

SEANCE DU MERCREDI 5 MARS 1980
VERGADERING VAN WOENSDAG 5 MAART 1980ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 673.

MESSAGES:

Page 673.

Chambre des représentants.

COMMUNICATION:

Page 673.

Parlement européen.

COUR DE CASSATION:

Page 674.

INTERPELLATIONS (Demandes):

Page 674.

M. Vandezande au Premier ministre sur « la création de quatre ministères et le passage de membres du personnel à ces quatre ministères ».

M. M. Toussaint au Premier ministre et au Vice-Premier ministre et ministre de la Défense nationale sur « les mesures prises à l'égard du général Close ».

M. Humblet:

a) Au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques sur « les zones de développement régional et la Communauté économique européenne »;

b) Au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles et ministre de la Politique scientifique sur « l'affectation des objecteurs de conscience ».

M. Hubin au ministre de l'Emploi et du Travail sur « la situation à la centrale nucléaire de Huy et les mesures à prendre par le gouvernement pour assurer la sécurité des populations tout en sauvegardant les droits fondamentaux des travailleurs ».

M. Wyninckx:

a) Au ministre de la Santé publique et de l'Environnement et au ministre de l'Emploi et du Travail sur « la mise en

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 673.

BOODSCHAPPEN:

Bladzijde 673.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

MEDEDELING:

Bladzijde 673.

Europees Parlement.

HOF VAN CASSATIE:

Bladzijde 674.

INTERPELLATIES (Verzoeken):

Bladzijde 674.

De heer Vandezande tot de Eerste minister over « de oprichting van vier ministeries en de overheveling van personeelsleden naar de betrokken ministeries ».

De heer M. Toussaint tot de Eerste minister en tot de Vice-Eerste minister en minister van Landsverdediging over « de maatregelen genomen tegen generaal Close ».

De heer Humblet:

a) Tot de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over « de gewestelijke ontwikkelingszones en de Europese Economische Gemeenschap »;

b) Tot de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en minister van Wetenschapsbeleid over « de affectatie van gewetensbezwaarden ».

De heer Hubin tot de minister van Tewerkstelling en Arbeid over « de toestand in de kerncentrale te Hoei en de maatregelen die de regering voornemens is te nemen voor de veiligheid van de bevolking en de handhaving van de fundamentele rechten der werknemers ».

De heer Wyninckx:

a) Aan de minister van Volksgezondheid en Leefmilieu en aan de minister van Tewerkstelling en Arbeid over « de uitvoe-

œuvre du programme en 23 points visant à assainir le cadre de vie autour et dans l'entreprise Métallurgie Hoboken-Overpelt à Hoboken »;

- b) Au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques sur « le passage à la firme Bayer (IG Farben) de la participation majoritaire dans Agfa-Gevaert ».

M. Peeters au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles et ministre de la Politique scientifique sur « la décision prise le 31 janvier 1980 par le conseil communal de Fourons et interdisant aux Flamands d'organiser, le 18 février 1980, leurs cortèges carnavalesques annuels à Fourons ».

M. Van Elsen au ministre de la Coopération au Développement sur « l'exécution de la déclaration gouvernementale en ce qui concerne la coopération au développement et notamment sur les compétences qui seront dévolues, en cette matière, aux communautés ».

M. E. Guillaume au ministre de la Coopération au Développement sur « la situation des écoles belges au Zaïre en général et celle du Lycée belge Prince de Liège à Kinshasa en particulier ».

M. Bruart au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones sur « la vétusté et les déficiences techniques du bureau de la RTT de La Louvière ».

ELECTION D'UN SÉNATEUR COOPTE EN REMPLACEMENT DE FEU M. ROBERT VANDEKERCKHOVE:

Orateurs: MM. Vanderpoorten, André, p. 674.

NOMINATION DU PRÉSIDENT DU SÉNAT:

Page 675.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1980.

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

Interpellation jointe de M. R. Gillet au ministre des Communications sur « la réponse à la question parlementaire posée le 28 novembre 1979 au sujet de la création d'une commission consultative chargée d'examiner le problème du bruit des avions ».

Discussion générale. — Orateurs: MM. Vanderborgh, rapporteur, E. Guillaume, Boey, Conrotte, Bogaerts, Lagneau, Maes, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Dalem, Van Herreweghe, p. 676.

INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation de M. de Bruyne au ministre de la Coopération au Développement sur « le déroulement plutôt décevant de la troisième conférence de l'Onudi à New Delhi ».

Orateurs: MM. de Bruyne, M. Dewulf, Wyninckx, M. Eyskens, ministre de la Coopération au Développement, p. 692.

Interpellation de M. Van den Eynden au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques sur « la non-application de la nouvelle politique économique à l'occasion de commandes passées par la RTT et décidées par le CMCES ».

Orateurs: M. Van den Eynden, M. Dhoore, ministre de la Santé publique et de l'Environnement, p. 698.

Interpellation de M. Payfa au ministre de la Santé publique et de l'Environnement sur « les difficultés financières des centres de santé mentale de la région bruxelloise ».

Orateurs: M. Payfa, M. Dhoore, ministre de la Santé publique et de l'Environnement, p. 701.

Interpellation de M. Hubin au ministre de l'Emploi et du Travail sur « la situation à la centrale nucléaire de Huy et les mesures à prendre par le gouvernement pour assurer la sécurité des

ring van 23-punten programma tot sanering van het leefmilieu rondom en in het bedrijf Métallurgie Hoboken-Overpelt te Hoboken »;

- b) Aan de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over « de overgang van de meerderheidsparticipaties van Agfa-Gevaert in de handen van Bayer (IG Farben) ».

De heer Peeters tot de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en minister van Wetenschapsbeleid over « de beslissing van 31 januari 1980 van de gemeenteraad van Voeren houdende verbod van de jaarlijkse Vlaamse karnavaloptochten in Voeren op 18 februari 1980 ».

De heer Van Elsen tot de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de uitvoering van de regeringsverklaring inzake ontwikkelingssamenwerking en inzonderheid inzake de bevoegdheden voor de gemeenschappen ».

De heer E. Guillaume tot de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de toestand van de Belgische scholen in Zaïre en met name van het Belgisch Lyceum Prins van Luik te Kinshasa ».

De heer Bruart tot de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie over « de ouderdom en de technische gebreken van het RTT-bureau van La Louvière ».

VERKIEZING VAN EEN GECOOPTEERD SENATOR, TER VERVANGING VAN WIJLEN DE HEER ROBERT VANDEKERCKHOVE:

Sprekers: de heren Vanderpoorten, André, blz. 674.

BENOEMING VAN DE VOORZITTER VAN DE SENAAT:

Bladzijde 675.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1980.

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

Toegevoegde interpellatie van de heer R. Gillet tot de minister van Verkeerswezen over « het antwoord op de parlementaire vraag van 28 november 1979 betreffende de instelling van een commissie van advies voor de studie van het probleem van het lawaai veroorzaakt door vliegtuigen ».

Algemene bespreking. — Sprekers: de heren Vanderborgh, verslaggever, E. Guillaume, Boey, Conrotte, Bogaerts, Lagneau, Maes, Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, de heren Dalem, Van Herreweghe, blz. 676.

INTERPELLATIES (Bespreking):

Interpellatie van de heer de Bruyne tot de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de onbevredigende afloop van de derde Unido-conferentie te New-Delhi ».

Sprekers: de heren de Bruyne, M. Dewulf, Wyninckx, de heer Eyskens, minister van Ontwikkelingssamenwerking, blz. 692.

Interpellatie van de heer Van den Eynden tot de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over « het niet-toepassen van het vernieuwd economisch beleid bij bestellingen geplaatst door de RTT en beslist in het MCECS ».

Sprekers: de heer Van den Eynden, de heer Dhoore, minister van Volksgezondheid en Leefmilieu, blz. 698.

Interpellatie van de heer Payfa tot de minister van Volksgezondheid en Leefmilieu over « de financiële moeilijkheden van de centra voor geestelijke gezondheidszorg in het Brussels gewest ».

Sprekers: de heer Payfa, de heer Dhoore, minister van Volksgezondheid en Leefmilieu, blz. 701.

Interpellatie van de heer Hubin tot de minister van Tewerkstelling en Arbeid over « de toestand in de kerncentrale te Hoei en de maatregelen die de regering voornemens is te nemen voor de

populations tout en sauvegardant les droits fondamentaux des travailleurs ».

Orateurs: M. Hubin, M. R. De Wulf, ministre de l'Emploi et du Travail, p. 703.

PROPOSITIONS DE LOI (Dépôt):

Page 705.

M. Wyninckx. — Proposition de loi visant à accorder en 1980 une prime de bien-être aux travailleurs salariés retraités et invalides.

M. Descamps. — Proposition de loi modifiant la loi du 13 juillet 1976 relative aux effectifs en officiers et aux statuts du personnel des forces armées.

M. Humblet. — Proposition de loi organisant un programme complémentaire dans l'enseignement secondaire.

PROPOSITION DE RESOLUTION (Dépôt):

Page 705.

M. Humblet. — Proposition de résolution relative à la situation en Uruguay.

veiligheid van de bevolking en de handhaving van de fundamentele rechten der werknemers ».

Sprekers: de heer Hubin, de heer R. De Wulf, minister van Tewerkstelling en Arbeid, blz. 703.

VOORSTELLEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 705.

De heer Wyninckx. — Voorstel van wet tot toekenning in 1980 van een welvaartspremie aan gepensioneerde werknemers en aan invalide werknemers.

De heer Descamps. — Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 13 juli 1976 betreffende de getalsterkte aan officieren en de statuten van het personeel van de krijgsmachten.

De heer Humblet. — Voorstel van wet tot invoering van een aanvullend programma in het secundair onderwijs.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE (Indiening):

Bladzijde 705.

De heer Humblet. — Voorstel van resolutie betreffende de toestand in Uruguay.

PRESIDENCE DE M. LACROIX, PREMIER VICE-PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LACROIX, EERSTE ONDERVOORZITTER

MM. Bogaerts et De Seranno, secrétaires, prennent place au bureau.

De heren Bogaerts en De Seranno, 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 heures.

De vergadering wordt geopend te 14 uur.

CONGES — VERLOF

MM. Vandenaabee, Humblet, van Waterschoot, Lavens, Lambiotte, Sweert, en mission à l'étranger; Busieau, pour raison de santé, demandent un congé.

Vragen verlof: de heren Vandenaabee, Humblet, van Waterschoot, Lavens, Lambiotte, Sweert, met opdracht in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Hanin, en mission à l'étranger; Sondag, pour raisons personnelles; Belot, en raison d'autres devoirs; Peeters, en raison de devoirs professionnels; De Kerpel, pour raison de santé, demandent de les excuser de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Hanin, met opdracht in het buitenland; Sondag, wegens persoonlijke redenen; Belot, wegens andere plichten; Peeters, wegens ambtsbezigheden; De Kerpel, wegens gezondheidsredenen.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 28 février 1980, la Chambre des représentants fait connaître qu'elle a adopté, tels qu'ils lui ont été transmis par le Sénat, les projets de loi:

1° Relatif à l'octroi du titre honorifique de leurs fonctions aux bourgmestres, aux échevins et aux présidents des conseils des centres

publics d'aide sociale ou des anciennes commissions d'assistance publique;

Bij boodschappen van 28 februari 1980 deelt de Kamer van volksvertegenwoordigers mede dat zij heeft aangenomen, zoals zij haar door de Senaat werden overgezonden, de ontwerpen van wet:

1° Betreffende het verlenen van de eretitel van hun ambt aan de burgemeesters, aan de schepenen en aan de voorzitters van de raden van de openbare centra voor maatschappelijk welzijn of van de gewezen commissies van openbare onderstand;

2° Complétant la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

2° Tot aanvulling van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

— Pris pour notification.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATION — MEDEDELING

Parlement européen — Europees Parlement

M. le Président. — Par lettre du 28 février 1980, le président du Parlement européen transmet au Sénat:

1. Une résolution sur les Jeux Olympiques de Moscou.

Bij brief van 28 februari 1980 zendt de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat:

1. Een resolutie over de Olympische Spelen in Moskou.

— Renvoi à la commission des Affaires étrangères.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Zaken.

2. Une résolution sur l'arrestation de l'académicien Andreï Sakharov.

2. Een resolutie over de arrestatie van professor Andreï Sacharov.
— Renvoi à la commission des Affaires étrangères.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Zaken.

COUR DE CASSATION — HOF VAN CASSATIE

M. le Président. — Par dépêche du 27 février 1980, le procureur général près la Cour de cassation transmet au Sénat la liste des candidats présentés par ladite Cour, en son audience publique du 21 février 1980, à une place vacante de conseiller.

Bij dienstbrief van 27 februari 1980 zendt de procureur-generaal bij het Hof van cassatie aan de Senaat de lijst van de kandidaten door bedoeld Hof, in zijn openbare zitting van 21 februari 1980, voorgedragen voor een openstaand ambt van raadsheer.

Conformément à l'article 256 du Code judiciaire, le Sénat doit procéder à son tour à la formation de la liste des candidats dont la présentation lui est attribuée par l'article 99 de la Constitution.

Overeenkomstig artikel 256 van het Gerechtelijk Wetboek moet de Senaat op zijn beurt het dubbelal opmaken waarvan de voordracht hem toekomt krachtens artikel 99 van de Grondwet.

Je vous propose, Mesdames, Messieurs, de faire ces présentations au cours d'une séance ultérieure. (*Assentiment.*)

Ik stel u voor, Dames en Heren, die voordrachten te doen in de loop van een latere vergadering. (*Instemming.*)

Ont été proclamés par la Cour de cassation :

Premier candidat : M. Rauws, président de chambre à la Cour du travail d'Anvers.

Werden kandidaat verklaard door het Hof van cassatie :

Eerste kandidaat : de heer Rauws, kamervoorzitter in het Arbeidshof te Antwerpen.

