werden in het internationaal verkeer pieken vastgesteld, zoals de zomerperiode en het skiseizoen, met een veel grotere vraag dan het aanbod van de spoorwegen. Dat is het eeuwige probleem van de pieken in het openbaar vervoer.

De NMBS doet inspanningen om haar potentieel reizigersmateriaal aan de gestegen vraag aan te passen. Er werden 80 nieuwe rijtuigen van het Europese standaardtype en 35 nieuwe pakwagens in het internationaal verkeer ingezet.

J'en viens au problème important et combien fondamental — je suis le premier à en convenir — pour certaines régions du pays: celui du programme d'action de la SNCB, le fameux plan de restructuration.

Les adaptations de l'offre de transport que la société réalisait jusqu'à présent concernaient principalement la mise en service de trains supplémentaires. Ceci surprendra sans doute bon nombre d'entre nous. Depuis 1970, le nombre de trains/kilomètre en Belgique a augmenté de 23 p.c. Cette augmentation — et je le regrette — n'a pas donné lieu à un accroissement équivalent du nombre de voyageurs. Au contraire, le nombre de voyageurs/kilomètre a diminué de 5 p.c. durant cette même période. Ce fait mérite réflexion.

La SNCB — personne ne peut lui en faire le reproche et personne ne l'a d'ailleurs fait du haut de cette tribune — a entrepris une étude approfondie sur la structure de son exploitation voyageurs/marchandises et envois de détail.

Les travaux préparatoires ont commencé il y a environ deux ans. Au cours de leur exécution et en raison des progrès réalisés sur certains points, des hypothèses nouvelles ont été formulées et développées afin d'aboutir à un plan d'ensemble qui pourrait constituer une base valable à la détermination d'une politique future en matière d'exploitation ferroviaire.

L'actualisation de cette étude est en cours. Celle-ci pourra être soumise au conseil d'administration dans les semaines à venir. L'étude fera l'objet d'une large consultation, je le confirme. Elle sera examinée en particulier par les commissions de la Chambre et du Sénat et par les conseils économiques régionaux. Cette consultation me paraît indispensable si l'on veut établir dans quelle mesure les orientations inspirées par des considérations propres à l'entreprise doivent être corrigées en fonction des impératifs d'une politique générale des transports ou d'une politique économique régionale ou sociale.

Il est évident que toute modification éventuelle au service voyageurs sera l'objet d'une concertation préalable et étroite entre la SNCB et la SNCV, ce qui permettra de déterminer la manière d'assurer au mieux le service à la clientèle.

Les projets de la SNCB ont déjà été l'objet de remarques et de critiques. Je n'ai pas encore pu en prendre connaissance et ne puis, dès lors, me prononcer sur l'attitude à adopter en la matière.

Toujours est-il que le souci de la SNCB de rendre son exploitation plus attractive par l'accélération et l'intensification du trafic entre centres importants me paraît parfaitement louable. La prise en considération d'itinéraires alternatifs et d'arrêts supplémentaires apportant une clientèle nouvelle substantielle ne pourra qu'améliorer les projets

que nous soumettra la SNCB. L'effort accompli par la direction mérite notre attention particulière. C'est une approche constructive, même si certaines modalités peuvent apparaître discutables à certains d'entre nous.

La situation en matière d'énergie nous incite à multiplier nos efforts en faveur d'un réseau ferroviaire efficace qui réponde aux besoins de la nation.

Je crois, Messieurs Conrotte, Neuray, Belot, Flagothier et Van Herreweghe, qu'il ne peut être question de supprimer des services publics. Il faut les améliorer, au contraire.

La réorganisation doit se faire en étroite concertation avec la Société nationale des chemins de fer vicinaux qui devra, le cas échéant, assurer, par autobus, le transport sur les lignes desservies précédemment par la SNCB.

Je suis d'accord avec vous pour estimer qu'il ne peut être question d'adopter des critères identiques pour des régions différentes. Il convient d'arriver à des critères pondérés. En effet, il est clair qu'on ne peut appliquer à un habitant du sud-est de ce pays les mêmes critères qu'à un habitant d'une agglomération très dense, comme celle de Bruxelles, par exemple.

M. Conrotte. — Je suis heureux de vous l'entendre dire.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Je le dis en toute clarté, Monsieur Conrotte, pour éviter tout malentendu entre nous.

Mais il est tout aussi clair que ce même habitant de Bruxelles, qui vit dans une agglomération très dense connaissant tous les problèmes de circulation inhérents à une grande ville, ou celui qui vient y travailler a le droit de bénéficier de transports en commun tels que ceux que nous construisons aujourd'hui.

M. Conrotte. — Les Luxembourgeois les paient depuis longtemps.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Plusieurs membres de cette assemblée n'ont pas manqué de souligner l'importance des investissements consacrés au métro de Bruxelles, mais ils les ont estimés justifiés, et je m'en réjouis.

A la Chambre, certains membres d'un parti flamand les avaient nettement critiqués. Je leur ai répondu qu'à mes yeux, ces travaux se justifiaient pleinement et que je comptais poursuivre leur exécution sans discontinuer.

Il n'est pas question de supprimer 6 000 emplois dans les chemins de fer; je le dis en toute clarté. Le plan de restructuration ne donnera lieu à aucune suppression d'emploi, quelle qu'elle soit. La direction espère que l'optimisation de son exploitation lui permettra de ne pas devoir recruter un nombre trop important d'agents, avec toutes les charges qui en découlent, lors des réductions ultérieures du nombre d'heures de travail par semaine.

La direction de la SNCB espère pouvoir freiner l'accroissement annuel des paiements de compensation en augmentant les recettes et en freinant les dépenses.

Monsieur Neuray, votre intervention m'a fort étonné de la part d'un fédéraliste. Vous avez plaidé pour une régionalisation des grandes infrastructures dans ce pays.

Citez-moi un seul pays au monde où les grands travaux d'infrastructure sont régionalisés et ne relèvent plus de la compétence du gouvernement central ou fédéral.

Si vous aviez été présent à l'inauguration de l'aéroport de Montréal au Canada, vous auriez entendu le Premier ministre de l'époque, M. Trudeau, s'adressant au Premier ministre régional du Québec, se réjouir d'assister à l'inauguration de ce merveilleux aéroport, réalisation d'un grand projet fédéral construit au Québec mais financé par le gouvernement fédéral; nous dirions, chez nous, le gouvernement central.

M. Lagneau. — Un exemple de ce genre ne prouve rien. Il en existe bien d'autres en sens contraire, que vous ne citerez pas.

M. Neuray. — Monsieur le Ministre, j'ai parlé du niveau régional et du niveau européen. Pour moi, le Canada correspond à notre niveau européen. En ce qui concerne les investissements portuaires de l'Europe du Nord, la coordination devrait se faire au niveau européen.

M. Chabert, Ministre des Communications. — L'accord gouvernemental sera respecté.

Les grands travaux d'infrastructure restent de la compétence du gouvernement national. Il s'agit là de l'accord politique, de la philo-

sophie même du fédéralisme ou de la régionalisation. Il ne peut être question d'y déroger.

D'ailleurs ceux qui voudraient poursuivre ce raisonnement — et je ne le fais pas — devraient être logiques et le poursuivre jusqu'au bout. Si la région est compétente en matière de travaux d'infrastructures, elle doit disposer de moyens de financement propres; ceux-ci ne peuvent venir d'un ministère qui n'aurait plus la compétence de décision et de gestion. Je vois que vous opinez du chef, Monsieur Neuray. Mais réfléchissez à deux fois avant de prendre une telle décision, car elle pourrait avoir pour votre région des conséquences qui ne seraient pas nécessairement favorables à son développement.

M. Lagneau. — C'est facile à dire, Monsieur le Ministre. L'histoire est là pour prouver combien le système actuel est néfaste!

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur Lagneau, j'ai été pris à partie à la Chambre par un représentant d'un parti fédéraliste flamand qui me reprochait amèrement d'avoir fait trop d'investissements en Wallonie et trop peu en Flandre. Je lui ai répondu que pour moi les investissements relatifs aux grandes infrastructures doivent rester nationaux, par définition. Ainsi, les grands investissements que nous avons faits en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles, y compris pour le métro, sont par définition nationaux, parce qu'ils profitent, comme l'a dit M. Conrotte, à l'ensemble des habitants du pays. Si je veille scrupuleusement à une répartition équitable des investissements entre les trois régions du pays, ils n'en conservent pas moins, à mes yeux, une valeur nationale.

C'est dans cette seule optique que la politique de mon département doit être considérée.

Il en est de même des décisions concernant l'électrification des dorsales wallonne et flamande. Lorsqu'on me demande si celles-ci sont d'intérêt régional, je réponds qu'elles sont d'intérêt national. Les travaux d'électrification progressent en même temps et seront terminés au même moment. Il s'agit d'investissements nationaux dans des régions, financés par le contribuable national. Aussi longtemps que le Parlement n'aura pas décidé qu'il n'en sera plus ainsi, je m'en tiens, en tant que responsable du département, la politique que je viens d'exposer. Ceci est tout à fait conforme à l'accord politique que nous avons souscrit lors de la formation du présent gouvernement.

En matière de transports combinés rail-route, je répondrai à M. Neuray que la SNCB a une politique bien précise, qui a été fixée en coopération avec les organisations de transporteurs routiers et les autres compagnies de chemins de fer européens. Cette politique est actuellement à l'étude sur le plan de la CEE.

De heer Maes. — Maar dan moet u ook niet instemmen met compensaties! (*Samenspraken.*)

De heer Jorissen. — De Brusselse metro kost in elk geval veel te veel!