Second candidat : M. De Peuter, conseiller à la Cour d'appel d'Anvers.

Tweede kandidaat : de heer De Peuter, raadsheer in het Hof van beroep te Antwerpen.

INTERPELLATIES — INTERPELLATIONS

Verzoeken — Demandes

De Voorzitter. — Het bureau heeft de volgende interpellatieverzoeken ontvangen :

1° Van de heer Vandezande tot de Eerste minister over « de oprichting van vier ministeries en de overheveling van personeelsleden naar de betrokken ministeries ;

Le bureau a été saisi des demandes d'interpellation suivantes :

1° De M. Vandezande au Premier ministre sur « la création de quatre ministères et le passage de membres du personnel à ces quatre ministères » ;

2° Van de heer Michel Toussaint tot de Eerste minister en tot Vice-Eerste minister en minister van Landsverdediging over « de maatregelen genomen tegen generaal Close » ;

2° De M. Michel Toussaint au Premier ministre et au Vice-Premier ministre et ministre de la Défense nationale sur « les mesures prises à l'égard du général Close » ;

3° Van de heer Humblet :

a) Tot de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over « de gewestelijke ontwikkelingszones en de Europese Economische Gemeenschap » ;

3° De M. Humblet :

a) Au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques sur « les zones de développement régional et la Communauté économique européenne » ;

b) Tot de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en minister van Wetenschapsbeleid over « de affectatie van gewetensbezwaarden » ;

b) Au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles et ministre de la Politique scientifique sur « l'affectation des objecteurs de conscience » ;

4° Van de heer Hubin tot de minister van Tewerkstelling en Arbeid over « de toestand in de kerncentrale te Hoei en de maatregelen die de regering voornemens is te nemen voor de veiligheid van de

bevolking en de handhaving van de fundamentele rechten der werknemers ».

4° De M. Hubin au ministre de l'Emploi et du Travail sur « la situation à la centrale nucléaire de Huy et les mesures à prendre par le gouvernement pour assurer la sécurité des populations tout en sauvegardant les droits fondamentaux des travailleurs ».

5° Van de heer Wyninckx :

a) Tot de minister van Volksgezondheid en Leefmilieu en aan de minister van Tewerkstelling en Arbeid over « de uitvoering van 23-punten programma tot sanering van het leefmilieu rondom en in het bedrijf Métallurgie Hoboken-Overpelt te Hoboken » ;

5° De M. Wyninckx :

a) Au ministre de la Santé publique et de l'Environnement et au ministre de l'Emploi et du Travail sur « la mise en œuvre du programme en 23 points visant à assainir le cadre de vie autour et dans l'entreprise Métallurgie Hoboken-Overpelt à Hoboken » ;

b) Tot de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over « de overgang van de meerderheids participaties van Agfa-Gevaert in de handen van Bayer (IG Farben) ».

b) Au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques sur « le passage à la firme Bayer (IG Farben) de la participation majoritaire dans Agfa-Gevaert ».

6° Van de heer Peeters tot de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en minister van Wetenschapsbeleid over « de beslissing van 31 januari 1980 van de gemeenteraad van Voeren houdende verbod van de jaarlijkse Vlaamse karnavaloptochten in Voeren op 18 februari 1980 ».

6° De M. Peeters au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles et ministre de la Politique scientifique sur « la décision prise le 31 janvier 1980 par le conseil communal de Fourons et interdisant aux Flamands d'organiser, le 18 février 1980, leurs cortèges carnavalesques annuels à Fourons ».

7° Van de heer Van Elsen tot de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de uitvoering van de regeringsverklaring inzake ontwikkelingssamenwerking en inzonderheid inzake de bevoegdheden voor de gemeenschappen ».

7° De M. Van Elsen au ministre de la Coopération au Développement sur « l'exécution de la déclaration gouvernementale en ce qui concerne la coopération au développement et notamment sur les compétences qui seront dévolues, en cette matière, aux communautés ».

8° Van de heer Emile Guillaume tot de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de toestand van de Belgische scholen in Zaïre en met name van het Belgisch Lyceum Prins van Luik te Kinshasa ».

8° De M. Emile Guillaume au ministre de la Coopération au Développement sur « la situation des écoles belges au Zaïre en général et celle du Lycée belge Prince de Liège à Kinshasa en particulier ».

9° Van de heer Bruart tot de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie over « de ouderdom en de technische gebreken van het RTT-bureau van La Louvière ».

9° De M. Bruart au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones sur « la vétusté et les déficiences techniques du bureau de la RTT de La Louvière ».

Sommige van deze interpellaties staan reeds op de agenda van deze week.

De datum van de andere interpellaties zal later worden bepaald.

La date des interpellations ne figurant pas encore à l'ordre du jour de cette semaine sera fixée ultérieurement.

ELECTION D'UN SÉNATEUR COOPTÉ EN REMPLACEMENT DE FEU M. ROBERT VANDEKERCKHOVE

VERKIEZING VAN EEN GECOOPTEERD SENATOR, TER VERVANGING VAN WIJLEN DE HEER ROBERT VANDEKERCKHOVE

M. le Président. — Le Sénat doit procéder à l'élection d'un sénateur coopté, en remplacement de feu M. Robert Vandekerckhove.

De Senaat moet overgaan tot de verkiezing van een gecoopteerd senator, ter vervanging van wijlen de heer Robert Vandekerckhove.

Je vous propose de passer à cette élection le mardi, 11 mars 1980.

Ik stel u voor die verkiezing te houden op dinsdag, 11 maart 1980.

Het woord is aan de heer Vanderpoorten.

De heer Vanderpoorten. — Mijnheer de Voorzitter, in de vergadering van de commissie voor de Parlementaire Werkzaamheden van verleden week dinsdag hebben wij beslist dat vandaag zou worden overgegaan tot de verkiezing van een gecoöpteerd senator.

Zijn er politieke, technische of andere redenen aanwezig voor de wijziging waarvan u nu melding maakt? Zoniet moet de commissie voor de Parlementaire Werkzaamheden geen agenda meer vaststellen.

M. le Président. — Ce point n'a pas été prévu, Monsieur Vanderpoorten, mais annoncé comme éventualité.

M. Vanderpoorten. — Non, Monsieur le Président, on a supprimé le mot «éventuelle».

M. le Président. — Vous faites erreur, me semble-t-il. On a ajouté le mot «éventuelle» pour l'élection du président.

M. Vanderpoorten. — Non, pour les deux.

M. le Président. — Monsieur Vanderpoorten, je ne sais pas s'il est souhaitable que nous discutons des décisions prises en commission des Travaux parlementaires.

M. Vanderpoorten. — La commission des Travaux parlementaires a décidé de mettre à l'ordre du jour la cooptation d'un sénateur et l'élection du Président du Sénat.

M. Hubin. — Il s'agit d'une décision de la conférence des présidents, Monsieur Vanderpoorten.

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

M. André. — Il est exact, Monsieur Vanderpoorten, que nous avions envisagé, la semaine dernière, de porter à l'ordre du jour de la présente séance la cooptation d'un sénateur en remplacement de feu M. Vandekerckhove, et la désignation du Président du Sénat. En ce qui concerne l'élection du sénateur coopté, un certain nombre de procédures devaient être accomplies et n'ont pu l'être jusqu'à présent.

Ce qui est sûr en tout cas, c'est qu'à notre ordre du jour ne figure pas l'élection d'un sénateur coopté. Il n'y a donc à mon sens aucun problème puisque nous sommes convoqués sur base d'un ordre du jour qui ne porte pas ce point.

M. Vanderpoorten. — Le problème est le suivant: l'ordre du jour établi la semaine dernière et que j'ai approuvé a été modifié entre-temps, à mon insu.

M. le Président. — Il y a confusion, Monsieur Vanderpoorten.

M. Vanderpoorten. — M. André confirme ce que je viens de dire.

M. André. — Partiellement!

M. Vanderpoorten. — Il est normal que l'on communique les décisions aux chefs de groupe et je pense qu'une décision a été prise en mon absence.

M. le Président. — Je ne comprends pas votre insistance, Monsieur Vanderpoorten. Je propose au Sénat de mettre fin à cet incident qui, en fait, n'en est pas un.

M. Vanderpoorten. — Il s'agit d'un incident, Monsieur le Président, en ce sens que des décisions sont prises au sein d'une commission dont je suis membre, et modifiées en mon absence. Si c'est là le respect envers l'opposition...

M. le Président. — Ne prolongeons pas cette discussion. L'assemblée marque-t-elle son accord sur la date du 11 mars? (*Assentiment.*)

Dès lors, les listes de présentation, signées par dix membres au moins, devront être remises au plus tard le jeudi, 6 mars 1980, avant 16 heures, au greffier.

Dan moeten de voordrachtlijsten, ondertekend door minstens tien leden, uiterlijk op donderdag, 6 maart 1980, te 16 uur, bij de griffier ingediend worden.

Conformément aux dispositions de l'article 53 de la Constitution et de l'article 222 du Code électoral, seuls les sénateurs issus de l'élection directe et les sénateurs élus par les conseils provinciaux pourront

participer à cette élection et signer valablement les actes de présentation.

Krachtens artikel 53 van de Grondwet en artikel 222 van het Kieswetboek, mogen alleen senatoren verkozen door het kiezerskorps en de senatoren die door de provincieraden verkozen zijn aan die verkiezing deelnemen en kunnen zij alleen de voordrachtakte geldig ondertekenen.

BENOEMING VAN DE VOORZITTER VAN DE SENAAT

NOMINATION DU PRÉSIDENT DU SÉNAT

De Voorzitter. — Dames en Heren, wij moeten overgaan tot de benoeming van de Voorzitter van de Senaat.

Mesdames, Messieurs, l'ordre du jour appelle la nomination du Président du Sénat.

Het woord is aan de heer Windels.

De heer Windels. — Mijnheer de Voorzitter, ik draag de kandidatuur voor van de heer senator Edward Leemans.

De Voorzitter. — Daar er geen andere kandidaten zijn, verklaar ik de heer Edward Leemans verkozen tot Voorzitter van de Senaat. Ik wens hem geluk met zijn benoeming en verzoek hem in de voorzitterszetel plaats te nemen.

Etant donné qu'il n'y a pas d'autres candidats, je proclame M. Edward Leemans Président du Sénat et je l'invite à prendre place au fauteuil présidentiel.

(*Onder applaus van de vergadering, begeeft de heer Edward Leemans zich naar het bureau en, na door de eerste ondervoorzitter te zijn omhelsd, neemt hij plaats in de voorzitterszetel.*)

(*Aux applaudissements de l'assemblée, M. Edward Leemans monte à la tribune présidentielle et, après avoir reçu l'accolade du premier vice-président, prend place au bureau.*)

TOESPRAAK VAN DE HEER EDWARD LEEMANS, VOORZITTER VAN DE SENAAT

ALLOCATION DE M. EDWARD LEEMANS, PRÉSIDENT DU SÉNAT

De Voorzitter staat op en richt zich in volgende bewoordingen tot de staande vergadering:

Mijnheer de Eerste Minister, Heren Ministers, waarde collega's, chers collègues, u wilt van mij best aannemen dat ik onder de huidige omstandigheden slechts een kort woord tot u richt. Ik had het voorrecht de laatste jaren zeer nauw met Robert Vandekerckhove te mogen samenwerken en ik besef dus maar al te goed wat het betekent wijlen onze voorzitter hier op te volgen.

Ik dank u allen zeer oprecht voor het vertrouwen dat u in mij stelt.

Je tiens à vous exprimer ma profonde reconnaissance pour la confiance que vous me témoignez.

Tous, nous connaissons les problèmes difficiles et importants auxquels le Parlement se trouve confronté.

J'espère que nous pourrons, avec le gouvernement, les surmonter et les résoudre.

Je ne me dissimule pas les graves responsabilités que j'aurai à assumer dans la délicate mission que vous me confiez ni les importants devoirs qu'elle m'impose, mais je suis assuré d'avance de pouvoir compter sur votre entière bienveillance et sur votre précieux concours pour m'en faciliter l'accomplissement.

Ik hoop het vertrouwen dat u mij betuigt waardig te zullen zijn door mij steeds te laten leiden door de schitterende voorbeelden die mijn eminente voorgangers hebben gesteld.

Zoals ik reeds zei staat de Senaat in de komende weken en maanden voor een zware en moeilijke opdracht. Ik ben ervan overtuigd dat wij allen samen onze taak tot een goed einde zullen kunnen brengen, in een geest van wederzijds begrip, van hoffelijkheid en verstandhouding die steeds en altijd het verheven kenmerk van de Senaat is geweest en die, zo hoop ik, het ook nu en in de toekomst zal blijven.

Mes chers collègues, je propose de passer à notre ordre du jour. (*Vifs applaudissements.*)

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1980

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

Algemene beraadslaging

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER R. GILLET TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN OVER «HET ANTWOORD OP DE PARLEMENTAIRE VRAAG VAN 28 NOVEMBER 1979 BETREFFENDE DE INSTELLING VAN EEN COMMISSIE VAN ADVIES VOOR DE STUDIE VAN HET PROBLEEM VAN HET LAWAAI VEROORZAAKT DOOR VLIETUIGEN»

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1980

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

Discussion générale

INTERPELLATION JOINTE DE M. R. GILLET AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS SUR «LA REPONSE A LA QUESTION PARLEMENTAIRE POSEE LE 28 NOVEMBRE 1979 AU SUJET DE LA CREATION D'UNE COMMISSION CONSULTATIVE CHARGÉE D'EXAMINER LE PROBLEME DU BRUIT DES AVIONS»

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van Verkeerswezen en de eraan toegevoegde interpellatie van de heer Roland Gillet.

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

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de verslaggever.

De heer Vanderborcht, verslaggever. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Eerste Minister, Heren Ministers, geachte collega's, uw commissie heeft de nodige tijd besteed om de begroting Verkeerswezen 1980 en het bijblad 1979 te bespreken en kritisch te beoordelen.

Met de medewerking van de heer minister en zijn kabinet kregen wij alle gewenste informatie waardoor de doorlichting van het beleid volledig is. Meerdere suggesties werden gedaan om aanpassingen door te voeren en nieuwe creaties tot stand te brengen.

Het voorliggend verslag is de trouwe weergave van de discussie met de vele gestelde vragen en verkregen antwoorden. Het is dan ook de vrucht van inspanningen van velen en niet het minst vanwege de diensten van de Senaat, die wij allen hiervoor hartelijk danken.

De begroting 1980 bevat voor de niet-gesplitste kredieten aan lopende uitgaven 68,5503 miljard, aan kapitaaluitgaven 8,1642 miljard, en voor de aflossing rijksschuld 1,500 miljard, zijnde in totaal 78,2145 miljard.

In vergelijking met 1979 bedraagt de stijging van de lopende uitgaven 6 pct. Het totaal van de lopende staatsuitgaven neemt toe met 7 pct., waardoor het aandeel van Verkeerswezen terugloopt in 1980.

Wat de cijfers van deze begroting betreft, moeten wij nog opmerken dat voor de laatste maal in de begroting 1980 als kapitaaluitgaven werd opgenomen een bedrag van 724,6 miljoen voor de afkoop van een gedeelte van het kapitaal van de maatschappij voor het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, toebehorend aan de private sector. En voor de aflossing van de rijksschuld werd een bedrag van 1,5 miljard opgenomen als laatste schijf voor de terugbetaling door de Staat van de prefinanciering van metrowerken in Antwerpen en Brussel die voor 6 miljard leningen had aangegaan.

Daarenboven is, in tegenstelling met vorige jaren, bij de lopende uitgaven een krediet uitgetrokken van 1,3526 miljard als provisie voor gebeurlijke indexaanpassingen en de sociale programmatie.

Bij de verdere ontleding van de lopende uitgaven stellen wij vast dat de totale tussenkomsten ten voordele van het openbaar vervoer in totaal 62,943 miljard bedragen of 92 pct. van de lopende uitgaven, als volgt verdeeld: NMBS: 46,796 miljard; Sabena: 1,317 miljard; NMVB en ander stedelijk vervoer: 14,830 miljard.

Er zij aangestipt dat het bedrag van 700 miljoen voor stijging van het Fonds ter bevordering van het openbaar vervoer, voortvloeiende uit de inkomsten van het autosnelwegenvignet, afhankelijk is van het goedkeuren van de programmawet en zal gebruikt worden om budgettaire tekorten te compenseren.

Wat het bijblad 1979 betreft, noteren wij een nettovermeerdering van 170 miljoen voor de lopende uitgaven.

In verband met de energieproblemen ondergaat het departement Verkeerswezen meer nog dan in andere sectoren de nadelige gevolgen van de stijgende energiekosten. Vandaar dat een rationeel verbruik van de energie zich opdringt. Een informatiecampagne is gepland waaraan de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid zal meewerken en die de twee aspecten «energiebesparing» en «wegveiligheid» zal samenbrengen.

Met het oog op de energiebesparing werd door de minister beslist een «Commissie Energie» op te richten, met als taak de evolutie van de toestand te evalueren en enerzijds verslagen op te stellen, anderzijds concrete voorstellen te doen.

Inzake het openbaar vervoer neemt de NMBS de voornaamste plaats in. Het beleid van de minister wordt gekenmerkt door een politiek waardoor de kosten van het openbaar vervoer gedragen worden deels door de gebruikers en deels door de gemeenschap.

De heer Lacroix, ondervoorzitter, vervangt de heer Leemans als voorzitter

Deze politiek dient verwezenlijkt te worden door een beheersing van de uitgaven en een herstructurering van de NMBS.

De ramingen voor 1980 aan verhogingen van de tariefopbrengsten belopen 2,253 miljard. Uw commissie was echter van oordeel dat een herstructurering van de NMBS nauw samenhangt met en als het ware gekoppeld is aan een heroriëntering van de NMVB. Een succesvolle herstructurering met het oog op rendement en service volgens de opvatting van een dienst van algemeen nut kan slechts tot stand komen door een goede samenwerking van deze twee netten.

Inzake de verkeersveiligheid werd door uw commissie de zorg van velen in dit land beaamd, dat niets onverlet mag gelaten worden om mensenlevens te sparen. Maar tevens kwam de wens tot uiting dat de technische controles en de wijze van afnemen van de testen tot het bekomen van een rijvergunning humaner en volgens objectieve normen zouden geschieden.

Wat het intrekken van het rijverbod aangaat, kon de minister niet ingaan op suggesties die een versoepeling van deze maatregel voorstaan, maar verwees naar de bestaande wet van 9 juli 1976, waardoor het de rechter mogelijk gemaakt wordt één of meer examens (theorie — praktijk — medisch en psychologisch) op te leggen.

Wat de Belgische nationale luchtvaartmaatschappij (Sabena) betreft, zijn de vooruitzichten minder rooskleurig dan einde 1978. Des tijds had men een financieel evenwicht voorzien voor 1983: dit is voorzeker uitgesloten.

Voor het jaar 1980 zijn de nu reeds gekende bedragen van de tussenkomst vanwege de Staat vastgesteld op 1,317 miljard. Hierbij zal het voorzeker niet blijven wanneer men weet dat er normaliter zware uitgaven mogen verwacht worden voor de versterking van de vloot en bepaalde vernieuwingen. Het weinig variabel personeelsbestand, de invoering van de 38-urige werkweek en de stijging van de kerosene zijn alle factoren die een grotere staatstussenkomst rechtvaardigen.

Uw commissie was evenwel van oordeel dat telkenjare argumenten worden gevonden die de pil van het verlies vergulden, maar ook elders zijn die nadelige factoren aanwezig, terwijl daar wel winsten gemaakt worden.

Voor de 38-urige werkweek zijn wij wel het enige land, want onder meer bij Swissair werkt men nog 43 uren.

Wat de rol van de luchthaven in Deurne betreft, wordt gebruik gemaakt van het *Dixon-Spears*-rapport. Aan de reacties te zien is iedere belangengroep akkoord met het ingenomen standpunt van de minister.

Als slotbeschouwing mogen we zeggen dat het vervoer, in al zijn vormen, belangrijk is voor ons land en voor de Europese Gemeenschap.

In de Gemeenschap geeft het werk aan zes miljoen mensen en circa 40 pct. van de openbare investeringen van de Negen en 11 pct. van de particulieren zijn eraan gespenderd. De omvang van het handelsverkeer tussen de Negen is sedert 1958 verviervoudigd. Men moet beamen dat het departement Verkeerswezen in de economie van ons land een belangrijke rol te vervullen heeft als herverdelingsmechanisme.

me. Vandaar dat kan betwijfeld worden dat de beslissing de investeringen relatief te verminderen wel verantwoord is in tijden van economische teruggang gezien het aandeel van Verkeerswezen in de totale staatsuitgaven terugloopt in 1980.

Aan de spits van onze zorgkinderen in het openbaar vervoer troont blijkbaar de NMBS. Hier wordt door de Staat voor het jaar 1980 meer dan 4 000 frank per inwoner bijgepast. Deze laatste uitdrukking is echter fout, een vergissing die men vaak met kwade bedoelingen maakt.

De Staat zou immers moeten bijdragen voor de schadeloosstelling voor de economische nadelen die voortvloeien uit verplichtingen welke de andere vervoermiddelen niet in dezelfde mate op zich nemen. Eveneens moge het gezegd zijn i.z. reizigersvervoer, die een belangrijke ontvangstderving betekenen, vooral als men beseft dat minder dan 20 pct. van de reizigers de volle prijs betaalt.

Voor de ongeveer 60 000 gepensioneerden draagt de maatschappij in het jaar 1980 13,239 miljard lasten. Mocht men in ons land kunnen komen tot een algemeen aanvaardbaar begrip rond de formule van de normalisatie van de rekeningen, dan zou het openbaar vervoer en al wat ermee te maken heeft, gaandeweg er heel wat sympathieker voorkomen.

Het moge wel gezegd worden dat de sector van de binnenscheepvaart niet aan zijn trekken komt, ja eerder verwaarloosd wordt. Dit vervoermiddel te water is echter van levensbelang voor onze economie en er zou dringend een andere koers dienen gevaren te worden.

Uw commissie hechtte haar goedkeuring aan deze begroting 1980 en het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting voor het begrotingsjaar 1979.

Wij spreken de hoop uit dat ook de Senaat hieraan zijn goedkeuring zal hechten. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. le Président. — La parole est à M. Emile Guillaume.

M. E. Guillaume. — Monsieur le Président, mes chers collègues, l'analyse de votre budget, Monsieur le Ministre, budget qui se chiffre à 68 milliards contre 64 milliards en 1979, m'amène à une intervention qui sera relativement brève et portera sur trois réflexions bien précises.

La première — et je la ferai en qualité de Bruxellois — a trait aux transports urbains dans les grandes agglomérations, et plus particulièrement à Bruxelles.

Après la mise en service, au cours des années précédentes, de la première ligne de métro, 1980 verra la mise en service de nouvelles stations. C'est ce qui figure au rapport et c'est une excellente chose. Comme je l'ai déjà dit souvent à cette tribune, nous sommes partisans du développement du métro et des transports en commun en général, mais nous pensons qu'il ne peut être question, au nom de ce principe, de perturber profondément toute la vie d'un quartier, tant de ses habitants et commerçants que des usagers de la voie publique.

Vous voyez tout de suite où je veux en venir, Monsieur le Ministre, vous qui habitez le nord de Bruxelles et fréquentez sans doute pratiquement le même quartier que moi, soit à pied, soit en voiture lorsque vous rentrez chez vous. Il s'agit du quartier de Laeken pour lequel je voudrais plaider aujourd'hui et qui est particulièrement touché et même traumatisé par ces travaux dont je conviens qu'ils sont nécessaires mais qui créent une situation déplorable pour les riverains du boulevard Emile Bockstaël et particulièrement de l'avenue Houba de Strooper.

Or, le 13 octobre 1977, la Stib avait présenté ses projets relatifs à l'implantation du métro à Laeken. Selon l'exposé auquel j'avais assisté, il apparaissait que le métro fonctionnerait à la fin de 1980. Nous voici au troisième mois de 1980 et je souhaiterais que vous précisiez dans votre réponse si les prévisions seront respectées. J'aimerais obtenir cette assurance.

Il avait été dit, à l'époque, que les travaux créeraient très peu de perturbations et que la place Bockstaël conserverait, malgré ces travaux, toutes ses possibilités habituelles d'animation. Ce n'est pas le cas. Il suffit de voir la baisse du chiffre d'affaires des forains à la kermesse de 1979 notamment. Celle qui commencera d'ici quelques semaines ne sera sans doute pas plus rentable, toujours à cause des travaux en cours.

D'autre part, le problème de la circulation est maintenant devenu crucial. Faire le trajet jusqu'au stade du Heysel relève de la plus haute acrobatie.

Des mesures fiscales avaient été prévues en faveur des commerçants riverains. Lorsqu'on connaît le faible impact des mesures de ce genre appliquées dans le centre de la ville quand le cas s'y est présenté, on peut être sceptique. Evidemment, cela se place sur le plan communal et vous me direz ici en tant que municipaliste. Je

veux bien, mais si le principe de la détaxation des commerçants victimes des nuisances des travaux du métro est bon en lui-même, leur chiffre d'affaires est tombé tellement bas — les statistiques prouvent des diminutions de 50 à 70 p.c. — que cette détaxation constitue une goutte d'eau dans la mer. Détaxer des revenus pratiquement inexistant n'est pas une bonne formule. La formule d'une aide réelle devrait être envisagée.

Les propriétaires d'immeubles riverains sont également touchés, car les prix des loyers sont en baisse.

Mon souhait le plus cher est que les prévisions fixées par la Stib se réalisent mais il s'agirait là d'une performance technique et d'un modèle de réalisation. Si tel était le cas et que tout puisse être terminé pour la fin de 1980, tout le monde s'en réjouirait et moi le premier.

Je me devais de vous décrire la situation, que vous connaissez déjà, Monsieur le Ministre, et à laquelle, j'en suis persuadé, vous n'êtes pas insensible, que connaît actuellement le centre de l'ancienne commune de Laeken.

Mon deuxième propos traitera de l'action d'éducation et de prévention routières.

Dans l'excellent rapport de notre collègue, M. Vanderborght, il est précisé que, dans le cadre de l'Année de l'Enfant, qui vient de se terminer, de nombreuses actions de sensibilisation ont été menées en faveur de la sécurité des enfants.

Des études ont été menées en collaboration avec diverses organisations. Par contre, le Conseil supérieur de la sécurité routière poursuit l'élaboration d'un programme de prévention qui portera sur les thèmes ayant une incidence directe sur la sécurité routière.

Tout ceci me semble parfait, mais une coordination devrait s'établir entre le ministre de l'Éducation nationale, M. Hoyaux, et vos services pour développer davantage, au-delà de l'Année de l'Enfant, le problème de la sécurité routière.

C'est en qualité d'ancien enseignant que je vous parle, ayant été témoin de nombreux drames dont ont été victimes des enfants sur le chemin de l'école.

Je pense non seulement au Conseil supérieur de la sécurité routière, mais aussi à différentes associations intéressées par ce problème. Je citerai, pour mémoire, la motion votée par le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Liège, relative à la sécurité des enfants sur la voie publique. Nombre d'associations ont souscrit à cette motion, telles la Croix-Rouge, le Conseil national des femmes belges, la Fédération des femmes libérales, les Femmes prévoyantes socialistes, la Ligue des familles, la Famille heureuse, Vie féminine, pour ne citer que celles-là.

C'est vous dire le sentiment de sensibilisation qui touche aujourd'hui les gens devant ce drame, car c'en est un.