De heer De Rouck. — Er is toch een wanverhouding, Mijnheer de Minister, tussen de zevenzig miljard voor de metro in Brussel en de bedragen die worden besteed aan de haven van Antwerpen en de haven van Zeebrugge, die toch veel belangrijker zijn.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik hoor met verbazing dat u niet geluisterd hebt naar het zeer genuanceerde betoog van uw collega, voorzitter van de commissie voor het Verkeerswezen, die gezegd heeft ...

De heer Jorissen. — U bent niet altijd de baas, Mijnheer Neuray!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mijnheer Jorissen, u is nog maar net binnengekomen en u onderbreekt al!

De heer Jorissen. — Daar ben ik voor binnengekomen! (*Gelach.*)

De heer De Rouck. — Hij zat op een zijspoor!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De heer Maes heeft daarstraks een zeer goed betoog gehouden ...

De heer Maes. — Tegen de compensaties!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Juist. U hebt honderd procent gelijk, Mijnheer Maes. Wat van nationaal belang is, hoeft geen compensaties.

De heer Jorissen. — Wij zijn het volkomen eens.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Dat is een *contradictio in terminis*.

M. Vanderpoorten. — Pourquoi le fait-on alors? Waarom bestaan er compensaties?

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — U weet zo goed als ik dat men in 1970 bepaalde beslissingen heeft genomen in verband met de uitbouw van de haven van Zeebrugge, die destijds aanleiding gaven tot gedeeltelijke compensaties voor de regionale implicaties van nationale investeringen. Wij gaan die oude koeien nu niet uit de gracht halen. Laten wij terugkeren tot de begroting van Verkeerswezen.

Je voudrais répondre en quelques mots à M. Neuray et à d'autres intervenants qui ont abordé le problème du contrôle technique des véhicules.

Sur le plan technique, nous avons pris une série d'initiatives. Nous avons fait contrôler l'appareillage de toutes les stations et avons pris les mesures nécessaires afin que les vérifications soient effectuées par des appareils fiables. Des garanties supplémentaires ont été exigées, dont l'étalonnage et le contrôle régulier des appareils par des firmes spécialisées, l'imposition de registres de contrôle, le remplacement et la réparation de certains appareils.

Sur le plan financier, une enquête approfondie est en cours concernant l'ensemble des activités de l'inspection automobile, sa gestion financière et la rémunération de ses agents.

Je me permettrai de vous répondre plus tard, Monsieur Neuray, à propos des grands parkings.

Mijnheer Van Herreweghe, inzake Europese harmonisatie spreekt u taal naar mijn hart. Ik was vorige zaterdag aanwezig op Le Bourget, waar ik toevallig een gesprek mocht hebben met de Franse Eerste minister Barre. Toevallig werd gesproken over de Europese integratie. Ik deelde hem mijn groot scepticisme mee in verband met de Europese integratie van het transportbeleid. Zijn antwoord zal ook ons Europees parlements lid, de heer Marcel Vandewiele, interesseren. De heer Barre zei mij dat hij vorige week in Bordeaux een redevoering had gehouden in verband met de Europese integratie. Men spreekt er al zovele jaren over, zegde hij daar, maar wat is er concreet voor de Europeanen zelf gebeurd? Welke ervaring hebben zij, buiten de landbouwpolitiek, met de concrete Europese integratie? Toen heeft Eerste minister Barre gepleit voor een Europa van het verkeerswezen en een Europa van de energie.

Als de heer Van Herreweghe zegt dat wij meer naar een Europese harmonisatie toe moeten, dan kan ik hem daarin maar bijvallen. Wat ons betreft, wij zullen steeds ons steentje bijdragen om die Europese integratie te versnellen in de mate van het mogelijke.

Men heeft mij ook verschillende vragen gesteld over de toestand van het materieel inzake openbaar vervoer, en meer bepaald wat de spoorwegen betreft. Het totaal van de bestellingen voor het reizigersvervoer per spoor, bedraagt op dit ogenblik — en dat zijn toch belangrijke cijfers — 13,5 miljard. Dat slaat op volgend rijdend materieel: 87 elektrische dubbele motorstellen, 12 elektrische vier-wagen-motorstellen, 360 rijkundige en 30 locomotieven. Dit betekent voor onze Belgische nijverheid meer dan 10 miljoen werkuren. Die bestellingen zijn geplaatst en de mensen zijn aan het werk.

Wat de elektrificatiewerken van de NMBS betreft, ik heb beloofd daar nog een paar gegevens over te verstrekken. Ik doe dit nu in verband met de planning zelf. Zoals minister De Saeger destijds 100 kilometer autosnelweg per jaar beloofde, beloven wij nu 100 kilometer geëlektrificeerde spoorlijn per jaar. Wij hebben dit jaar de lijnen Hasselt-Genk en Braine-le-Comte-Luttre ingewijd. De planning voorziet in de loop van de jaren 80 in de elektrificatie van de lijnen Gent-Kortrijk, Antwerpen-Boom, Mons-La Louvière-Manage, Antwerpen-Leuven en Lier-Herentals.

In het investeringsvolume door de NMBS voorgesteld voor het Plan 1981-1985 voor een bedrag van 54 miljard, zijn opnieuw 300 kilometer te elektrificeren lijnen begrepen.

Als dat volkomen gerealiseerd is, zal 90 pct. van het spoorwegverkeer langs het geëlektrificeerde net kunnen geschieden.

Wij laten niet na steeds de adviezen van de gewestelijke economische raden in te winnen over deze investeringsplannen, zodat er nauw overleg is met de betrokken regio's.

De heer Van Herreweghe en Mevr. Panneels, die ik beide feliciteer voor hun aandacht voor het goederenvervoer langs de weg, waar meer dan 40 000 gezinnen van leven, hebben beide allusie gemaakt op de problemen die daar bestaan.

Wij hebben concrete resultaten bereikt in verband met de bilaterale akkoorden. In 1979 hebben de besprekingen met de Duitse Bondsrepubliek geleid tot een verhoging van het contingent vergunningen van

237 000 tot 239 500. Voor Portugal is er een verhoging met 50 pct., voor Spanje een analoog resultaat, zodat wij daar nu 4 725 vergunningen hebben. Voor Oostenrijk is er een belangrijke verhoging tot 4 000 vergunningen. Slechts zelden werden op zo'n korte tijd zo'n positieve resultaten bereikt, die van groot belang zijn voor onze export en voor de rentabiliteit van onze vervoeders.

U heeft mij ook vragen gesteld in verband met een eventuele wijziging van de wet van 1 augustus 1960, de afgifte van machtigingen, de leerstof inzake het examen van vakbekwaamheid, de promotie van het gecombineerd vervoer, de opdrachten van het instituut voor wegtransport, de rol van de onafhankelijke brandstofverdeling, de bradering van sommige prijzen en het probleem van de tussenpersonen.

Ik kan daarop globaal antwoorden. Vorige week hebben wij op het kabinet een vertegenwoordiging van de beroepsfederatie ontvangen. Al die problemen zijn daar grondig besproken. Wij zullen zo spoedig mogelijk beslissingen nemen. Mijn administratie heeft opdracht gekregen deze elementen allemaal te bestuderen en mij zo spoedig mogelijk daarover advies uit te brengen.

Wij volgen deze aangelegenheid van zeer nabij en nemen alle beslissingen ter zake na ernstige ruggespraak met de betrokkenen.

Wij volgen ook met grote zorg de evolutie van het binnenlands vervoer langs de weg. Daar is inderdaad zeer grote concurrentie. Bepaalde tarieven liggen vast, maar u weet dat er ook veel vrij zijn. Speciaal ter attentie van Mevr. Panneels: ter zake wacht ik ook op voorstellen van de federatie in verband met een betere reglementering van deze prijzen. Ondertussen weegt daar de concurrentie door en rijst het probleem van de bevrachters die weten dat deze concurrentie zeer groot is. Wij wachten dus met de grootste waakzaamheid en veel ongeduld de voorstellen van de federatie af.

Mevrouw, u mag toch ook weten dat maatregelen die wij hebben genomen, meer bepaald het koninklijk besluit van september vorig jaar, geleid hebben tot een belangrijke inkrimping van de capaciteit. Wij zijn tevreden met de bereikte uitslag.

Ik zou nog een klein woordje willen zeggen in verband met de kritiek die u had op de vertegenwoordiging van ons land op de internationale manifestatie van het vervoer te Hamburg. Ik heb zelf kunnen vaststellen dat ons land niet de nodige inspanningen had gedaan, wat te wijten is aan veel factoren waarover ik nu niet verder zal uitweiden. Indien in de toekomst nog dergelijke tentoonstellingen met zulk een impact over de ganse wereld worden georganiseerd, moeten wij een veel agressievere aanwezigheid van ons land garanderen, moet er een betere samenwerking zijn tussen mijn departement en de ministeries van Buitenlandse Handel en van Buitenlandse Zaken en moet, wat de administraties betreft, de bal niet van de ene naar de andere worden gespeeld. Ik zal er persoonlijk voor waken dat het wegvervoer de plaats krijgt die het toekomt.

Daar de heer Canipel niet meer aanwezig is, zal ik mijn precies antwoord op zijn vraag in verband met de moeilijkheden aan de Kennedylaan te Gent schriftelijk bezorgen.

Hij heeft ook vragen gesteld in verband met de lijn Denderleeuw-Zottegem. Ik kan daarop antwoorden dat de modernisering en de elektrificering in het vooruitzicht zijn gesteld en dat de voorbereiden de werken in uitvoering zijn. Tegen 1982 zal dit in orde zijn. De doortrekking van de lijn tot Kortrijk is opgenomen in het plan 1981-1985.

Mijnheer De Rouck, ik heb met grote belangstelling geluisterd naar uw betoog over de problemen in de streek van Ronse. Ik zal al uw suggesties overmaken. Zij zullen op hun waarde worden getoetst om te zien in welke mate, in zeer nauw overleg met de regionale adviescommissie voor het openbaar vervoer, daaraan gevolg kan worden gegeven.