Je m'en voudrais de ne pas citer également l'association des parents des écoles 25 et 37, situées à Neder-over-Heembeek, donc sur le territoire de la ville de Bruxelles, qui a établi un rapport, que je tiens à votre disposition, sur la sécurité routière des enfants fréquentant les écoles. C'est là une initiative tout à fait individuelle, due à un groupe de parents sensibilisés par le problème, précisément parce que certains d'entre eux ont perdu des enfants sur le chemin de l'école.

Cette étude admirable débouche sur des conclusions très précises d'amélioration de la circulation en voie de développement et qui présentera, à l'avenir, dans ce quartier, un danger accru par suite de l'ouverture à la fin de cette année du nouvel hôpital militaire.

Vos services devraient, me semble-t-il, être extrêmement attentifs à cette question. Tout à l'heure, il s'agissait d'un problème d'éducation, maintenant, cela devient un problème de la Défense nationale. Je puis affirmer que lorsque l'hôpital militaire sera ouvert, le danger ira croissant.

J'ai devant moi quelques statistiques. Sait-on qu'en 1977, 434 enfants ont été tués, 162 sont décédés des suites de leurs blessures, tandis qu'on relevait 6 979 blessés graves et 21 142 blessés légers? Je parle ici uniquement d'enfants.

Jusqu'à l'âge de 9 ans, ce sont les enfants piétons qui sont le plus exposés aux risques. De 10 à 14 ans, les risques les plus élevés proviennent d'accidents de bicyclettes. De 15 à 19 ans, on constate une véritable hécatombe due aux accidents de cyclomoteurs tant pour les conducteurs que pour leurs passagers.

Tout ceci devait être dit, parce que le remède consiste en une meilleure éducation et une meilleure sensibilisation des enfants fréquentant nos écoles.

Bien entendu, cette question n'est pas de votre compétence. Une meilleure coordination avec votre collègue, le ministre de l'Éducation nationale, me paraît absolument nécessaire. J'ai d'ailleurs déjà souvent défendu cette thèse dans diverses assemblées.

Les cours de sécurité routière ne sont obligatoires qu'en vertu d'une circulaire et non d'une loi. C'est pour cette raison qu'à l'heure actuelle, un projet de loi est à l'examen à la Chambre. Vous pourrez éventuellement me confirmer ce fait. Je crois qu'il est fondamental de rendre les cours de sécurité routière obligatoire dans les classes. Monsieur le Ministre, je voulais attirer votre attention sur ce problème, car je sais que vous y êtes sensible.

J'aborderai le troisième point de mon intervention dans un même ordre d'idées. Il y a environ 5 000 sourds recensés dans le pays; on trouve quelque 1 500 enfants atteints de surdité dans l'enseignement spécial. Nous touchons là d'emblée au grave problème des préjugés qui subsistent à propos des malentendants. Vous me poserez la question de savoir quel est le rapport entre ces handicapés et votre budget. J'y viens. Trop de gens ont encore tendance à considérer qu'un enfant sourd est nécessairement un retardé mental et que le sourd constitue un danger public au volant. C'est en partant de cette idée de l'incommunicabilité du sourd qu'a été créée une école d'apprentissage de la conduite automobile, accessible aux sourds. En effet, comme pour d'autres catégories de handicapés, l'automobile représente pour le sourd un moyen de communication privilégié. Bien entendu, quand je parle du sourd, je parle également du muet, puisque le mutisme est souvent une conséquence de la surdité. Les cours d'une auto-école normale ne leur sont pas accessibles. Certains se sont renseignés auprès des services communaux quant à la démarche à suivre pour obtenir le permis de conduire. La réponse traditionnelle est que les sourds ne peuvent pas conduire. Or, nulle loi, nul règlement n'interdisent aux sourds de prendre le volant d'une voiture. Mais les employés communaux auxquels ils s'adressent répondent selon leur propre intuition. Comment un sourd pourrait-il conduire? Et c'est ainsi que depuis 1970 s'est créée une école tout à fait privée. Depuis sa création, cette école a enregistré 176 réussites sur 230 candidats qui se sont présentés à l'examen du permis de conduire. Je crois, Monsieur le Ministre, qu'il est dans vos attributions, dans votre devoir de développer ces cours qui ont été mis au point et qui sont basés sur des images représentant la vision que l'on a de la voie publique derrière un volant. Je ne vais pas entrer dans toute la pédagogie de cet enseignement. Je vous le signale simplement, car je crois que ce problème doit être étudié. Le Fonds national de reclassement social pour handicapés rembourse par ailleurs les frais de déplacement des candidats qui suivent ces cours. Je crois qu'il s'agit là d'un élément très important. Il est regrettable que personne dans la partie francophone du pays n'ait encore suivi l'exemple de la partie néerlandophone, où se donnent ces cours. Une certaine décentralisation serait par conséquent souhaitable.

Je crois qu'il était bon de faire connaître à chacun les difficultés rencontrées par les malentendants désireux de conduire un véhicule. Leur monde est aussi notre monde et il n'y a aucune raison que cette catégorie de citoyens soit tenue à l'écart, d'autant plus que les critères médicaux cités en annexe de la circulaire ministérielle du 25 janvier 1967, relative à l'aptitude physique des requérants d'un permis de conduire ou d'une licence d'apprentissage, précise: « Les malentendants et les sourds sont considérés comme aptes s'il n'y a pas de troubles de l'équilibre surajoutés. » Par conséquent, il y a donc, en fonction de cette circulaire ministérielle, aucune interdiction à ce qu'un sourd puisse obtenir son permis de conduire. Il lui faut cependant une formation différente de celle des bien entendants.

Monsieur le Ministre, je limite mon intervention à ces trois réflexions très précises sur des points concrets; elles m'ont été inspirées par votre budget pour 1980. J'espère qu'elles retiendront votre attention et je vous en remercie. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

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

De heer Boey. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, de begroting van Verkeerswezen heeft in de bevoegde Senaatscommissie aanleiding gegeven tot een zeer vruchtbare bespreking. Dit verheugt mij des te meer, omdat uiteindelijk een discussie op gang werd gebracht waarbij de communautaire spitsvondigheden naar de achtergrond werden verschoven, terwijl de aandacht zich vooral toespitste op de financiële en economische problemen in verband met Verkeerswezen.

Ten einde niet in herhaling te vallen, zal ik mijn rede beperken tot overwegingen in verband met enkele specifieke sectoren, zonder daarbij te vergeten vooraf de heer Vanderborght, verslaggever, te danken en geluk te wensen met zijn rapport.

Wat de havenproblematiek betreft zijn de jongste tijd heel wat verklaringen afgelegd omtrent de havenproblematiek. Men heeft Antwerpen verweten een offensief te hebben ingezet ter afremming in extremis van de Zeebrugse expansiedromen, voor zover het nog dro-

men zijn. Ik wens de zaak niet passioneel te benaderen. Persoonlijk ben ik de mening toegedaan dat het havenbeleid in de allereerste plaats een nationaal probleem is. De oplossing die we eraan zullen geven is van belang voor elk landsgedeelte zodat we moeten vermijden het geheel te herleiden tot een soort communautaire aangelegenheid. Er zal altijd concurrentie zijn. Het is een gezond principe. Het is alleen noodzakelijk de concurrentievoorwaarden te harmoniseren. Antwerpen is een wereldhaven. We moeten voorkomen dat de verdere uitbouw van deze haven zou afgeremd worden door ondoordachte beslissingen.

Een nationale havenpolitiek voeren, betekent klare en duidelijke keuzen doen voor de toekomst. Het voortdurend steekspel tussen Antwerpen en Zeebrugge kan slechts nadeel berokkenen aan onze economie. Er werd lang genoeg gestudeerd en onderzocht. Tijdens de besprekingen in de commissie deelde u mede dat inzake de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge de regering beslissingen heeft genomen tot het uitvoeren van werken die nodig zijn voor de LNG-aanlegplaats en vergassingsinstallaties. Misschien is de regering een beetje voorbarig geweest, vermits de Algerijnse leveranciers nu duidelijk hun voorkeur hebben laten blijken voor de levering van het vloeibaar aardgas via *pipe-line* in plaats van met methaantankers.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik moge u toch even onderbreken, Mijnheer Boey. Met betrekking tot de contracten gesloten met België, zullen de Algerijnen de leveringen doen volgens de geplande vervoerstechniek, dus via maritieme weg met de methaantanker en niet via *pipe-lines*.

Wat u zoeven gezegd hebt, heeft niets met de Belgische leveringen te maken. De regering heeft ter zake dus geen voorbarige beslissing genomen. Integendeel, de leveringen zullen worden uitgevoerd volgens plan en het is absoluut noodzakelijk dat wij zo spoedig mogelijk het Algerijnse gas via Zeebrugge kunnen invoeren.

De heer Boey. — Mijnheer de Minister, indien u mij al onderbreekt om mij terecht te wijzen, dan moet ik u toch antwoorden dat regeren niet betekent besturen, maar voorzien. U had moeten voorzien dat in de toekomst *pipe-lines* een veel grotere rol zullen spelen dan de methaantanker die thans in een Noorse fjord ligt, die miljarden gekost heeft aan de Belgische Staat en die op het ogenblik nog altijd niet wordt gebruikt en nog altijd miljarden opsloort.

Ik kan mij anderszits niet van de indruk ontdoen dat wat betreft de lengte van de strekdammen ergens verstoppertje wordt gespeeld.

U deelde eveneens mede dat in de Nationale Commissie voor het Havenbeleid een werkgroep « Planning » bestaat, die adviezen voorbereidt betreffende de investeringen in alle Belgische zeehavens.

Ook de uitbouw van de Linker-Scheldeoever moet worden beschouwd in het geheel van de planning van de infrastructuur van de havens.

Akkoord, maar ik zou willen aandringen opdat alle getalm thans achterwege zou blijven.

Het gaat om werkplaatsen en om onze economie. Het ware dus onverantwoord de verdere uitbouw van onze wereldhaven af te remmen, omdat Antwerpen een *must* is en voor Vlaanderen, en voor Wallonië en voor het ganse land.

Het tweede probleem waarover ik het wil hebben betreft de Sabena.

De toenemende inflatie, de economische crisis en de weinig optimistische vooruitzichten bedreigen de rendabiliteit van elke luchtvaartmaatschappij. Toch dient te worden vastgesteld dat de luchtvaart als dusdanig zich verder en verder ontwikkelt. Deze dualiteit heeft tot gevolg, wat betreft de Sabena, dat niet alleen een soepel beleid moet worden nagestreefd, maar evenzeer dat men zich moet kunnen aanpassen aan de zich steeds wijzigende omstandigheden.

Wil men van de Sabena geen nieuwe openbare dienst maken die jaarlijks miljarden opsloort, dan zal men de doelstellingen die geformuleerd werden in juni 1978 bij de herstructurering van de maatschappij krachtig moeten verdedigen en verwezenlijken.

Volgens de voorzitter van de Sabena heeft de stabilisering van de produktiekosten niet het beoogde resultaat opgeleverd wegens de invoering van de 38-urige werkweek. Welnu, dan is het de hoogste tijd dat iedereen in dit land de nodige verantwoordelijkheid opneemt. Wanneer men eisen naar voren schuift, moet men even moedig wijzen op de gevolgen voor ondernemingen, zoals de Sabena. De huidige directie van de Sabena doet zeker het onmogelijke om de situatie in handen te houden. Een gecontroleerde uitbreiding, zoeken naar de beste mogelijkheden om de trafieken rendabel te maken, zijn factoren die alle aandacht moeten gaande houden. De tarieven spelen een rol, en of men wil of niet, ook de *service*.

De evolutie op de lijn Atlanta, met een bezettingsgraad van 82 pct., is wellicht de wijten aan het feit dat de Sabena op die lijn erin geslaagd is het publiek te behagen.

Maar zullen de goede effecten worden doorgetrokken indien nieuwe landingsplaatsen erbij komen in Amerika?

Persoonlijk houd ik er een gematigd optimisme op na, vooral wegens de olieperikelen. De onrustwekkende stijging van de brandstofprijzen zal ook onze nationale luchtvaartmaatschappij parten spelen. Ik verklaar mij nader. De productiepolitiek voor 1980 heeft de aangroei van het aanbod vastgelegd op 7 pct. ten opzichte van 1979. Deze aangroei betreft voornamelijk de opening van de landingsplaatsen Detroit en Chicago. Maar anderzijds heeft u verklaard, wat nu specifiek de Verenigde Staten betreft, dat we in de huidige situatie bevoorraden werden naar rata van 80 pct. van onze dotaties voor 1979.

En u zegde verder:

«Op het huidig ogenblik gaan de besprekingen nog steeds over het bekomen van een brandstofquota dat hoger ligt dan de voornoemde 80 pct. Zo de conclusies negatief uitvallen, dan zou het exploitatieprogramma van de Noordatlantische sektor moeten worden herzien.»

Vragen die ik me dan stel: Hoe kan men dan de productiepolitiek voor 1980, namelijk deze aangroei van 7 pct. ten opzichte van 1979, volhouden? Wat meer is: De voorzitter van de Sabena verklaarde voor de Brusselse Kamer van Koophandel dat de verbinding met Tokio over de zuidelijke route over enkele maanden zou worden vervangen door een tweede vlucht over de Noordpool. Wat met die energiebevoorrading, want zij moeten landen in Anchorage, wat dus ook Amerikaans grondgebied is?

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mag ik u even onderbreken?

U werpt daar twee belangrijke vragen op waar ik geen antwoord kon op geven tijdens de bespreking in de commissie. Intussen zijn de onderhandelingen over de brandstofbevoorrading zowel wat Japan als wat de Verenigde Staten betreft, afgerond en is er een oplossing gevonden.

De heer Boey. — Des te beter, Mijnheer de Minister. Er blijft mij dan alleen u geluk te wensen met wat u heeft bekomen.