De heer De Bondt, de heer Maes en andere sprekers komende uit vrijwel alle politieke partijen, hebben gepleit voor een coördinatie tussen de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen.

De heer Van Ooteghem. — Fusie!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — U moet mij niet onderbreken want mijn zin eindigt met het woord fusie. Ik wou immers zeggen dat ik degenen die gepleit hebben voor de coördinatie tussen beide departementen gaande tot de fusie, dankbaar ben. Ik hoop dat men, zoals ook in de omringende landen, uiteindelijk zal komen tot deze gezonde oplossing. Ik spreek daar des te gemakkelijker over omdat mijn collega van Openbare Werken ook deze mening deelt. Het zou goed zijn dat daar bij een volgende regeringsvorming ernstig rekening gehouden wordt en dat degenen die ter zake invloed kunnen uitoefenen, dit in de mate van het mogelijke zouden doen. Alle argumenten om deze twee departementen samen te brengen, werden hier opgesomd. Ik onderschrijf ze honderd procent.

De heer Van Ooteghem. — De vraag rijst, wie zal overblijven na de fusie, de minister van Verkeerswezen of de minister van Openbare Werken?

Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch. — Mijnheer de Minister, ik heb dit vijf jaar geleden ook reeds gezegd en sindsdien zijn er reeds drie regeringen geweest. (*Samenspraken.* — *De voorzitter hamert.*)

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Wat betreft het radariseren van de Schelde heb ik een uitvoerig antwoord klaar. Ik zal het bekendmaken. Mijnheer de Voorzitter, ik betreur dat wij nog steeds geen procedure hebben waardoor een lange technische tekst zou kunnen worden opgenomen in het verlag en dus gepubliceerd, zonder dat hij hier op de tribune moet worden voorgelezen. Mijn tekst is inhoudelijk belangrijk maar ik ben bevreesd dat voorlezing ervan te veel tijd van de Senaat in beslag zou nemen.

De Voorzitter. — Er werden voorstellen in die zin geformuleerd.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik neem daarvan met vreugde akte, Mijnheer de Voorzitter. Ik hoop alleen dat het niet zal gaan zoals met de fusie van de twee departementen.

De heer De Seranno. — Het is wellicht voor de volgende generatie.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De procedure is volop aan de gang. Wij wachten op de goedkeuring in de Staten-Generaal van Nederland. De kredieten bestemd voor deze werken worden opnieuw ingeschreven op de begroting van 1980.

De heer Gijs heeft gesproken over de Hogere Zeevaartschool en ervoor gepleit dat zij onder de bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen zou blijven. Ik meen te weten dat hij de spreekbuis is geweest van alle betrokken maritieme kringen in ons land. Al de argumenten die hij opgesomd heeft zijn duizendvoudig dienend. Ik onderschrijf wat hij gezegd heeft. Wat mij betreft is er geen enkel probleem. Wij zijn blij dat wij het hoger zeevaartonderwijs in ons departement mogen behouden. Wij hopen dat het in de toekomst altijd zo zal blijven. Het hoort bij het departement van Verkeerswezen. Het zit ontegensprekelijk in dezelfde familie van Verkeerswezen.

Tot slot, Mijnheer Gijs, wens ik nog het volgende te zeggen in verband met uw uiteenzetting. Ik ben fier op deze Hogere Zeevaartschool van Antwerpen. Ik ben blij met wat daar wordt gespresteerd. Van overal in de wereld komt men daar naartoe. Collega's uit andere landen vragen mij of zij studenten mogen sturen naar onze Hogere Zeevaartschool want zij is een model waar in de ganse wereld wordt naar opgekeken. Wat door iedereen wordt geapprecieerd, moet dus zeker niet worden veranderd. Het zeevaartonderwijs is een nationale aangelegenheid, het is trouwens tweetalig en behoort duidelijk tot de bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen. Daartoe zal het ook blijven behoren, tenzij het Parlement er anders zou over beslissen.

De heer Gijs. — Mijnheer de Minister, mijn uiteenzetting was niet allereerst bedoeld om te pleiten voor het behoud van de Hogere Zeevaartschool onder de bevoegdheid van het ministerie van Verkeerswezen, maar wel om te bekomen dat het diploma zou erkend worden als een diploma van het onderwijs van het lange type.

De heer De Rouck. — Dat is wat anders.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik ken uw pleidooi. Ik ben door de regeringssolidariteit gebonden. Mijn standpunt en dat van mijn collega van Nationale Opvoeding zal ongetwijfeld hetzelfde zijn. Wij zullen ons best doen. Wij vinden dat er redenen te over zijn om tegemoet te komen aan deze rechtmatige vraag. Mijn standpunt zal — ik ben daarvan overtuigd — hetzelfde zijn als dat van mijn collega en dat hoort ook zo voor twee ministers die tot dezelfde regering behoren.

MM. Flagothier et Bailly, tous deux représentants de la région lyonnaise, ont exprimé leur inquiétude à propos des trains TEE. M. Bailly n'a pas oublié qu'il a été bourgmestre de la Cité ardente, mais ce n'est pas en cette qualité qu'il est intervenu aujourd'hui.

Les compagnies ferroviaires de l'Europe occidentale participant au réseau TEE ont décidé — c'est leur responsabilité et leur autonomie — d'apporter des modifications profondes à la structure du réseau TEE, trains rapides de grand confort. Je répète qu'il ne s'agit pas de ma décision, mais de la décision des TEE, prise au départ de deux considérations. 1° Une mesure de rationalisation les a incités à ne maintenir les TEE que dans les relations où existe une clientèle suffi-

sante qui accepte de payer le prix élevé du voyage. Le TEE est très confortable, mais il faut avouer qu'il n'est pas bon marché. 2° La concurrence sur les distances moyennes avec des lignes aériennes qui offrent des réductions importantes sur le prix de transport normal oblige les sociétés ferroviaires à démocratiser dans la même mesure leurs offres de transport. Elles ont, dès lors, décidé de remplacer les TEE insuffisamment utilisés par des trains composés de voitures de première et de deuxième classes offrant à la clientèle un service et un confort comparables à ceux existant sur le réseau intercity allemand. La décision prise a des conséquences directes sur les trains traversant le réseau belge: le «Saphir» qui relie Bruxelles à Francfort, le «Molière» qui relie Paris à Cologne, le «Parsifal», entre Paris et Cologne également, mais avec prolongation, l'«Edelweiss» entre Bruxelles et Bâle, le «Schuman» et le «Grand-Ducal» entre Bruxelles et Luxembourg. Dès à présent, il a été décidé qu'au plus tard dans deux ans, le TEE «Iris», qui relie Bruxelles à Bâle, sera également transformé en intercity européen. Les seuls trains TEE qui circuleront encore sur le réseau belge seront ceux de la liaison Paris-Bruxelles-Amsterdam, qui ont une occupation suffisante. Dans la majorité des cas, les trains intercity européens qui remplacent le TEE tout en gardant la dénomination parcourent les trajets suivant un horaire comparable au précédent. La durée est plus longue de quelques minutes en raison de la composition plus lourde du train. A noter que la dénomination intercity est le vocable européen; que Mme Spaak veuille bien m'excuser.

Voilà, je crois une réponse précise. Il n'est pas question de supprimer ces trains mais de les remplacer par d'autres, de type intercity.

M. Conrotte. — Je voudrais préciser que, depuis quelques semaines, le «Schuman» et le «Grand-Ducal» sont composés des plus vieilles voitures de 2° classe de Belgique. On s'y fait pratiquement désober sur le parcours Bruxelles-Arlon.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Je prends acte de votre intervention. Je vais faire examiner le problème. Je crois pourtant savoir que la composition des trains internationaux ne relève pas exclusivement de la compétence des pouvoirs nationaux.

M. Conrotte. — Ce sont des voitures belges.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Evidemment, pour de longs trajets, il faut que les voitures répondent aux critères du confort moderne.

Encore un mot à l'intention de M. Flagthier. L'électrification de la ligne Liège-Marloie est décidée. Elle est prévue dans l'avant-projet de la SNCB pour le plan 1981-1985.

J'en arrive à l'intervention de Mme Mayence, qui me peine quelque peu.

Je comprends, Madame, que l'on défende les intérêts de l'aéroport de Charleroi, mais l'effort réel que nous avons fourni en vue de sa modernisation, les centaines de millions que nous y avons investis depuis que nous sommes ministre, c'est-à-dire depuis cinq ans, ne justifiaient pas une intervention critiquant le ministre qui a décidé cette modernisation. En effet, les réalisations de ces dernières années, à Charleroi sont spectaculaires. Je me rappelle d'ailleurs la grande joie qu'on éprouvée les Carolorégiens lorsque nous avons inauguré la nouvelle aérogare. Ceci est un préalable.

D'autre part, si vous croyez qu'un ministre des Communications a des préférences pour certains aéroports régionaux, permettez-moi de vous dire que vous faites erreur. Je n'ai qu'un souci, et il est grand, celui de voir tous les aéroports régionaux enregistrer un trafic normal. En effet, plus le trafic augmentera dans ces aéroports, plus importantes seront les recettes et moins grands seront les déficits que nous devons combler. C'est vous dire que nous ne souhaitons qu'une chose: que ces aéroports régionaux soient saturés et ce, le plus rapidement possible. Malheureusement, ces aéroports, — et cela vaut pour Charleroi, Ostende, Liège, Gand et d'autres encore, — n'ont pas le succès que nous escomptions. Nous voudrions qu'ils connaissent un trafic plus important, car si nous parvenons actuellement à combler les déficits enregistrés par ces aéroports, c'est grâce au bénéfice de plus de 300 millions de francs réalisé par notre aéroport national.