Tenslotte nog dit: Is het waar dat het deficit van de Sabena einde januari reeds de 900 miljoen heeft overschreden en dat het einde februari reeds zou kunnen oplopen tot anderhalf miljard? In de pers hebben we kunnen lezen dat niet-betaalde schuldvorderingen onder meer op het buitenland, de huidige moeilijkheden hebben veroorzaakt. In hoeverre is ook dat juist?

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

De heer Boey. — Dank u voor dit antwoord op mijn vraag, Mijnheer de Minister.

Ik wil dit gedeelte over de Sabena besluiten, maar ik zou ook een wens willen formuleren. De huidige directie van de Sabena levert voorzeker een niet te onderschatten inspanning. Ik geloof dat het goed is geregeld cijfers bekend te maken via de pers, via voordrachten enzovoort, maar ik geloof dat de «verkozenen des volks» en vooral de leden van de commissie voor het Verkeerswezen evenzeer gesteld zijn op een rechtstreekse voorlichting.

Het derde probleem betreft de luchthaven van Deurne.

Het komt mij voor dat de beslissing die u ter zake heeft genomen de goede is.

Herhaalde malen werd gewezen op de noodzaak de luchthaven van Deurne in stand te houden als rechtstreeks complement bij een wereldhavenstad. De leefbaarheid van deze luchthaven is ten andere op overtuigende wijze bewezen. U heeft dus wijs gehandeld door te beslissen Deurne te laten bestaan en de infrastructuur te behouden in een toestand die beantwoordt aan de behoeften van het verkeer zoals het voor 1980 en volgende jaren voorzien wordt.

Er komt geen verlenging van de startbaan. Sommigen kunnen dat betreuren, maar ook hier zijn argumenten voor en tegen.

Anderzijds moet de milieuhinder tot een redelijk niveau worden teruggebracht, door de vliegtuigtypes aan te passen aan de mogelijkheden van het bestaande vliegveld. Misschien zal ook dat niet door iedereen aanvaard worden. Persoonlijk denk ik evenwel dat ook hier de gulden middenweg noodzakelijk was.

Tenslotte zijn er ook hier economische en financiële overwegingen. Het ware inderdaad niet verantwoord in de crisisperiode die we doormaken opnieuw miljarden te spenderen voor een nieuwe luchthaven. Trouwens, dezelfde problemen zouden opduiken. Ook op een andere plaats zou men steeds argumenten kunnen vinden voor en tegen de vooropgestelde vestiging.

Nog één bedenking: Ik hoop dat de werkgroep die u verder moet voorlichten u objectieve adviezen zal overmaken, rekening houdend met de economische realiteit en met de luchtverbindingen die een *must* zijn voor Antwerpen, als havenstad, als industrieel centrum en in het bijzonder als draaischijf van de diamanthandel.

Het vierde probleem waarover ik wil uitweiden betreft de energiecrisis.

Ook hierover is reeds heel wat geschreven. De regering heeft wel een groot energiedebat aangekondigd, maar tot nog toe is het bij beloften gebleven. Ik betreur dit, te meer daar de toestand er zeker niet op verbeterd en loutere intensieverklaringen niets oplossen. Ik weet dat het hier gaat om een materie die hoofdzakelijk behoort tot het departement van Economische Zaken, maar toch dient te worden beklemtoond dat, wat betreft de energetische verdeling in België, de vervoersector 16,5 pct. voor zijn rekening neemt. En hier wens ik even te verwijzen naar de financiële zijde van het energievraagstuk, inzonderheid naar de fiscaliteit om u daarna een vraag te stellen.

De cijfers zijn bekend en niemand kan ontkennen, dat de herhaalde prijsstijgingen van de energie een goede zaak zijn geweest voor de Belgische Schatkist. Specialisten hebben berekeningen gemaakt. Welnu, indien de prijs van de benzine is verdubbeld sedert een tiental jaren, dan is de fiscaliteit op diezelfde prijs verdubbeld. Commentaar lijkt mij overbodig. Sprekend over de energievraagstukken verklaarde u tijdens de commissiebesprekingen letterlijk het volgende:

«Om het verbruik te oriënteren en om te vermijden dat de beschikbare energie zou verspild worden, blijft de fiscaliteit zonder twiifel een efficiënt instrument. Er zal contact opgenomen worden met het ministerie van Financiën om te onderzoeken in hoeverre de huidige belasting (verkeersbelasting en verworven rechten) wellicht nauwer kan verbonden worden aan het reële verbruik van de voertuigen.»

Mijn vraag: Gaat het hier over de zoveelste neutrale operatie, zoals bijvoorbeeld de perekwatie van de kadastrale inkomens, die de Staat opnieuw miljarden moet opbrengen. Met andere woorden betekent deze contactname tussen Verkeerswezen en Financiën dat de regering de bedoeling heeft de verkeersbelasting te verhogen om energiever-spilling te voorkomen?

Ten vijfde, het autocarisme.

Het hoeft zeker geen verder betoog wanneer ik zeg dat het autocarisme in ons land een belangrijke sector vertegenwoordigt.

Het komt er evenwel op aan de sector gezond te houden. Om dit doel te bereiken moeten dringend enkele maatregelen worden getroffen.

1. De strijd tegen het sluikwerk moet degelijk en daadwerkelijk worden gevoerd. De jongste tijd neemt het sluikwerk van bepaalde autocaristen inderdaad een onrustwekkende uitbreiding, inzonderheid tijdens de weekends. Dit heeft tot gevolg dat er een «prijzenbradage» ontstaat zonder voorgaande waarvan vooral de ernstige firma's het slachtoffer worden. Nu besef ik maar al te goed dat, hoe meer men controleert, des te meer misbruiken er ontstaan. Toch geloof ik dat hier iets moet worden gedaan.

2. Het in de programmawet voorgestelde autosnelwegvignet — voor zover ze ooit wordt goedgekeurd — zou niet van toepassing mogen zijn voor de autocars. De autocars kunnen worden gerangschikt onder de voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer en een vrijstelling dringt zich op om volgende redenen:

a) De autocar is op het ogenblik reeds zwaar belast door de Belgische Staat inzake verkeersbelasting;

b) De hoge prijs van de brandstoffen en het hoge verbruik door de autocar geeft de overheid de gelegenheid reeds niet te versmaden inkomsten te boeken;

c) Indien de vervoerprijs wegens de voorgestelde invoering van het autosnelwegvignet opnieuw met ongeveer 10 à 15 pct. zou stijgen, betekent zulks dat deze verhoging moet worden doorgerekend aan de cliënteel;

d) De autocar ondergaat nu reeds een niet te onderschatten concurrentie vanwege het vliegtuig. Indien de km/prijs de hoogte ingaat zal nog meer cliënteel afvloeien. Men mag inderdaad niet uit het oog verliezen dat de cliënteel van de autocar grotendeels bestaat uit minder gegoede sociale categorieën;

e) Een afvloeien van cliënteel zal betekenen dat vele kleine en middelgrote ondernemingen exploitatiemoeilijkheden zullen kennen, met als mogelijk gevolg een toenemende werkloosheid in deze sector;

f) Herhaalde malen heeft de regering en inzonderheid de minister van Verkeerswezen verkondigd dat zij het gemeenschappelijk vervoer willen aanmoedigen, deels om te trachten de diverse sectoren vervoer economisch gezond te maken, deels om het hoofd te bieden aan de reeds bestaande en nog scherper opduikende energiecrisis;

g) De reeds voor 1980 met reisagenten en groeperingen afgesloten contracten houden geen rekening met de nieuwe taxe die almeteen opgelegd wordt aan de autocarbedrijven, zodat ook hier moeilijkheden zullen opdoemen.

De regering zoekt natuurlijk nieuwe inkomsten om de begrotingen in evenwicht te brengen. Bij haar ambtsaanvaarding werd evenwel plechtig verklaard dat er geen nieuwe belastingen zouden komen. Welnu, ik geloof dat men ver verwijderd is van die goede intentieverklaringen en dat iedereen in dit land begint te beseffen dat men de goede burger appelen voor citroenen verkoopt.

Trouwens, laten we even de autocaristen vergeten en laten we de gewone automobilisten nemen. Een kleine opsomming van de taxes en lasten volstaat om te wijzen op de onrustwekkende richting die men inslaat wat betreft de automobilisten in 't algemeen:

a) 25 pct. BTW op de catalogusprijs van nieuwe wagens. Een zelfde percentage wordt geïnd telkens die wagen in occasie verder wordt verkocht;

b) 500 frank voor de inschrijving van een nieuw voertuig en 200 frank voor een tweedehandsvoertuig;

c) 16 pct. BTW op alle onderhouds- en herstellingskosten van de wagen;

d) 15 of 25 pct. BTW op de aankoop van alle benodigdheden of vervangstukken;

e) Verkeerstaxe plus gemeentelijke taxe die verschillen naargelang van het fiscaal vermogen. Ze schommelen van minimum 792 frank tot maximum 42 130 frank;

f) Samengevoegde belastingen (taks, BTW, enzovoort) van bijna 61 pct. op de brandstofprijs;

g) 500 frank voor de technische schouwing;

h) Taksen en kosten ten bedrage van 19,5 pct. op de (verplichte) verzekeringscontracten;

i) 564 frank luistergeld voor de autoradio;

j) x frank voor overtredingen.

Het geheel van inkomsten en heffingen komende van de automobiel mag worden geraamd op 102 miljard 500 miljoen. Toch mag niet uit het oog worden verloren dat de automobiel in België werkverschafft aan zo'n 350 000 mensen en dat men het aantal personen die ervan leven redelijkerwijs op anderhalf miljoen mag schatten.

Het wordt tijd dat u als minister van Verkeerswezen de opgesomde argumenten onder ogen zou brengen van uw collega's in de regering. Indien men de kippen, die gouden eieren leggen, doodt, dan wordt het uiteindelijk een drama voor iedereen.

Tenslotte enkele woorden over het openbaar vervoer.

In de komende jaren zal het openbaar vervoer meer en meer onze aandacht vragen. Enerzijds moeten wij het openbaar vervoer herstructureren, anderzijds zullen wij verplicht zijn de miljardendans van de staatselagen te beperken, rekening houdend met de doelstellingen van het openbaar vervoer, maar ook rekening houdend met de financiële mogelijkheden.

In uw uitzetting voor de bevoegde commissie heeft u het volgende gezegd:

«De rendabiliteit van het openbaar vervoer wordt niet gemeten in louter financiële termen. De voornaamste waardefactor is het aantal per kilometer vervoerde reizigers. Ook andere elementen eigen aan de notie van openbare dienst moeten in aanmerking genomen worden, nl. minimumbediening van de weinig bevolkte zones, behoud van de morgen- en avonddiensten, voldoende frequentie om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te behouden.» En verder:

«Bij het onderzoek van de bediening van een bewoonde zone, moet dus uitgegaan worden van een appreciatie van het geheel en uiteindelijk zal de werkelijke gebruikmaking van de opgerichte diensten doorslaggevend zijn voor hun behoud, hun aanpassing of afschaffing.»

Ik ben het volledig eens met uw zienswijze maar ik stel u toch enkele vragen:

1. Wat gebeurt er met de spoorlijnen die niet renderend zijn en het nooit zullen worden? Er zijn lijnen die gewoonweg geen of onvoldoende bezetting hebben, die er alleen gekomen zijn door toegevin-

gen aan allerlei pressiegroepen die kost wat kost een treintje willen in hun streek.

Ik heb reeds de volgende redenering horen verkondigen: Wij betalen allemaal mee in het deficit, dus moeten wij evenzeer een trein hebben zelfs indien deze niet renderend kan worden.

Dergelijke overwegingen verwerpen wij met klem omdat wij oordelen dat veelal de openbare dienst op een meer realistische wijze kan worden verzekerd, en zeker op een manier die de gemeenschap minder kost.

2. Een herstructureringsplan van de Belgische spoorwegen is voorzeker toe te juichen, maar waar is het saneringsplan?

3. U verklaarde in verband met de NMBS dat per dag zowat 1/5 van de ingezette treinen een bezetting hebben welke lager is dan 15 reizigers. Is u niet van oordeel dat hier dringend moet worden ingegrepen en dat men naar andere vervoermiddelen moet uitkijken om vooral in de weinig bevolkte zones en in de kleine gemeenten de «openbare dienst» te verzekeren?

4. Het begrip «openbare dienstverplichting» wordt thans te pas en te onpas gehanteerd. Als geschermd wordt met dit begrip moeten automatisch alle kostenoverwegingen of economische bedenkingen achterwege blijven. Maar hoe is het te verklaren dat het personeel bij de NMBS blijft toenemen ondanks de ver doorgedreven rationalisatie? Inderdaad, in 1970 beliep het totaal personeelseffectief 56 685 voor een netlengte van 4 165 kilometer en een aantal zitplaatsen van 290 763; in 1978 hebben we 59 330 personeelsleden voor een netlengte van 4 046 kilometer en voor 295 678 zitplaatsen.

Er zijn wel meer zitplaatsen, maar de rijtuigen zijn ook veel moderner geworden.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De uitleg is eenvoudig. De spoorwegen zijn continuïsten en iedereen weet dat de invoering van de 38-urige werkweek derhalve het creëren van duizenden supplementaire arbeidsplaatsen tot gevolg heeft.

De heer Boey. — Mijnheer de Minister, nu hoor ik schermen met de 38-urige werkweek, eerder was het iets anders en straks zal het nog iets anders worden.

Als wij verder gaan op de ingeslagen weg, dan zal het tekort bij de openbare diensten dat wij nu moeten betalen steeds groter en groter worden. Persoonlijk vraag ik mij af waar dat zal eindigen. Misschien zal u in antwoord op deze uiteenzetting een oplossing naar voren brengen om deze miljardendans te beperken.

Dit waren enkele beschouwingen in verband met de begroting van Verkeerswezen.

Vanzelfsprekend zal u van de oppositie niet verwachten, Mijnheer de Minister, dat zij uw begroting goedkeurt. Zoals ik vorig jaar reeds gezegd heb, kan ik uw beleid op sommige punten bijvallen. Voor sommige problemen bleken inderdaad geen andere beslissingen mogelijk dan die welke u hebt genomen.