De heer Van Ooteghem. — Dat is niet ernstig.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Telle est la vérité, et les chiffres en font foi.

Dès lors, vouloir me prêter des intentions malveillantes, unitaristes et antirégionalistes à l'égard des aéroports régionaux, cela me paraît injustifié.

Dans ce domaine, un rapport a été élaboré par d'éminents professeurs de nos universités — entre autres, le professeur Kirschen de l'ULB — auxquels il convient de rendre hommage, en collaboration avec tous les milieux intéressés, notamment avec des spécialistes américains et le service communal de Belgique. Cet excellent rapport a été soumis aux conseils régionaux et y a recueilli l'unanimité. Il est fondé sur la science exacte, sur des pronostics de trafic qui, aujourd'hui déjà, se vérifient: un accroissement de trafic de 6 à 7 pc. Selon ce document, en Belgique, un aéroport national est largement suffisant jusqu'en l'an 1990. Quant à l'infrastructure aéroportuaire régionale, il faut certes la maintenir et lui permettre de disposer des moyens nécessaires à un développement normal, mais, en ce qui concerne l'aéroport régional de Charleroi, le rapport mentionne: «Ce qu'il y a aujourd'hui à Charleroi est largement suffisant pour le trafic existant et escompté.» Ce n'est pas moi qui parle, mais les professeurs d'université qui, pendant un an et demi, ont travaillé sur ce dossier. C'est alors que je constate, après tous les efforts qui ont été faits, qu'un grand mouvement se dessine dans le pays de Charleroi. Tous estiment généralement que l'aéroport est magnifique mais qu'il lui manque la clef qui lui ouvrira la porte du succès, à savoir le prolongement de la piste. Je ne dis pas cela avec ironie. Je ne me prononce pas non plus sur l'environnement, la proximité de la clinique de Jumet et d'un grand centre commercial, je constate simplement que cet investissement coûterait plus de 400 millions et je me demande s'il est souhaitable de procéder à cet investissement supplémentaire puisque nous disposons déjà d'un aéroport qui peut rendre d'appréciables services.

Je soumetts ce dossier à qui de droit. Tous les avis recueillis — sauf ceux des Carolorégiens — sont négatifs: l'investissement ne se justifie pas. Je me rappelle alors une discussion que j'ai eue, à l'époque, avec les Ostendais qui désiraient prolonger leur piste jusqu'à 3 300 mètres. Je lis maintenant dans certains journaux carolorégiens: «Quel ministre avons-nous donc? A Ostende, il prolonge la piste; à Charleroi il refuse! Ce Flamand va favoriser les Ostendais au détriment des Carolorégiens.» Et voilà l'argument communautaire qui joue de nouveau.

Ces journaux se trompent fondamentalement. Si demain, il est prouvé qu'il est possible de prolonger la piste, de procéder aux expropriations sans trop porter préjudice aux habitants de la région — car j'entends bien que l'on ne me fasse pas supporter des responsabilités que je ne veux pas prendre — et qu'en outre cet investissement peut se justifier pour accroître le trafic régional, je suis prêt à ouvrir une discussion avec les responsables de la gestion de la ville de Charleroi et les parlementaires carolorégiens, au-dessus des partis et sans parti-pris, ainsi que je l'ai d'ailleurs déclaré à la Chambre.

Il faudra notamment discuter de la contribution régionale à ce prolongement car, ne l'oublions pas, la région flamande est intervenue pour l'allongement de la piste d'Ostende.

M'attaquer en prétendant que je ne suis pas objectif, me hérise. Je suis réfractaire aux arguments sentimentaux, mais je suis ouvert à un dialogue fondé sur des arguments réels et objectifs.

Si j'acceptais de prolonger cette piste, le tour serait joué. Il est beaucoup plus facile de dire oui à tout le monde et de dépenser sans compter les deniers des contribuables.

Les Gantois avaient demandé un métro. Si j'avais accepté à l'époque, que diraient-ils maintenant? J'ai refusé après bien des discussions car j'estimais que c'était l'intérêt même de la ville de ne pas en avoir.

Pour en revenir à Gosselies, je dis non sauf si vous parvenez à me convaincre avec des arguments objectifs. Je vous invite donc, Madame, à en discuter avec tous les autres parlementaires de la région. Nous allons rouvrir le dossier et reprendre le dialogue. Je suis persuadé que nous trouverons une bonne solution.

De heer De Bondt stelde enkele vragen over de Linker-Scheldeover. De contacten die momenteel aan de gang zijn tussen linker- en rechteroever, tussen Beveren en Antwerpen, laten mij toe u nu te antwoorden dat de uitvoeringsbesluiten van de wet, die u zo vriendelijk was met mijn naam aan te duiden, binnenkort zullen worden getroffen.

Ik ben er mij van bewust dat met het krachtige Beveren en met Antwerpen als sterke bondgenoot men spoedig zal kunnen komen tot de ontwikkeling van de Linkeroever. Weliswaar is de economische crisis intussen opgedoken en zal de industrialisatie wellicht trager verlopen dan wij het hadden gewenst. Als de bouwwerf open ligt, kunnen evenwel de bouwheren komen en zullen zo spoedig mogelijk, in concertatie met alle betrokkenen, deze uitvoeringsbesluiten in realiteit kunnen worden omgezet.

U hebt ook gevraagd waarom er te Brussel een derde spoor nodig is. Er is het probleem van de piekuren, van de saturatie. Iedereen die de Noord-Zuid-verbinding kent, weet dat de uiterste grens vrijwel is bereikt. Een derde spoor is absoluut nodig om een oplossing te brengen.

U hebt mij ook een belangrijke vraag gesteld in verband met de verbinding van linker- en rechteroever onder de Schelde voor het openbaar vervoer. De saturatie van de Kennedy-tunnel is vrijwel bereikt wat het privé-vervoer betreft. Wij zullen moeten zoeken naar globale oplossingen zowel voor het openbaar als voor het privé-vervoer. Ik sta zeker niet negatief tegenover de suggestie die mij werd gedaan door de gemeente Beveren, door MIVA en door het stadsbestuur van Antwerpen. Dit project vergt ernstige voorbereidende studies, want de kostprijs zal toch niet onaanzienlijk zijn. Volgens de eerste ramingen zou het bedrag liggen tussen 6 en 7 miljard. Bijgevolg zullen wij dit dossier met grote aandacht volgen. Wij zullen ervoor zorgen dat het niet verwezen wordt naar de Griekse kalendes.

Wat de klachten betreft op het stuk van het streekvervoer in het Waasland, kan ik u bevestigen dat wij dit probleem zullen oplossen in de zin gevraagd door de commissie die zich ter plaatse bezighoudt met de coördinatie van het openbaar vervoer, zodat de uitvoering van het nieuw plan voor het Waasland vlot zal verlopen en als voorbeeld zal kunnen dienen voor vele andere streken in het land.

Tot slot nog enkele woorden aan de heer Mesotten. Over de problemen van het Maasland — Eindhoven-Hasselt — hebben de heren Kelchtermans en Rutten in de Kamer ook reeds het woord gevoerd. Wij weten dat het Maasland op het stuk van het spoorvervoer — en zulks blijkt uit alle objectieve studies — in het verleden zeker niet werd bevoordeeld. U moet echter van mij vandaag geen plechtige concrete beloften verwachten.

Wij hebben onlangs Hasselt-Genk ingehuldigd en er was grote vreugde...

De heer Mesotten. — Tot Genk. Hogerop was er geen vreugde.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Er was vreugde in een groot deel van Limburg.

Deze verbinding is een mooie realisatie. Dat is het openbaar vervoer in Limburg promoveren. Rome is niet op één dag gebouwd. Wij zullen rekening houden met de adviezen die werden uitgebracht door de regionale adviescommissie en het probleem van de verbinding Hasselt-Eindhoven en met het Maasland ernstig onderzoeken. Daar is ook de kwestie van het reizigerstrafiek bij betrokken. Het aantal reizigers is zeer laag. De spoorwegen hebben gemeend, met het oog op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer op andere plaatsen, op dit traject gedurende de dag een reeks haltes te moeten afschaffen.

De mensen van het Maasland en zij die verder wonen dan Genk vragen een goed openbaar vervoer. Er zijn twee manieren om dit te verzekeren, ofwel via het spoor ofwel via autobussen, en meer en meer de gelede, de lange autobussen, voor plaatsen waar zeer veel mensen het openbaar vervoer gebruiken. Er is één slechte manier om het openbaar vervoer te verzekeren, namelijk de twee middelen parallel naast elkaar gebruiken. Dat kost zeer veel en het is onverantwoord.

Laten wij goed onderzoeken hoe wij in de streek die u hier hebt verdedigd, — het Maasland en de streek tussen Hasselt en Eindhoven, — het openbaar vervoer optimaal kunnen organiseren. Indien dit kan gebeuren met het spoor, zal het daarmee gebeuren. Indien voor sommige afstanden het autobusvervoer beter aangewezen is zal dit met autobussen geschieden. Wij moeten het goed onderzoeken. Voor de spoorwegen is een onderzoek aan de gang, na wat mij bekend is gemaakt bij de inwijding van het station te Genk. Ik wacht de uitslag daarvan af. Ik ben ervan overtuigd dat ik, samen met de Limburgse parlementsleden die in het probleem belang stellen, een goede oplossing zal vinden.

Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, hiermee heb ik getracht zo volledig mogelijk te antwoorden aan iedereen. Degenen die geen integraal antwoord hebben gekregen op al hun vragen mogen mij dat niet ten kwade duiden. Ik heb mijn best gedaan om in dit korte tijdsbestek zo volledig mogelijk te zijn. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles de chacun des projets de loi.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene behandeling gesloten en gaan wij over tot het onderzoek van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de 1979.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1979.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (*Voir document n° 5-XIV-1 du Sénat, session extraordinaire de 1979.*)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (*Zie gedrukt stuk nr. 5-XIV-1 van de Senaat, buitengewone zitting 1979.*)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

Crédits pour les dépenses courantes (Titre I), pour les dépenses de capital (Titre II) et pour les amortissements de la Dette publique (Titre III)

Article 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1979, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes	64 441,6	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital	4 012,3	22 295,8	17 670,2
Totaux (Titres I et II)	68 453,9	22 295,8	17 670,2
TITRE III			
Amortissements de la Dette publique	1 500,0	—	—
Totaux généraux (Titres I, II et III)	69 953,9	22 295,8	17 670,2

Ces crédits sont énumérés aux Titres I, II et III du tableau annexé à la présente loi.

Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I), voor de kapitaaluitgaven (Titel II) en voor de aflossingen van de Rijksschuld (Titel III)

Artikel 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1979 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen frank) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven	64 441,6	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven	4 012,3	22 295,8	17 670,2
Totaal (Titels I en II)	68 453,9	22 295,8	17 670,2
TITEL III			
Aflossingen van de Rijks- schuld	1 500,0	—	—
Algemene totalen (Titels I, II en III)	69 953,9	22 295,8	17 670,2

Die kredieten worden opgesomd onder Titels I, II en III van de bij deze wet gevoegde tabel.

— Adopté.

Aangenomen.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses courantes*

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant maximum de 3 000 000 de francs pour des secours et allocations à caractère social (section 31: art. 33.02; section 35: art. 11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 50 000 francs.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de lopende uitgaven*

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulpelden en toelagen van sociale aard (sectie 31: art. 33.02; sectie 35: art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 50 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Le ministre des Communications est autorisé à accorder des indemnités ou des secours dans les conditions qu'il déterminera, à d'anciens agents pensionnés ou non par suite d'accident en service ou d'accident du travail ou pour raisons de santé, à l'effet de ne pas les traiter moins favorablement que les ouvriers se trouvant dans des conditions semblables, et ce nonobstant les dispositions de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles.

Art. 3. De minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd, vergoedingen of hulpelden te verlenen onder de voorwaarden die hij zal vaststellen, aan gewezen personeelsleden al of niet gepensioneerd tengevolge van dienst- of arbeidsongeval of om gezondheidsredenen, om deze niet minder gunstig te behandelen dan de werklieden die zich in gelijkaardige voorwaarden bevinden, en zulks niettegenstaande de bepalingen van de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke pensioenen.

— Adopté.

Aangenomen.

Ann. parl. Sénat — Session extraordinaire 1979
Parlem. Hand. Senaat — Buitengewone zitting 1979

Art. 4. Le paiement des allocations de naissance et des indemnités pour frais funéraires s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 4. De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafeniskosten geschiedt volgens de regels vastgesteld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijkscomptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 33 (enseignement) du Titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Art. 5. De weddetoeelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 33 (onderwijs) van Titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses de capital*

Art. 6. Par dérogation aux dispositions contenues dans le dernier alinéa de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés inscrits sous le Titre II de la présente loi peuvent être reportés à l'année suivante dans les mêmes conditions que les crédits dissociés, à l'exception de ceux prévus aux divers articles 74.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de kapitaaluitgaven*

Art. 6. Bij afwijking van de beschikkingen van de laatste alinea van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de niet-gesplitste kredieten ingeschreven onder de Titel II van deze wet naar het volgende jaar worden overgedragen in dezelfde voorwaarden als de gesplitste kredieten met uitzondering van die ingeschreven onder de diverse artikelen 74.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. Le ministre des Communications est autorisé à accorder des avances provisionnelles à valoir sur les crédits d'ordonnancement alloués pour l'année budgétaire 1979 aux articles 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 (section 31 — Transports et Aéronautique) à concurrence des prestations accomplies par la Société nationale des Chemins de Fer belges et non encore remboursées à celle-ci par l'Etat.

Art. 7. De minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd provisionele voorschotten toe te staan in vermindering van de ordonnanceringskredieten verleend voor het begrotingsjaar 1979 op de artikelen 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 en 27 (sectie 31 — Vervoer en Luchtvaart) ten belope van de prestaties uitgevoerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en aan deze laatste nog niet terugbetaald door de Staat.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. Le Roi peut, en cas de besoin et dans le cadre des crédits pour les investissements de la Société nationale des Chemins de Fer belges prévus pour l'année budgétaire 1979, aux articles 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 (section 31 — Transports et Aéronautique), opérer des transferts entre crédits d'engagement et entre crédits d'ordonnancement.

Art. 8. De Koning mag, zo nodig en in het raam der kredieten voor de investeringen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voorzien voor het begrotingsjaar 1979 onder de artikelen 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 en 27 (sectie 31 — Vervoer en Luchtvaart), overschrijvingen verrichten tussen vastleggingskredieten en tussen ordonnanceringskredieten.

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (Titre IV)

Art. 9. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au Titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 4 257,9 millions de francs pour les recettes et à 4 332,9 millions de francs pour les dépenses.

Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au Titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des comptes sont désignés par l'indice A.

Les fonds sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui ont opéré les recettes sont désignés par l'indice C.

Afzonderlijke sectie (Titel IV)

Art. 9. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 4 257,9 miljoen frank voor de ontvangsten en op 4 332,9 miljoen frank voor de uitgaven.

De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel dat betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd worden door het teken A aangeduid.

De fondsen waarop rechtstreeks word beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (Titre VII)

Art. 10. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes de l'année 1979 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 2 983 204 000 francs et pour les dépenses à 3 777 986 000 francs.

La Régie des Voies aériennes est autorisée à utiliser :

1° Les disponibilités du Fonds de renouvellement et d'amortissement pour financer ses travaux de premier établissement;

2° Les disponibilités de son Fonds spécial à titre de fonds de roulement pour ses dépenses courantes à concurrence d'un montant maximum de 800 millions de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 246 000 000 de francs et les dépenses pour ordre à 246 000 000 de francs.

Instellingen van openbaar nut (Titel VII)

Art. 10. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwezen voor het jaar 1979.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 2 983 204 000 frank en voor de uitgaven 3 777 986 000 frank.

De Regie der Luchtwezen is ertoe gemachtigd :

1° De beschikbaarheden van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds te benutten voor het financieren van haar werken van eerste aanleg;

2° De beschikbaarheden van haar Bijzonder Fonds als bedrijfskapitaal voor haar lopende uitgaven te gebruiken ten belope van een maximumbedrag van 800 miljoen frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 246 000 000 frank en de uitgaven voor orde op 246 000 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 11. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure de l'année 1979 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 101 216 000 francs et pour les dépenses à 131 725 000 francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 8 040 000 francs et les dépenses pour ordre à 8 040 000 francs.

Art. 11. Wordt goedgekeurd de bij de deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart voor het jaar 1979.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 101 216 000 frank en voor de uitgaven 131 725 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 8 040 000 frank en de uitgaven voor orde op 8 040 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 12. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1979 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 3 388 000 000 de francs et pour les dépenses à 3 375 002 000 francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 984 152 000 francs et les dépenses pour ordre à 984 152 000 francs.

Le ministre des Finances est autorisé à payer, à partir du 1^{er} janvier 1979, par avance du Trésor, les traitements, salaires, indemnités et pensions du personnel en activité ou retraité de la Régie des Transports maritimes. Ces dépenses seront remboursées au Trésor à charge du budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1979.

Art. 12. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1979.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 3 388 000 000 frank en voor de uitgaven 3 375 002 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 984 152 000 frank en de uitgaven voor orde op 984 152 000 frank.

De minister van Financiën wordt gemachtigd, met ingang van 1 januari 1979, per schatkistvoorschot te betalen de wedden, lonen, vergoedingen en pensioenen van het actief en op rust gesteld personeel van de Regie voor Maritiem Transport. Deze uitgaven zullen aan de Schatkist worden teruggestort ten laste van de begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1979.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé demain au vote de l'ensemble du projet de loi.

Wij zullen morgen stemmen over het ontwerp van wet in zijn geheel.

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de 1978.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1978.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 6-XIV-1 du Sénat, session extraordinaire de 1979.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie gedrukt stuk nr. 6-XIV-1 van de Senaat, buitengewone zitting 1979.)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

I. Kredietaanpassingen

Artikel 1. De kredieten ingeschreven onder de Titel I — Lopende uitgaven, en onder de Titel II — Kapitaaluitgaven, van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1978, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen frank):

AANPASSINGEN	Niet- gesplitste kredieten	Gesplitste kredieten	
		Vast- leggings- kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL I			
<i>Lopende uitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	503,3	—	—
Verminderingen	1 378,5	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren	1 393,1	—	—
TITEL II			
<i>Kapitaaluitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	6,6	400,0	—
Verminderingen	4,9	—	25,0
Bijkredieten voor vroegere jaren	12,3	—	—

I. Ajustement des crédits

Article 1^{er}. Les crédits prévus au Titre I — Dépenses courantes, et au Titre II — Dépenses de capital, du budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1978, sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi, et à concurrence de (en millions de francs):

AJUSTEMENTS	Crédits non dissociés	Crédits dissociés	
		Crédits d'engage- ment	Crédits d'ordonnan- cement
TITRE I			
<i>Dépenses courantes</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	503,3	—	—
Réductions	1 378,5	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures	1 393,1	—	—
TITRE II			
<i>Dépenses de capital</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	6,6	400,0	—
Réductions	4,9	—	25,0
Crédits supplémentaires pour années antérieures	12,3	—	—
— Aangenomen. Adopté.			