Helaas, en ik herhaal wat ik verleden jaar heb gezegd, u behoort tot een zeer slechte regering. (*Applaus op de liberale banken en op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Conrotte. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en commençant cette intervention, je me dois d'adresser à notre rapporteur, notre collègue M. Vanderborgh, toutes nos sincères et cordiales félicitations pour l'excellence de son travail.

Par la même occasion, il me plaît également d'adresser à M. le ministre des Communications et à ses collaborateurs nos plus vifs remerciements pour la qualité et la quantité des réponses apportées tant aux multiples questions qu'aux nombreuses inquiétudes dont leur ont fait part nos collègues au cours des travaux de notre commission.

Préférant, pour l'instant, reprendre quelques notions générales, je ne m'attarderai pas à certains aspects concrets ou complémentaires d'information à demander à propos de l'une ou l'autre explication.

L'actualité en matière de transport et de communication n'est pas avare d'événements, les occasions d'intervention par d'autres voies que cette tribune ne manqueront donc pas.

M. Boey, vice-président, prend la présidence de l'assemblée

Dans l'ouvrage qui a couronné son œuvre, l'écrivain Maxence Van der Meersch préconisait une faible thérapeutique végétarienne pour rendre force et santé à ceux dont les voies respiratoires étaient dangereusement atteintes.

Le recours à l'analogie me permet d'emblée de soulever le problème des transports où il semble qu'une thérapeutique souple et adaptée devienne de plus en plus nécessaire sinon indispensable.

Les transports et communications sont à la fois cause et conséquence de notre civilisation et leur objectif est bien de permettre à des personnes d'accéder à des biens, des services, des informations ou à la rencontre d'autres personnes.

Les transports et communications sont donc une condition nécessaire, mais non suffisante, du développement national et régional; en conséquence, ils doivent être étudiés en harmonie avec les autres conditions du développement et soigneusement programmés, phase par phase, pour éviter les déséquilibres et les effets contraires à ceux souhaités.

Je dirais volontiers que pour bien comprendre le vaste domaine des transports, il faut ouvrir une fenêtre et donner la parole à ceux qui ne l'ont jamais.

En fait, on assiste à une socialisation de plus en plus grande, situant la décision à un niveau de plus en plus élevé. Si la décision d'aller à pied d'un endroit à un autre regarde tout un chacun, les décisions relatives aux systèmes de transport et communications sont prises au niveau le plus élevé.

Il s'agit de choix politiques et donc, pour chaque décision, d'identifier le type de problème qui se pose, technique ou politique, le niveau auquel la décision doit être prise, les effets de cette décision, les diverses alternatives possibles.

Ces diverses considérations m'autorisent ainsi à parler de la politique des transports en régions rurales et plus particulièrement dans la partie sud-est du pays. Pour les besoins de la cause, je dirai que la délimitation adoptée pour cette région dépasse quelque peu les limites habituellement reprises dans les documents officiels. Dans cette conception, le Sud-Est couvre l'axe ferroviaire Charleroi-Namur-Liège-Verviers, autrement dit la totalité de la province de Luxembourg, 80 p.c. de la province de Namur, 50 p.c. de la province de Liège, 10 p.c. de la province de Hainaut.

C'est une superficie correspondant à 32,5 p.c. de celle du royaume, comptant une population de 8 p.c. par rapport à celle du pays et, dans ce chiffre, n'est pas reprise la population des villes ou des communes situées sur l'axe Charleroi-Namur-Liège-Verviers.

Faut-il ajouter que cette densité de population, plus faible que la moyenne du pays, est très inégale selon les sous-régions de cette entité puisqu'elle ne compte aucune grande ville? Seize villes ou communes enregistrent un chiffre de population supérieur à 10 000 habitants, trente-quatre communes ont un chiffre de population compris entre 5 000 et 10 000 habitants.

Grevée par d'autres handicaps non moins significatifs, tels un sous-emploi flagrant, un sous-équipement touristique, une absence d'industrialisation et des distances entre les points extrêmes se chiffrant à 150 km dans certains cas, cette région connaît une desserte par train assez pitoyable.

Seul, l'axe Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg est bien desservi par des trains directs et semi-directs.

Pour les lignes n° 166 Dinant-Bertrix, n° 165-167 Bertrix-Virton-Athus-Arlon, n° 163 Libramont-Gouvy, n° 42-43 Jemelle-Rivage-Liège et Gouvy-Liège et n° 132 Charleroi-Mariembourg, les voyageurs n'ont à leur disposition que des trains omnibus lents, peu fréquents, donc peu fréquentés, circulant selon des horaires qui n'ont jamais été reconsidérés globalement.

Voici des exemples: Dinant-Bertrix, 74 km, exige 1 heure 30 de trajet, Libramont-Gouvy, 59 km, 1 heure 10, Charleroi-Mariembourg, 49 km, 1 heure 04 et Gouvy-Liège, 81 km, 1 heure 45 en omnibus, 1 heure 28 en semi-direct et 1 heure 20 en direct.

J'ajouterai un élément supplémentaire en rappelant les mauvaises relations par bus SNCV ainsi que l'absence totale de coordination entre la SNCB et la SNCV tant au niveau de la création concertée des horaires qu'au niveau de respect des correspondances entre l'un et l'autre.

On pourrait difficilement faire mieux pour décourager le voyageur et faire fuir certainement toute personne et, a fortiori, les touristes qui souhaitent se rendre dans cette région en empruntant les transports en commun.

Certains chiffres sont révélateurs et éloquent à cet égard.

Pour cette région du Sud-Est, qui compte 8 p.c. de la population du pays, le nombre de voyageurs qui montent dans les 160 points d'embarquement de la région est de 4 p.c. de l'ensemble du réseau.

Or, étant donné la proportion importante de navetteurs qui doivent se déplacer au loin pour se rendre à leur travail, on devrait logiquement trouver, pour les voyageurs transportés, un nombre supérieur à la proportion du chiffre de population. De nombreux tra-

vailleurs sont obligés d'acquiescer une voiture pour se rendre à leur travail à défaut de transports en commun efficaces. La preuve en est faite dans les chiffres extraits de deux brochures éditées par l'Institut national de Statistique: *Statistiques démographiques 1978 (situation au 1 janvier 1979)* et *Parc des véhicules à moteur, situation au 1^{er} août 1979*.

Ces chiffres démontrent que, dans les provinces de Luxembourg et de Namur, qui sont économiquement peu développées et dont le revenu par habitant est inférieur à celui des autres provinces, le nombre de voitures est proportionnellement plus élevé que dans trois autres provinces de Wallonie.

N'est-ce pas là une preuve que les travailleurs doivent disposer d'une voiture personnelle pour se rendre à leur travail, à cause de l'inefficacité des transports collectifs? Or, les gens du Sud-Est ont droit aussi aux transports en commun.

Vous m'avez déclaré, Monsieur le Ministre, lors de la discussion du budget 1979, le 20 juin dernier, qu'il ne peut être question d'adopter des critères identiques pour des régions différentes. Il convient d'arriver à des critères pondérés. 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 Bruxelles, par exemple.

Dans le Sud-Est, nous ne voulons pas nécessairement des trains Intercity, comme le prévoit le programme d'action de la SNCB, mais plutôt des interprovinciaux, comme il existe des internationaux, trains interprovinciaux qui pourraient faciliter et accélérer les déplacements des travailleurs, des étudiants, des voyageurs ordinaires; encourager et développer les déplacements touristiques vers cette région; permettre et donner une chance supplémentaire à l'implantation des petites et moyennes entreprises et favoriser, de la sorte, le développement tant attendu de notre région «oubliée».

Nous sommes conscients que la multiplicité des arrêts des trains de voyageurs constitue une cause de lenteur des horaires et un gaspillage d'énergie.

Toutefois, cette proposition de trains interprovinciaux ne serait valable que globalement et aux quatre conditions suivantes:

1° Que la desserte des points d'embarquement supprimés soit assurée par des bus SNCV. A ce sujet, la SNCB n'a exprimé que des vœux et des souhaits jusqu'à présent; des contacts sont pris entre la SNCB et la SNCV. Mais ni le ministère des Communications ni les directions de la SNCB et de la SNCV n'ont pris des engagements formels sur ce point;

2° Que les bus en liaison avec le réseau ferré aboutissent toujours à un arrêt interprovincial et jamais à un point omnibus, afin d'éviter aux voyageurs le désagrément d'un trajet: bus-omnibus-direct-semi-direct. Cette dernière formule est insoutenable et écarte certainement le voyageur potentiel. C'est là une condition primordiale pour rendre le transport attractif.

3° Qu'une coordination effective et réelle, qui n'existe pas maintenant, s'établisse entre les services de la SNCB et de la SNCV tant et surtout au niveau de la conception des horaires, qu'au niveau de leur exécution, des correspondances, des tarifs;

4° Qu'une refonte fondamentale du réseau des bus SNCV soit entreprise pour analyser toutes les liaisons en y absorbant les transports scolaires ou d'usines nouvelles telles les sociétés Champion-Archambel et, demain, Mobil Oil of BMF.

La politique d'amélioration des services et l'objectif général d'un transport en commun du type chemin de fer omnibus, afin d'éviter plusieurs qualités susceptibles de le rendre attrayant et qui peuvent être classées en six points: la sécurité, la régularité, le temps de déplacement, la fréquence, le confort, l'accueil.

Le critère de la sécurité ne semble être mis en cause par personne. Il suffit, pour s'en convaincre, de se référer à ce qui fut dit en ce qui concerne les routes. Néanmoins, une amélioration de l'équipement — tant d'infrastructure que de matériel — il ne ferait qu'améliorer ce qui constitue déjà un des côtés attractifs du chemin de fer.

En ce qui concerne la régularité, le client SNCB demande que la prestation qu'il a confiée au rail s'effectue dans les délais prévus. Il faut bien admettre qu'actuellement cette garantie de délai est très mal assurée pour des motifs divers.

Il faut établir la régularité et, conséquemment, la confiance dans la SNCB en tant que prestataire de services.

Pour accéder à une meilleure régularité, il faut systématiser les horaires, arrêts, correspondances, etc.

Il importe que les trains directs et semi-directs soient généralisés pour les relations inter-villes ou inter-provinces parce que, incontestablement, ils rencontrent un vif succès auprès de la clientèle.

Quant à la composition du train, elle devra varier en fonction du moment de la journée, c'est-à-dire en fonction de la clientèle potentielle.

Il s'agit donc de revoir fondamentalement la gestion actuelle de la SNCB.

J'en viens au temps de déplacement.

Le réseau ferré actuel est surchargé pendant certaines heures de la journée, particulièrement aux abords des grandes agglomérations. En conséquence, il est très sensible aux incidents d'exploitation. En matière d'infrastructure, il faut dès lors viser en ordre principal à fluidifier le trafic.

La politique qui consiste à retarder l'électrification parce que les aménagements projetés ne peuvent être réalisés à court terme est discutable. Plus les travaux d'aménagement durent longtemps, moins ils ont de probabilité d'être « en phase » avec la réalité.

Le coût des adaptations à exécuter ultérieurement sera d'ailleurs compensé par la réduction du coût des réalisations de base.

Dans le programme d'infrastructure prioritaire, il n'est prévu que 50 millions pour l'étude du matériel pendulaire et 2 500 millions pour le renouvellement de véhicules. Or, le matériel pendulaire permet une augmentation de la vitesse sur certaines lignes sans modifier le tracé actuel du réseau. Par contre, il n'est rien prévu dans le programme d'infrastructure pour l'électrification du réseau.

Le temps de déplacement doit être réduit pour une augmentation de la fluidité du trafic.

Plusieurs moyens sont à mettre en œuvre.

Il faut notamment : favoriser la réalisation de voies de pénétration complémentaires au réseau existant; favoriser l'électrification du réseau. Il est déterminant dans le cadre de la politique des transports en commun d'inclure le plan d'électrification dans le programme d'infrastructure prioritaire. Cet aspect doit être étudié dans le cadre d'une politique globale de l'énergie. Il ne faudrait pas, en effet, que l'électrification du réseau belge serve de prétexte pour réaliser le programme nucléaire.

Il conviendrait aussi d'équiper les lignes susceptibles de servir de déviation aux grands axes de circulation; cet équipement inclut l'électrification, des améliorations de tracé, ainsi qu'une signalisation adéquate.

Il faudrait également améliorer le tracé de certaines lignes avec pour objectif la suppression des ralentissements à des vitesses inférieures à 120 km/h. La réalisation d'aménagements coûteux par exemple sur la 162 pour porter l'intégralité d'une ligne à 160 km/h n'est pas toujours justifiée; enfin supprimer les passages à niveau sur les axes importants.

La fréquence doit également retenir l'attention. Lorsque la cadence s'allonge au-delà d'une heure, le transport collectif perd de son attrait. Lorsque la grille est interrompue aux heures creuses et aux heures tardives et lorsque le service est supprimé pendant le week-end, cet attrait diminue encore.

Plus les trains seront fréquents, moins les voyageurs ressentiront les contraintes d'horaires.

L'ensemble de ces propositions, exception faite de celle concernant l'accueil des utilisateurs, pourrait être rencontré par la relance de l'autorail adapté aux besoins des voyageurs.

En matière de confort : le matériel construit au cours des dernières années est constitué par des automotrices, afin de faire face aux besoins de l'électrification progressive du réseau.

Si l'on se réfère au plan, le nouveau matériel serait utilisé par priorité sur les *intercity*. Ceci aurait pour conséquence que le matériel « vieux » serait affecté aux trains de navetteurs. Une telle discrimination au détriment des navetteurs est inacceptable.

Pour augmenter le confort il faut accélérer le programme de renouvellement du matériel pour l'ensemble du trafic, ce qui, au demeurant, serait grandement souhaitable en cette conjoncture de crise.

Il faut empêcher la réduction de la dotation de renouvellement destinée au financement de ces commandes.

Ce programme de renouvellement indispensable doit se réaliser dans l'ensemble du réseau afin de ne pas créer de discrimination entre les navetteurs et des clients des trains internationaux par exemple.

L'accueil fait à la clientèle ne peut être négligé :

Il est indéniable que tous, tant que nous sommes, avons envie de retrouver les lieux où nos contacts avec les personnes rencontrées nous ont été agréables. Ce n'est pas seulement une constatation dont il faut tenir compte pour appâter la clientèle; c'est aussi une question de qualité de vie en société.

La formation professionnelle de tous les agents amenés à être, de par leur service, en contact avec le public, devrait être particulière-

ment axée sur cet aspect et les conditions d'accès à ces fonctions devraient également en tenir compte.

Pour faciliter l'accueil des voyageurs, il faut adapter l'enseignement des agents de la SNCB par l'organisation d'un enseignement professionnel spécifique, par des recyclages périodiques, par des stages d'apprentissage de la communication entre personnes; et prendre les mesures nécessaires pour motiver le personnel.

Monsieur le Ministre, les habitants du Sud-Est demandent fermement que le problème des transports et des communications s'inscrive dans une perspective globale avec, comme objectif, le maintien sur place de la population et des activités économiques.

Ce n'est pas uniquement l'intérêt des sociétés de transport qui doit être le critère déterminant, mais l'intérêt général de la population.

Et, à cet égard, permettez-moi de réaffirmer combien la dernière augmentation des tarifs de transport voyageurs est mal ressentie parmi les voyageurs effectuant de longs trajets qu'ils soient navetteurs, étudiants ou voyageurs ordinaires.

Comme à propos d'autres décisions gouvernementales, on est en droit de déclarer qu'il s'agit presque d'un défi à la démocratie, puisque le gouvernement décide d'abord et place ensuite les membres du conseil d'administration de la SNCB en position obligée pour ratifier la décision gouvernementale. Le débat est ainsi évité, le Parlement frustré, la population ignorée; les justifications sont volatilisées. Les décisions s'appliquent, le mécontentement s'accroît. Le train est devenu trop cher.

Vous avez écrit en octobre dernier que vous souhaitiez établir pour les régions éloignées et à faible densité de population des solutions spécifiques en matière de transport en commun; et de surcroît, vous avez chargé la commission nationale pour l'amélioration et la coordination des transports en commun d'élaborer, dans les six mois, des propositions concrètes visant une dégressivité des tarifs. Vous avez également chargé la commission des transports du Sud-Est de vous soumettre, dans les six mois, des propositions concrètes en vue d'une meilleure organisation et coordination des transports publics dans la région.

Bien. Très bien. J'applaudis. Nous applaudissons.

Déjà, le terme des six mois est proche et notre soif de solutions est telle que nous ne laisserons rien passer. Nous décortiquerons à une virgule près les conclusions des travaux de ces deux commissions.

Vous devez être convaincu, Monsieur le Ministre, que toute décision visant à la mise en place d'une politique de petits paquets par effets successifs et cumulatifs, sera considérée comme une agression profonde à l'égard du milieu rural et particulièrement du milieu rural wallon.

Nous voterons ce budget — mais nous en surveillerons l'exécution avec attention et vigilance — non sans rappeler au ministre des Communications et à toutes ses administrations, que nous attendons la preuve d'une politique démocratique audacieuse, caractérisée par un sens nouveau du service public réel au service de l'ensemble de la population.

Aux parlementaires du Sud-Est et du Luxembourg, permettez enfin de vous redire que l'âme de l'*Ode à la Hure* n'est pas enfouie dans le passé et que, s'il le faut vraiment, fidèle à sa devise « Résiste et mords », notre population est prête à manifester et à défendre ses droits. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Bogaerts. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, op dit ogenblik heeft de Senaat één begroting voor 1980 besproken en goedgekeurd, namelijk deze van PTT.

Wij zijn nu begin maart 1980 en vatten de bespreking aan van de begroting van Verkeerswezen 1980.

Het laattijdig indienen van de begrotingen belet het Parlement zijn opdracht te vervullen op een efficiënte wijze.

Zelfs als men rekening wil houden met bepaalde moeilijkheden, die de regering hebben belast, moet deze onduidelijke toestand worden aangeklaagd.

De begroting van Verkeerswezen bevat kredieten voor lopende uitgaven, voor een totaalbedrag van 68 550 300 000 frank.

Het grootste gedeelte van deze uitgaven gaat naar de tussenkomsten in het openbaar vervoer, 44 555 000 000 frank voor de NMBS en 14 580 000 000 frank voor de NMVB en de maatschappijen voor het intercommunaal vervoer.

Het investeringsprogramma belooft 36 135 500 000 frank, waarvan 31 928 400 000 frank voor de NMBS — metro — NMVB en maatschappijen intercommunaal vervoer.

Het in stand houden, verbeteren en aanpassen van het openbaar vervoer vergt dus grote financiële inspanningen.

Meer dan ooit moet het openbaar vervoer worden bevorderd, te meer, daar het energieprobleem zich steeds acuter gaat stellen. Dit is de reden waarom de regering, over meer geldmiddelen dient te beschikken, enerzijds, om de nodige investeringen in aangepaste infrastructuur en voertuigen te kunnen uitvoeren, en, anderzijds, voor de subsidiëring van de exploitatiedeficiten. Bovendien moet er een dynamische politiek worden gevoerd om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de reizigers.

Dit kan gebeuren door:

a) Een betere samenwerking tussen NMBS en NMVB, ten einde tot een optimale behoeftenbevrediging te komen, tegen de laagste kost voor de gemeenschap;

b) Een vlottere doorstroming te verzekeren van het openbaar vervoer. Iedere verhoging van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer betekent meer mensen sneller ter bestemming, met dezelfde middelen;

c) Een integratie van de tarieven, zodanig dat reizigers, die zich terzelfder tijd ofwel met het spoor en de buurtspoorweg, ofwel met deze laatste en een stedelijk vervoermiddel verplaatsen, slechts één biljet of één abonnement of kaart dienen te betalen.

Bovendien kan car-pooling of taxi-stop, om redenen van energie-schaarste worden aangemoedigd, daar waar het openbaar vervoer onvoldoende de vraag kan beantwoorden. Een dergelijke regeling doet bovendien het aantal privé-voertuigen in het verkeer afnemen, geeft besparing van energie, geeft een verbetering van de verkeersveiligheid en vergemakkelijkt terzelfder tijd de doorstroming van het openbaar vervoer.

Wat de verkeersveiligheid betreft, we hebben in de commissie voor Verkeerswezen op woensdag 20 februari jl. een belangrijk ontwerp van wet besproken en met algemeenheid van stemmen aangenomen.

Het gaat hier om een wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land en de toebehoren ervan moeten voldoen.

Deze wet moet toelaten op een vluggere en soepelere manier tot een rechtszekere en betere technische verkeersveiligheid te komen, op het gebied van de homologatie van wegvoertuigen, hun onderdelen, de controle en de gelijkvormigheid met het goedgekeurde prototype, de technische controle van de automobielen en de controle op het rationeel gebruik van de energie in het wegverkeer.

Bovendien kan men zich afvragen of de Staat niet moet overgaan tot de oprichting van een regie die de technische controle zou uitvoeren evenals een regie voor de afname van de rijbewijsexamen. Een ander belangrijk aspect van de veiligheid is de opleiding van chauffeurs van voertuigen, die gevaarlijke goederen vervoeren.

Dit vormingscentrum is te verwezenlijken in samenwerking tussen de ministeries van Verkeerswezen, Economische Zaken, Volksgezondheid en Tewerkstelling en Arbeid, de chemische nijverheid, het Verbond van Belgische Ondernemingen, de federaties van wegvervoerders en de betrokken vakbonden.

Er dient een systeem te worden uitgedokterd, waarbij de kosten betaald worden door alle betrokken partijen. Eveneens dient er dringend een oplossing te worden gezocht voor het probleem van verkeersovertredingen begaan door buitenlanders.

Dit moet toelaten de controle op de zware overtredingen te verscherpen en te intensifiëren, daar, alle veiligheidscampagnes ten spijt, het ter plaatse betalen van de overtreding het beste middel is om het aantal verkeersongevallen te doen afnemen. Op het vlak van de rijbewijzen, is de reglementering te gecompliceerd en onvoldoende soepel. Hier moet gestreefd worden naar een zo eenvoudig mogelijke procedure, zonder echter de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen.

Er is enerzijds de noodzakelijkheid over een degelijk en veilig opleidingssysteem te beschikken en anderzijds is er behoefte aan een vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten. Zo kan bijvoorbeeld het groepsondericht worden aangemoedigd.

Eveneens zouden de kandidaten die een minimumaantal praktische lessen hebben ontvangen, mits toestemming van de rijsofvoerdirecteur, het recht moeten krijgen zich gedurende korte tijd te perfectioneren met hun eigen wagen, om hun slaagkansen tijdens het examen te vergroten. Met genoegen stel ik vast dat al heel wat maatregelen zijn genomen die het systeem verbeteren, onder andere het overhandigen van een afschrift van het examenprotocol, waarop de redenen worden vermeld van mislukking.

Ik hoef in dit verband niet te verwijzen naar bepaalde toestanden die in het verleden bestonden en waarbij degenen die verschillende keren na elkaar mislukten hiervoor argumenten inriepen die geen steek hielden en die de oprechtheid van de rijsofvoerschoolen in het gedrang brachten.

Op het vlak van de luchtvaart is het noodzakelijk een dringende en aanvaardbare politiek vast te leggen, dit op middellange en lange termijn en dit voor het ganse grondgebied.

Men moet inderdaad vaststellen, dat het huidige beheer van de luchthavens van dag tot dag verstoken blijft van de nodige samenwerking, door het ontbreken van de nodige richtlijnen, wat economisch zeer nadelig is.

Deze te bepalen politiek, die de harmonieuze ontwikkeling moet bevorderen van de verschillende activiteiten uitgeoefend door de luchtvaart, moeten ingeschreven worden in een algemene planificatie van de luchtvaartinfrastructuur, onder andere plaatsbepaling en karakteristieken van de luchtvaaruitrustingen.

Zodra dit plan van de luchtvaartinfrastructuur wordt samengesteld, zal men moeten uitgaan van onderzoeken die rekening houden met criteria, zoals: algemene economische, regionaal-economische, vliegtechnische, planificatie- en milieuproblemen.

De betrekkingen tussen verschillende transportvormen, moeten het onderwerp uitmaken van een bijzonder en aandachtig onderzoek: wegen-, spoor-, luchtverbindingen.

Uit het transport-economisch oogpunt, zal men bij de gelegenheid van de samenstelling van dit plan, een nauwkeurige voorstelling moeten hebben over de behoeften op luchtvaartgebied.

Er moet ook niet alleen een nauwkeurige beschrijving of bevestiging over de doelstelling van elke luchthaven worden gemaakt, maar vooral dient erover gewaakt te worden dat ze gesubsidieerd worden met voldoende middelen om hun opdracht doeltreffend te vervullen.

Het is mogelijk zonder uitstel of vertraging over te gaan tot het bepalen van deze algemene luchtvaartpolitiek enerzijds en de doelstellingen van de verschillende luchthavens anderzijds. Immers, de tot dit doel beoogde vooronderzoeken werden reeds uitgevoerd.

Tijdens de jaren 1972-1973, heeft een Nationale Commissie voor Luchtvaartinfrastructuur, bestaande uit twee subcommissies, de ene voor het noordelijk gedeelte, de andere voor het zuidelijk gedeelte van het land, de inventaris gemaakt van de bestaande middelen van de regionale luchthavens, dit vanuit het oogpunt de noodzakelijke middelen te bepalen en ze naargelang van het geval aan te passen volgens de behoeften op middellange termijn.

Daartegenover werd in oktober 1976, door de Gemeentedienst van België, *Planning Research Corporation (Belgium)*, SAR Dixon Spears Associates, een syntheserapport opgemaakt, naar aanleiding van een studie van de Belgische luchthavensinfrastructuur, die uitgevoerd werd in opdracht van het ministerie van Verkeerswezen.

De te nemen beslissingen gedogen geen uitstel.

Ten laatste dient met aandrang de aandacht gevestigd te worden op de verwickelingen die het budget van de Regie der Luchtwezen beïnvloeden, door allerlei verplichtingen die haar worden opgelegd. Zo zou dan ook dit orgaan van openbaar nut geen uitgaven mogen opgelegd worden voor diensten en inrichtingen die namelijk verbonden zijn aan de veiligheidsbewaking, de staatsveiligheid, de geestelijke bijstand en dits meer.

Via allerlei verplichtingen zou de Regie der Luchtwezen ongeveer een miljard betalen in het deficit van Sabena en gaat een winst van 400 miljoen, geboekt door de exploitatie in de luchthaven van Zaventem, verloren door het deficit van de regionale luchthavens, die in hun expansie worden geremd door het alleenrecht van Sabena.

Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vragen een trafiek op de regionale luchthavens, maar de Regie mag dit niet toestaan, hoewel zij dit wel zou willen, doordat zij gebonden zijn, aan het monopolie van Sabena.

In verband met de kredieten voor de koopvaardij, zou ik graag vernemen of het met de werkelijkheid strookt, dat buitenlandse rederijen een aantal aandelen in de handen stoppen van enkele Belgische functionarissen, om de firma een Belgisch tintje te geven, om alzo te kunnen profiteren van uitzonderlijke voordelen en belastingverminderingen bij de bouw van grote schepen.

*De heer Lacroix, eerste ondervoorzitter,
treedt als voorzitter op*

Mijnheer de Minister, in juni 1979 heeft de directie van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, een concreet en globaal actieprogramma voorgelegd aan de raad van beheer, dat een reorganisatie van haar drie activiteitstakken beoogt, namelijk het reizigersverkeer, het goederenverkeer, wagenladingen en het stukgoederenverkeer.