II. Diverse bepalingen

Art. 2. De minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd te verza-
ken aan de terugvordering ten laste van:

— De scheepswerf E.L. van de som van 129 235 frank in het ka-
der van de transactie tot stand gekomen naar aanleiding van de lever-
ring van een vaartuig voor de zeevaartpolitie;

— De heer R.A.B. van de som van 1 489 759 frank welke deze
verschuldigd is uit hoofde van het aan de heer en Mevr. R.B.L. in
1955 toegestane scheepskrediet;

— De heer W.A., van de som van 281 204 frank uit hoofde van
bezoldiging uitgekeerd wegens bijkomende prestaties geleverd door
betrokkene aan de Hogere Zeevaartschool.

II. Dispositions diverses

Art. 2. Le ministre des Communications est autorisé à renoncer à
la récupération à charge:

— Du chantier naval E.L., de la somme de 129 235 francs, dans le
cadre de la transaction réalisée lors de la fourniture d'un bateau pour
la police maritime;

— De M. R.A.B., de la somme de 1 489 759 francs, laquelle est
due par ce dernier du chef de crédit maritime accordé en 1955 à
M. et Mme R.B.L.

— De M. W.A., de la somme de 281 204 francs, en rémunération
des prestations fournies par l'intéressé à l'Ecole supérieure de Navi-
gation.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. De wedde van de heer Stockman L.J.M.R., waarvan de
benoeming tot hoofdingenieur-directeur bij het Bestuur van het Ver-
voer werd vernietigd bij arrest nr. 18768 van 16 februari 1978 van
de Raad van State, wordt behouden voor de periode van 1 augustus
1975 tot 28 februari 1978.

Deze bepaling heeft geen uitwerking op de graad- en weddebevor-
dering van de betrokkene.

Art. 3. Le traitement de M. Stockman L.J.M.R., dont la nomina-
tion au grade d'ingénieur en chef-directeur à l'Administration des
Transports a été annulée par arrêt n° 18768 du 16 février 1978 du
Conseil d'Etat, est maintenu pour la période du 1^{er} août 1975 au
28 février 1978.

Cette disposition reste sans effet sur l'avancement de grade et de
traitement de l'intéressé.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. De bij deze wet toegestane kredieten zullen door de algeme-
ne middelen der Schatkist gedekt worden.

Art. 4. Les crédits ouverts par la présente loi seront couverts par
les ressources générales du Trésor.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 5. Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking
in het Belgisch Staatsblad.

Art. 5. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au
Moniteur belge.

— Aangenomen.

Adopté.

M. le Président. — Il sera procédé demain au vote de l'ensemble du
projet de loi.

Wij zullen morgen stemmen over het ontwerp van wet in zijn
geheel.

Nous abordons l'interpellation de M. Lagneau au ministre des
Communications sur l'électrification de la ligne de chemin de fer
Saint-Ghislain-Quévrain.

La parole est à M. Lagneau.

M. Lagneau. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il y
a quelques semaines, à l'occasion de la discussion à la Chambre des
représentants du budget des Communications, vous avez, Monsieur
le Ministre, répondu négativement à la question que vous posait
M. Tromont, quant à l'électrification de la ligne de chemin de fer
Saint-Ghislain-Quévrain.

Votre réponse globale et fort brève ne me satisfait pas et c'est
pourquoi il me paraît opportun de revenir sur la question. Je le fais
avec l'espoir que vous voudrez bien, cette fois, répondre de façon
précise aux arguments que j'avancerai.

Il me semble en effet qu'il ne sert à rien de poser des questions si
l'on reçoit des réponses trop dilatoires ou trop vagues. Ce n'est pas

un dialogue, ce n'est pas un débat parlementaire, si l'on n'a pas le souci d'apporter des réponses aux arguments de détail avancés par les interpellateurs.

Avant d'aborder ma question à proprement parler, je voudrais rappeler une remarque exprimée en commission sur les études techniques et commerciales de la SNCB, études qui sont souvent citées, mais qui ne sont pratiquement jamais remises aux parlementaires. Les parlementaires reçoivent beaucoup de documents, mais pas toujours ceux qui seraient le plus utiles et je souhaite que les études faites par la SNCB et qui sont susceptibles de nous intéresser, soient à tout le moins transmises aux membres de la commission des Communications.

Mais venons-en à la ligne Saint-Ghislain-Quévrain.

Actuellement, les voyageurs entre Mons et Quévrain doivent changer de train à Saint-Ghislain pour continuer soit vers Mons soit vers Quévrain. Cette situation a de multiples conséquences néfastes : 1. Beaucoup de voyageurs venant des localités situées entre Saint-Ghislain et Quévrain, préfèrent venir dans cette localité en voiture plutôt que de subir les inconvénients d'un changement de train ; 2. Certains de ceux qui ont fait appel à leur voiture estiment plus simple de poursuivre jusqu'à leur destination finale sans prendre de train ; 3. L'afflux considérable de voitures à Saint-Ghislain, qui est une petite cité, provoque ici des difficultés de circulation et de stationnement et le commerce local n'y gagne certainement pas. On compte, à Saint-Ghislain, plus de 7 000 voyageurs par jour. C'est beaucoup pour une petite cité !

Au total, perte de clients pour la SNCB, pollution accrue dans un quartier de Saint-Ghislain, surcharge de la circulation et accroissement de l'insécurité routière, dans un quartier où les écoles sont nombreuses.

Pour ces raisons, de nombreux habitants de Quévrain et des environs délaissent les villes de Saint-Ghislain et de Mons et préfèrent se rendre dans les villes françaises proches. Je ne sais pas si vous avez, Monsieur le Ministre, une idée de l'ampleur de ce mouvement et des conséquences qu'il représente pour les communes de l'arrondissement, plus spécialement pour les villes de Mons et de Saint-Ghislain, et pour les localités situées en bordure de la frontière.

Enfin, l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain éviterait dans cette ville, et pour les rames marchandises, un changement de locomotive dans une gare qui est déjà surchargée. J'attire votre attention sur cet aspect d'un problème que j'entends rarement citer mais dont le personnel des chemins de fer ne manque pas de faire état.

Pour être complet, il faudrait que je reprenne tous les excellents arguments qui ont été développés il y a un instant par M. Conrotte, sur le service public que l'on attend des chemins de fer belges. Vous avez dit, Monsieur le Ministre, que la politique du département des Communications était de restructurer les transports en commun pour obtenir un meilleur service. Je crois qu'il y a là un terrain où vous pouvez appliquer par excellence le principe que vous avez énoncé.

L'électrification entre Saint-Ghislain et Quévrain, soit environ 10 km, peut se faire dans de bonnes conditions, car le terrain est favorable et n'impose pas d'ouvrage d'art important. La rentabilité est assurée. Je me permets de le souligner et je m'en expliquerai un peu plus loin, car il y a là de sérieux éléments qui permettent de s'engager dans cette voie.

En outre, les trains qui assurent la liaison Bruxelles-Mons-Saint-Ghislain disposent, dans cette dernière gare, d'une attente suffisante pour aller à Quévrain et revenir sans imposer une modification d'horaire.

Enfin, au lieu de deux types de matériel pour assurer la liaison Mons-Quévrain, un seul suffirait. Vous faites l'économie des machines diesel, ce qui n'est pas négligeable.

La nécessité de cette électrification est tellement évidente qu'elle est réclamée pratiquement pas tous ceux qui exercent dans la région Mons-Borinage une responsabilité économique quelconque. En voici quelques exemples : l'IDEA ; les collèges communaux des villes et communes concernées ; la Chambre de commerce de Mons, la CGST, secteur cheminots du Hainaut ; le Conseil économique régional wallon ; et enfin les parlementaires de l'arrondissement.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, que les interventions des parlementaires soient prises en considération car ils ne montent pas toujours à la tribune dans un souci électoral mais beaucoup plus souvent pour défendre la justesse d'un point de vue et croyez bien que c'est aujourd'hui ma seule préoccupation. Je connais le terrain et je me pose encore la question de savoir comment il est possible d'abandonner cette région en matière de communications et d'y faire obstacle à la vie économique.

Et, *last but not least*, à l'occasion d'une conférence donnée à Mons en 1973, un haut fonctionnaire de la direction centrale de la SNCB a

estimé que l'investissement à consentir pour l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain représentait une dépense minime par rapport aux avantages qu'on en tirerait.

Je ne doute pas, Monsieur le Ministre, que ce fonctionnaire, que le connais un peu, avait toutes ses assurances quand il parlait de la sorte et que ses propos étaient fondés.

Il y a quelques années, un de vos prédécesseurs avait l'intention d'électrifier la ligne Saint-Ghislain-Quévrain. Je suis aujourd'hui fort déçu de constater que ce projet n'a pas été maintenu. Les réponses que vous avez apportées à M. Tromont lors du débat à la Chambre ne laissent, à ce sujet, aucun doute : l'affaire est renvoyée aux calendes grecques, et je n'aperçois pas de propositions concrètes émanant de votre département.

Puisque l'interpellation permet d'aborder des sujets assez divers, je voudrais en revenir aux dorsales ferroviaires qui doivent traverser le pays d'ouest en est.

Je me réjouis d'apprendre que la dorsale ferroviaire wallonne et la dorsale ferroviaire flamande seront terminées dans les mêmes délais.

Je me permets de rappeler qu'une priorité avait été accordée à la dorsale ferroviaire wallonne, voilà maintenant 30 ans, pour sa modernisation. Des propos très clairs avaient été tenus à l'époque par des hommes politiques responsables, des ministres.

Ce travail, qui présentait alors un caractère d'urgence et qui n'est toujours pas réalisé aujourd'hui, n'est certes pas un exploit dont notre pays peut se vanter. (*Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

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

M. Hismans. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, c'est muni de mon indicateur des chemins de fer que le monte à cette tribune, et avec une certaine gêne, après le large tour d'horizon des problèmes qui se posent au département des Communications auquel il vient d'être procédé. Alors que je veux insister sur un point tout à fait particulier. J'interviens dans le cadre de l'interpellation de mon honorable collègue, M. Lagneau, au sujet de l'électrification de la section Saint-Ghislain-Quévrain, ligne 96.

Vous avez déjà reçu, Monsieur le Ministre, des questions parlementaires à ce sujet ; une interpellation ayant le même objet que celle qui vient d'être développée au Sénat a été faite à la Chambre. Mon intervention a pour but d'attirer votre attention sur l'avis unanime de tous les représentants de cette région sur ce problème.

Je ne reprendrai pas la démonstration qui a été faite, mais il est évident que dans le contexte de la pénurie d'énergie — vous l'avez confirmé dans votre exposé — il convient de tout faire pour promouvoir les transports en commun. Vous avez d'ailleurs repris à la tribune de la Chambre et à celle du Sénat, Monsieur le Ministre, des pourcentages d'utilisation d'énergie. Dans ceux qui sont consacrés aux transports, le plus grande partie (soit 54 p.c.) va aux transports par route, celui des chemins de fer étant nettement inférieur puisqu'on le chiffre à 4 p.c. De plus, et c'est ce qui est important car cela « colle » exactement avec le cas présent, vous avez confirmé que l'électrification donnera une fiabilité plus grande à l'exploitation étant donné que l'énergie pourra provenir de diverses sources primaires, l'électricité pouvant être produite de différentes façons. Enfin — et les écologistes dont on parle de plus en plus ne me contrediront pas — il n'existe aucune commune mesure entre la pollution produite par des centaines de voitures et celle d'un train électrique transportant tous les passagers de ces voitures. Mais c'est peut-être encore là une vue de l'esprit car le particularisme de nombreux usagers de la route et la saturation des transports en commun à certaines heures rendent cette comparaison toute théorique.

Parlant de transports en commun, vous avez évoqué tantôt certains problèmes, Monsieur le Ministre. Dois-je vous dire qu'il m'arrive de penser à vous, comme le font sans doute de nombreux Belges, mais je ne sais si leurs pensées sont particulièrement émuës ? Lorsque je me trouve pris dans un bouchon de circulation, à certaines heures de pointe, il m'arrive de penser que j'aurais dû venir en train. Et lorsque je prends le train et que je débarque le matin à la gare centrale, au milieu d'un flot humain aspiré pas les escaliers roulants, j'ai l'impression de me trouver dans un environnement absolument kafkaïen ; je pense irrésistiblement aux abattoirs de Chicago en voyant cette foule imprégnée de tristesse. Venez voir, Monsieur le Ministre, et vous ne pourrez dire que j'exagère.

M. Chabert, Ministre des Communications. — J'y suis déjà allé. Un ministre peut parfois observer bien des choses quand on ne sait pas qu'il est là.

M. Hismans. — Je m'en suis rendu compte par les réponses que vous avez faites tantôt, Monsieur le Ministre. Mais c'est très réconfortant de vous l'entendre dire.

De 16 h 30 à 17 heures, on peut faire ces mêmes observations. On a l'impression, la journée écoulée, de voir des gens écrasés, réinspirés par les trains qui circulent dans cette gare centrale. On s'engouffre, on est presque transporté par les voisins en descendant les escaliers. Malheur à celui qui s'est trompé de quai et qui doit remonter l'escalier à contre-courant pour rejoindre un autre quai. Je me dis alors que vous devriez être là. Vous y êtes parfois, tant mieux.

Pourtant, si certains utilisent ces transports, malgré les conditions inconfortables que je vous dépeins, il en est qui subissent encore d'autres inconvénients et rencontrent même parfois des impossibilités.

C'est pourquoi, j'en reviens à l'électrification de la section Saint-Ghislain-Quiévrain. La population des localités desservies par cette ligne, soit un peu moins de 100 000 habitants, comprend 5 000 usagers quotidiens qui prennent le train dans un sens ou dans l'autre sur cette section. Cependant, comme vient de le dire M. Lagneau, une habitude a été prise par un grand nombre de personnes qui gagnent en voiture personnelle la tête de ligne électrifiée, c'est-à-dire Saint-Ghislain. Des centaines de voitures stationnent donc du matin jusqu'au soir aux abords de la gare de cette localité.

Mais beaucoup d'autres, sachant la difficulté de trouver à Saint-Ghislain un parking, continuent sur la nationale 22 et vont stationner aux environs des gares de Quaregnon, de Jemappes, voire de Mons.

Vous devriez faire établir une statistique du nombre et de l'origine de toutes ces voitures qui stationnent en permanence. Ce serait certainement très instructif.

Répondant dernièrement à notre honorable collègue, M. Lecoq, en lieu en place de M. le ministre de la Justice, vous avez dit, Monsieur le Ministre, que s'il y avait moins de gardiens de prisons francophones que néerlandophones, cela était dû au fait qu'on ne trouvait pas de gardiens de prisons francophones pour venir assumer ces prestations à Bruxelles.

Savez-vous qu'il est quasiment impossible aux habitants des villages desservis par la partie non électrifiée de la ligne 96 d'être candidats à un tel poste? En effet, un gardien de prison doit assurer des services irréguliers, de jour et de nuit, or, il n'existe, au départ de Quiévrain, aucune liaison suffisamment matinale pour arriver à temps à Bruxelles.

Autre exemple: votre honorable collègue des PTT, M. le ministre Urbain, a suggéré la mise au travail d'un certain nombre de chômeurs en qualité de facteurs ou de trieurs à la grand-poste de Bruxelles. On cite le chiffre de 150. Les conditions sont simples: avoir moins de 30 ans, et avoir travaillé moins de six mois. Le travail commence à six heures du matin pour un salaire mensuel de 18 000 F.

Prenez le guide chemins de fer et vous verrez qu'il est impossible, à cette heure-là, de venir d'au-delà de Saint-Ghislain. Vous le direz peut-être qu'il y a des vélos et que l'on peut aussi venir à pied! Mais vous comprendrez le peu d'enthousiasme des chômeurs pour une remise au travail dans de telles conditions.

L'électrification de 15 km de ligne par rapport aux 2 000 qui le seront en 1983 et aux 100 nouveaux kilomètres par an que vous nous promettez, avouez que ce n'est pas grand-chose.

Il s'agit de 15 km en ligne droite, sans dénivellation et donc sans aucun problème technique particulier de réalisation. De toute façon, cela dégagerait l'environnement des gares, en particulier celle de Saint-Ghislain. D'autre part, cela ferait gagner du temps et procurerait un service plus correct aux 5 000 usagers quotidiens du tronçon Saint-Ghislain-Quiévrain. De plus, cela éviterait l'immobilisation d'un matériel ferroviaire absolument inutile à Saint-Ghislain et le transbordement des passagers. Enfin, cela faciliterait la communication entre la capitale et une région de 100 000 habitants.

Au surplus, ainsi que le réclame la FGTB, cette extension du programme d'électrification procurerait un certain nombre d'emplois pour la mise en service de cette ligne et desservirait beaucoup mieux une région parmi les plus déshéritées de notre pays sur le plan économique.

On m'affirme que la rentabilité est assurée. Mais, même si elle ne l'était pas, la demande peut se justifier rien que sur le plan social, voire écologique.

Les 186 suppressions d'arrêt qui sont intervenues récemment ont provoqué des réactions. Vous avez jugé bon, d'autre part, en raison de la modification de la structure socio-économique le long de la ligne Antwerpen-Neerpelt, de rouvrir l'an dernier la ligne 19 entre Mol et Neerpelt, précédemment supprimée. Vous procédez donc à des adaptations et à des modifications du réseau de la SNCB.

J'ose espérer, Monsieur le Ministre, que vous ferez réexaminer le cas de la ligne 96 entre Quiévrain et Saint-Ghislain et que, répondant aux vœux des usagers et de toute la région, vous en déciderez l'électrification à bref délai. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur le Président, chers collègues, il est exact que la SNCB n'avait pas retenu l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quiévrain dans l'avant-projet du plan quinquennal 1981-1985, plan qu'elle a soumis aux conseils économiques régionaux.

Cet avant-projet a été élaboré en fonction de l'importance des prévisions budgétaires d'une part et des priorités d'exploitation d'autre part.

Le programme présenté porte sur une somme de 54 milliards, valeur 1978. On ignore en ce moment la valeur des investissements ferroviaires que le gouvernement proposera dans le cadre du plan 1981-1985.

Toutefois, comme ce plan sera libellé en prix courants, les propositions de la SNCB, qui sont évaluées aux prix 1978, devront être exprimées en tenant compte de l'évolution probable des coûts.

Ainsi, en admettant un accroissement de 4 p.c. l'an, ces propositions se traduisent par une valeur totale de quelque 65 milliards de francs en prix courants.

Il est clair que je m'efforcerai d'obtenir pour les transports en commun un maximum de crédits.

La situation énergétique à laquelle MM. Lagneau et Hismans viennent de faire allusion constitue pour moi un argument supplémentaire pour électrifier davantage des lignes ferroviaires présentant un trafic qui justifie l'effort financier.

Je suis dès lors disposé à envisager des électrifications supplémentaires pour autant bien sûr que des crédits complémentaires nécessaires soient mis à la disposition de la SNCB dans le cadre du plan 1981-1985.

Comme dans le passé, le plan définitif tiendra compte, dans une très large mesure, des avis exprimés par les conseils économiques régionaux. MM. Lagneau et Hismans n'ignorent sans doute pas que le tronçon Saint-Ghislain-Quiévrain figure parmi les électrifications supplémentaires qui me sont d'ores et déjà proposées par le CERW. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

PROJET DE LOI RELATIF A L'INDEMNITE DES MEMBRES DU PARLEMENT EUROPEEN

Discussion générale et vote des articles

ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE VERGOEDING VAN DE LEDEN VAN HET EUROPESE PARLEMENT

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi relatif à l'indemnité des membres du Parlement européen.

Wij vatten de beraadslaging aan over het ontwerp van wet betreffende de vergoeding van de leden van het Europees Parlement.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est au rapporteur.

M. Delpérée, rapporteur. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il y a dix jours exactement avait lieu l'élection des représentants à l'Assemblée des Communautés européennes. La Belgique a délégué vingt-quatre membres à cette Assemblée. Quatre d'entre eux n'assument aucun mandat parlementaire national.

Or le Conseil des ministres des Communautés européennes a signalé qu'il appartenait «aux organes compétents des Etats membres d'arrêter les régimes d'indemnités des parlementaires directement élus».

C'est d'ailleurs à la suite de cette prise de position que le 14 mai 1979 des représentants de tous les partis politiques ont déposé à la Chambre des représentants une proposition de loi relative à l'indemnité des membres du Parlement européen.

Cette proposition, après avoir été amendée en commission, a été adoptée à l'unanimité en séance publique.

C'est ce texte qui nous est actuellement soumis. Il comporte sept articles.

L'article premier détermine le champ d'application du projet quant aux personnes: il s'agit des membres du Parlement européen qui ne sont ni député ni sénateur belge. Il s'agit donc de quatre personnes comme je l'ai dit tout à l'heure.

L'article 2 stipule que les membres dont question a l'article 1^{er} auront droit à la même indemnité que les membres de la Chambre des représentants. En plus de cette indemnité, la Chambre peut leur accorder les avantages sociaux dont bénéficient les députés nationaux.

L'article 3 détermine la date à partir de laquelle les bénéficiaires toucheront leur indemnité, soit le premier jour du mois qui suit celui de l'élection.

L'article 4 précise que l'indemnité est payée anticipativement et mensuellement. C'est ce qui explique la relative urgence de l'examen du présent projet de loi.

L'article 5 étend le bénéfice de la loi aux membres suppléants qui achèvent le mandat de leurs prédécesseurs.

L'article 6 met les dépenses découlant de cette loi à charge du budget des dotations de la Chambre des représentants.

L'article 7 enfin limite l'application de la loi dans le temps, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée en vigueur d'un régime européen uniforme d'indemnité et au plus tard jusqu'à la deuxième élection du Parlement européen.

En réponse à une question il a été précisé que les frais de voyage et de séjour des parlementaires européens sont à charge du Parlement européen, comme c'est déjà le cas à l'heure actuelle.

Un membre a souhaité vivement que la possibilité soit donnée à la Chambre des représentants d'accorder aux parlementaires européens les mêmes avantages sociaux qu'aux parlementaires nationaux.

Le problème du régime fiscal de l'indemnité accordée aux parlementaires européens a également été évoqué. Il est apparu que cette question devrait être examinée et réglée par le ministre des Finances.

Un autre problème soulevé concerne le cumul d'une indemnité de départ ou d'une pension avec l'indemnité parlementaire européenne. Il a été constaté que ce problème peut être réglé par les services internes de la Chambre et du Sénat.

Les articles et le projet dans son ensemble ont finalement été adoptés à l'unanimité des 16 membres présents.

Le rapport a été approuvé à l'unanimité. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — 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.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het ontwerp van wet.

L'article premier est ainsi rédigé:

Artikel 1. Deze wet is van toepassing op de door de Belgische kiescolleges verkozen verklaarde leden van het Europese Parlement, die geen lid zijn van de Kamer van volksvertegenwoordigers of van de Senaat.

Article 1^{er}. La présente loi est applicable aux membres du Parlement européen déclarés élus par les collèges électoraux belges et qui ne sont pas membres de la Chambre des représentants ou du Sénat.

— Aangenomen.

Adopté.

Artikel 2. Voornoemde leden hebben recht op dezelfde bruto-maandvergoeding als de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers. De Kamer kan beslissen de sociale regelingen, die gelden voor de volksvertegenwoordigers, op deze leden toe te passen.

Article 2. Les membres précités ont droit à la même indemnité mensuelle brute que les membres de la Chambre des représentants. La Chambre peut décider d'appliquer à ces membres les règlements sociaux en vigueur pour les députés.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. Het recht op de toepassing van de bepalingen van artikel 2 ontstaat zodra het lid zijn functie uitoefent:

a) Ofwel, met ingang van de eerste dag van de maand volgend op zijn verkiezing;

b) Ofwel, met ingang van de eerste dag van de maand volgend op zijn ontslag als lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers of van de Senaat.

Article 3. Le droit à l'application des dispositions prévues à l'article 2 naît dès l'entrée en fonction du membre:

a) Soit avec effet au premier jour du mois qui suit celui de son élection;

b) Soit avec effet au premier jour du mois qui suit celui de sa démission comme membre de la Chambre des représentants ou du Sénat.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. De vergoeding wordt maandelijks bij voorbaat uitgekeerd door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Art. 4. L'indemnité est versée mensuellement et par anticipation par la Chambre des représentants.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 5. De bepalingen van deze wet zijn eveneens van toepassing op de opvolgers die een opgevallend mandaat voleindigen. Het recht op de volledige maandvergoeding ontstaat zodra het lid zijn functie uitoefent, met ingang van de eerste dag van de maand volgend op het vacant worden van het mandaat.

Art. 5. Les dispositions de la présente loi sont également applicables aux membres suppléants qui achèvent un mandat devenu vacant. Le droit à l'indemnité mensuelle complète naît dès l'entrée en fonction du membre, avec effet au premier jour du mois qui suit celui au cours duquel le mandat est devenu vacant.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 6. De financiële lasten die voortvloeien uit de toepassing van deze wet worden afgenomen van het aan de Kamer van volksvertegenwoordigers toegekende krediet, uitgetrokken op de begroting der Dotatiën.

Art. 6. Les charges financières découlant de l'application de la présente loi sont à charge du crédit inscrit au budget des Dotations et attribué à la Chambre des représentants.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 7. De bepalingen van deze wet zijn van toepassing tot aan het van kracht worden van een eenvormige Europese vergoedingsregeling of, ten laatste, tot de dag van de tweede rechtstreekse algemene verkiezingen van het Europese Parlement.

Art. 7. Les dispositions de la présente loi sont applicables jusqu'à l'entrée en vigueur d'un régime européen uniforme d'indemnité ou au plus tard jusqu'au jour de la deuxième élection du Parlement européen au suffrage universel direct.

— Aangenomen.

Adopté.

M. le Président. — Il sera procédé demain au vote de l'ensemble du projet de loi.

We stemmen morgen over het ontwerp van wet in zijn geheel.

INTERPELLATIE — INTERPELLATION

Verzoek — Demande

De Voorzitter. — De heer De Rouck wenst de heer Ramaekers, minister van Nationale Opvoeding, te interpellieren over «de afzetting van de onderwijzers die niet slaagden in het examen (grondige kennis Frans) om toegelaten te worden les te geven te Brussel en in de faciliteitengemeenten».

M. De Rouck désire interpellier M. Ramaekers, ministre de l'Éducation nationale, sur « le licenciement des instituteurs n'ayant pas réussi l'examen (de connaissances approfondies du français) pour être admis à enseigner à Bruxelles et dans les communes à facilités ».

De datum van deze interpellatie zal later worden bepaald.

La date de cette interpellation sera fixée ultérieurement.

PROJETS DE LOI — ONTWERPEN VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Le gouvernement a déposé :

1° Un projet de loi portant approbation du protocole additionnel signé à Luxembourg le 21 juin 1977, modifiant la convention belgo-franco-luxembourgeoise réglant l'exploitation du réseau des chemins de fer luxembourgeois, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946.

De regering heeft ingediend :

1° Een ontwerp van wet houdende goedkeuring van het toegevoegd protocol ondertekend te Luxemburg op 21 juni 1977, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse overeenkomst inzake de exploitatie van het Luxemburgs spoorwegnet, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946.

2° Un projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants :

1) Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes satellites (INMARSAT) et annexe;

2) Accord d'exploitation relatif à l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT) et annexe, faits à Londres le 3 septembre 1976.

2° Een ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale akten :

1) Verdrag inzake de Internationale organisatie voor maritieme satellieten (INMARSAT) en bijlage;

2) Exploitatie-overeenkomst inzake de internationale organisatie voor maritieme satellieten (INMARSAT) en bijlage, opgemaakt te Londen op 3 september 1976.

Ces projets de loi seront imprimés et distribués.

Deze ontwerpen van wet zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

Ils sont renvoyés à la commission des Affaires étrangères.

Ze worden verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Zaken.

PROPOSITION DE LOI — VOORSTEL VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — MM. Moureaux et Bonmariage ont déposé une proposition de loi portant modification de la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions.

De heren Moureaux en Bonmariage hebben een voorstel van wet ingediend tot wijziging van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen.

Cette proposition de loi sera traduite, imprimée et distribuée.

Dit voorstel van wet zal worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Il sera statué ultérieurement sur sa prise en considération.

Er zal later over zijn inoverwegening worden beslist.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE — PROPOSITION DE RESOLUTION

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De heer Leemans heeft een voorstel van resolutie ingediend betreffende de hulp van België aan de Vietnamese vluchtelingen.

M. Leemans a déposé une proposition de résolution relative à l'aide de la Belgique aux réfugiés du Viêt-nam.

Dit voorstel van resolutie zal worden rondgedeeld.

Cette proposition de résolution sera distribuée.

Le Sénat se réunira demain, jeudi 21 juin 1979, à 15 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen, donderdag 21 juni 1979, te 15 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 19 h 05 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 19 u. 05 m.)

696