Dit herstructureringsplan heeft heel wat stof doen opwaaien en ongerustheid gewekt bij vele lagen van de bevolking.

Men stelt vast dat:

1. De studie zich beperkt heeft tot het formuleren van een louter bedrijfseconomisch standpunt en praktisch geen rekening heeft gehouden met een aantal sociaal-economische taken die de NMBS te vervullen heeft, terwijl het spoorverkeer slechts een element is in het globaal transportbeleid;

2. De voorgestelde nieuwe organisatie is gebaseerd op een oppervlakkige en niet-coherente ontleding van de bestaande toestand. In het eng produktiestandpunt, komen de concurrerende vervoermiddelen nauwelijks aan bod en produktienormen krijgen duidelijk voorrang op marktimperatieven;

3. Het begrip reiziger-consument is afwezig. Zijn mobiliteitsmotieven, enerzijds, en zijn motivering met betrekking tot de vervoerkeuze, anderzijds, worden buiten beschouwing gelaten;

4. De problematiek van het verzekeren van een vervoersketen, wordt nauwelijks aangeraakt.

Wij, Vlaamse socialist, zijn van oordeel dat een herstructurering in principe noodzakelijk is, maar deze moet voldoen aan een aantal essentiële voorwaarden:

1. De herdefiniëring van het spooraanbod moet deel uitmaken van een dringend uit te stippelen nationale en internationale vervoerspolitiek;

2. De herstructurering moet rekening houden met het feit, dat de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer staat of valt met de mogelijkheid tot het realiseren van een kwalitatief aanvaardbare vervoersketen, een optimale spreiding der vertrek- en aankomstpunten, een voldoende frekwentie van de diensten, een geschikte informatie aan de klant en vooral een prijsniveau in verhouding tot de kwaliteit van het geleverde eindprodukt;

3. De herstructurering moet niet alleen afgestemd zijn op essentiële en financiële imperatieven, maar ook door verbetering van de dienstverlening aan bevolking en economie;

4. Beheer en bestuur dienen gerationaliseerd te worden;

5. De structuur van de rijksbijdragen aan het spoor dient herzien te worden;

6. De herstructurering dient gesteld te worden in een dynamisch kader, dat wil zeggen dat ze rekening moet houden, zowel met de behoeften van een geregionaliseerde Staat, als met de geplande evolutie van de andere vervoermiddelen;

7. In het kader van de energiepolitiek, dient het gemeenschappelijk vervoer bevorderd te worden;

8. De investeringen dienen opgevoerd te worden, om de NMBS toe te laten haar taak naar behoren te vervullen;

9. Het is noodzakelijk de jaarlijkse bijdrage voor de uitbating van de NMBS te beperken. Deze bijdrage moet bepaald worden in verhouding tot de rol die binnen het raam van een nationale en internationale vervoerspolitiek aan het spoor wordt toegewezen.

Wat wij als socialist concreet vragen is:

1. Het samenroepen, op korte termijn, van een nationale conferentie van het vervoer, met deelneming van alle betrokken vakcentrales en beroepsgroeperingen, om te komen tot het omschrijven van een nationale vervoerspolitiek;

2. De structuur van de rijksbijdragen aan het spoor herzien;

3. De tarieven bevroren of het stijgingstempo ervan drastisch beperken om de verhouding prijs-kwaliteit en de positie ten opzichte van de andere vervoermiddelen binnen meer aanvaardbare perken te houden;

4. Een grondige studie laten uitvoeren, om na te gaan hoe aan de NMBS een optimaal beheerskader kan worden gegeven, in verhouding tot de aan de maatschappij, in dienst van de gemeenschap en van 'slands economie toe te wijzen taken.

Om te besluiten, wens ik uw aandacht te vestigen, Mijnheer de Minister, op een drietal punten.

1. In het uitstekend verslag van collega de heer Vanderborght, waarvoor ik hem van harte feliciteer, vinden wij op bladzijden 24 en 25 de opsomming van de overwegen, die in 1980 zullen afgeschaft worden. Tot mijn grote verwondering is er geen sprake van de afschaffing van de overwegen op de lijn 53bis Leuven-Mechelen, één van de oudste geëlectriceerde lijnen van het net.

Ik dring dan ook erop aan, dat in het programma van 1981, de afschaffing van de bijzonderste overwegen op de bedoelde lijn, zal worden opgenomen.

2. Mijnheer de Minister, ik wil erop wijzen, dat er heel wat ongenoegen is ontstaan bij een groot gedeelte van het ambtenarenkorps van de NMBS, na de laatste benoeming van drie topambtenaren,

namelijk de directeur-generaal, de adjunct-directeur-generaal en een directeur.

De zes benoemde Nederlandstalige topambtenaren — er zijn er in totaal veertien: zes Nederlandstaligen en acht Franstaligen — behoren allen tot het ACV. Terecht, mijns inziens, klagen de Nederlandstalige ACOD-leden, die 35 pct. vertegenwoordigen van de gesyndiceerden, deze wantoestand aan. Ik hoop dat bij een volgende gelegenheid deze situatie zal worden rechtgezet.

3. Ten opzichte van de CW Mechelen, heeft de directie van de NMBS de jongste jaren een eigenaardig spel opgevoerd. De directie weigerde uitbreiding van het personeelskader. Daardoor ontstond een vertraging in de afhandeling van het werk. Deze toestand werd dan gebruikt als reden van onvoldoende produktiviteit en de dienstherstelling van de dieseltractie werd overgeheveld naar Salzinnes, waar zware investeringskosten moesten gebeuren en waar onmiddellijk werd overgegaan tot de nodige personeelsuitbreiding.

Ik klag deze eigenaardige werkwijze aan en vraag waakzaamheid om dergelijke toestanden in de toekomst te voorkomen.

Mijnheer de Minister, ondanks de bemerkingen wat deze drie punten betreft, zal de socialistische fractie uw begroting goedkeuren. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Lagneau. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, je consacrerai mon intervention à quelques aspects de la politique suivie en matière ferroviaire.

Les discussions en commission ont permis de rappeler fort à propos combien les transports en commun étaient de modestes consommateurs d'énergie par rapport à d'autres moyens. On n'en regrettera que plus vivement les récentes augmentations des prix dans ce domaine et j'évoquerai d'autres politiques que celle suivie jusqu'ici.

Je déplore d'autant plus l'augmentation des tarifs qu'elle n'a pas été accompagnée de mesures susceptibles d'accroître la clientèle des transports en commun. A cet égard, on a souligné en commission l'influence importante des parkings des gares sur l'attractivité des chemins de fer. Des solutions nouvelles ont été évoquées, par exemple prévoir un arrêt à courte distance des grandes agglomérations, en un endroit où il est facile de faire stationner des voitures, notamment des parkings, qui devraient dégorger ceux des gares, actuellement surchargés.

Vous avez promis d'étudier ces suggestions et je souhaite savoir si les études sont effectivement engagées. Dans ce domaine toujours, je regrette que lors de travaux de modernisation de gares ou d'accès routiers aux gares, on ne prenne pas toujours en considération les impératifs les plus élémentaires du bon sens.

Et je cite un exemple: les récents travaux routiers aux boulevards périphériques de Mons ont augmenté d'environ 2 km le parcours que doivent suivre certains automobilistes qui veulent utiliser le parking de la gare. Il ne se trouve personne aujourd'hui pour défendre l'ahurissante situation créée et on rencontre même des fonctionnaires des ministères concernés qui ne cachent pas qu'un mauvais choix a été fait. Malheureusement, rien n'est proposé pour améliorer la situation, car il faudrait alors démolir des travaux à peine terminés mais dont la conception avait cependant été critiquée bien avant leur mise en œuvre.

A l'occasion de votre exposé en commission, Monsieur le Ministre, vous avez dit que dans le cadre du plan 1981-1985, qui est en voie d'élaboration, des contacts seraient pris avec le Bureau du plan et le ministre des Travaux publics pour que la part des investissements destinée à la promotion des transports soit accrue et qu'un effort plus grand soit donc consenti en faveur de ces derniers.

Cela devrait être fait aujourd'hui car, le 8 janvier, M. le Commissaire au plan annonçait que la partie nationale du plan 1981-1985 était prête et serait soumise au gouvernement pour la fin du mois de janvier.

Nous disposons maintenant de ce document et dès lors, pouvez-vous préciser, Monsieur le Ministre, quel est l'effort accru sollicité en faveur de votre département et quelles en seront les conséquences sur le terrain?

Ceci fait espérer des extensions du programme de modernisation et me permet de rappeler à votre attention un problème particulier qui me tient fort à cœur, l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain.

Dans votre réponse à mon interpellation de juin 1979, vous avez dit être disposé à envisager des électrifications complémentaires à celles prévues par la SNCB jusqu'en 1985, pour autant que les crédits nécessaires soient mis à la disposition de la SNCB.

Compte tenu de l'état d'avancement des travaux du Commissariat au plan pour la période 1981-1985, j'espère que vous pourrez me dire que l'électrification Saint-Ghislain-Quévrain va enfin être programmée et réalisée, ce qui évitera de redire les très nombreux et très solides arguments qui militent en faveur de cette modernisation.

Votre exposé fait en commission rappelle la priorité accordée à la modernisation des dorsales :

Pour la Flandre : Mouscron-Courtrai-Gand, Anvers-Visé-Allemagne;

Pour la Wallonie : Mouscron-Tournai, Mons-Visé-Allemagne.

La dorsale flamande est un tronçon d'une ligne internationale directe Lille-Courtrai-Gand-Allemagne.

Ceci ne sera pas le cas pour la dorsale wallonne, à moins que l'on électrifie la ligne Tournai-Lille. Je souhaite donc connaître vos intentions de façon précise sur ce point, Monsieur le Ministre.

La restructuration des chemins de fer est, depuis quelques mois, évoquée de façon permanente et je voudrais en souligner quelques aspects susceptibles d'avoir une influence considérable sur la fréquentation des trains :

1) D'une part, les efforts pour assurer un meilleur respect des horaires doivent être sérieusement intensifiés et les habitués des lignes Bruxelles-Mons et Bruxelles-Tournai sont les victimes privilégiées du manque de ponctualité qui sévit actuellement sur une partie du réseau;

2) Il faut des horaires mieux adaptés à la demande, et ici également, des améliorations doivent être apportées aux communications ferroviaires dans le Hainaut central et occidental tout particulièrement;

3) Je suis aussi souvent frappé par la composition peu adéquate des trains de voyageurs et je pense ici, une fois de plus, à certains trains de la ligne 96. Il arrive en effet qu'il n'y ait plus de places assises disponibles aux heures de pointe et quand on questionne les contrôleurs de ces trains, ils prétendent remettre des rapports sur les lacunes qu'ils constatent.

Néanmoins, ces inconvénients continuent à se manifester, et, pour ma part, je les connais depuis des années.

Je sais bien que les contraintes sont multiples et qu'on ne règle pas la composition d'un convoi comme on le veut, mais je crois que des améliorations sont possibles.

Compte tenu des contraintes budgétaires et de la nécessité de ne pas accroître encore l'isolement de certaines régions peu peuplées, je souhaite connaître l'opinion de la SNCB, et particulièrement la vôtre, à l'égard des automotrices, type de véhicule largement utilisé dans d'autres pays, mais qui par contre, semble peu apprécié en Belgique. Seuls sont encore en service des modèles très anciens, dépourvus de tout confort.

Avons-nous pris dans le pays des mesures pour économiser l'énergie en traction électrique et quelles sont-elles ?

J'ai lu avec intérêt que la SNCF s'était engagée dans cette voie et portait son effort dans trois directions : horaires calculés pour une consommation sans gaspillage; règles de conduite des trains fixées dans le même souci et chauffage des trains limité aux besoins, par exemple en arrêtant le chauffage une dizaine de minutes avant l'arrêt.

Je sais bien que les économies que l'on peut réaliser ici sont limitées, mais on peut à juste titre s'inspirer du proverbe anglais : « Prends soin des pence et les livres prendront soin d'elles-mêmes. »

Et cependant, il y a de solides raisons pour s'engager dans cette voie d'économie. Je voudrais rappeler d'abord certains de vos propos lors de la discussion de votre budget en commission. A cette occasion, vous avez dit, Monsieur le Ministre, que la publicité en faveur de l'utilisation des chemins de fer se voulait non agressive car vous avez le souci de ne pas porter atteinte à l'industrie automobile, ce que je comprends.

En fait, la publicité en faveur de la SNCB est fort timide et, compte tenu de l'engouement du public pour la voiture individuelle, elle ne risque sûrement pas de porter atteinte à cette industrie. On ne pourrait y parvenir qu'au prix de mesures très importantes.

Mais votre publicité en faveur des chemins de fer devrait conduire à une utilisation plus économique, plus rationnelle de la voiture individuelle. Il ne s'agit donc pas de réduire le nombre de voitures en service mais d'inciter chacun à utiliser la sienne à bon escient. Ceci diminuerait la consommation d'énergie sans influencer le niveau de la construction automobile. En outre, des transports en commun plus largement utilisés seraient en meilleure situation financière et créeraient des emplois directs et indirects. Un premier effort d'information s'impose donc d'urgence; il faut mieux faire connaître les horaires des trains et des bus à la population. Les moyens pour y

parvenir ne manquent pas; la télévision, la radio, l'affichage et bien d'autres média encore peuvent être utilisés mais on n'y recourt pratiquement pas.

M. Boey, vice-président, prend la présidence de l'assemblée

Les discussions en commission nous ont également appris que nos moyens de transport publics sont utilisés à leur limite supérieure. Nous ne disposons donc d'aucune marge de manœuvre si demain des événements politiques obligeaient au rationnement des produits pétroliers. Hypothèse très peu probable, diront certains, cependant plusieurs dirigeants européens n'ont pas hésité à l'évoquer publiquement.

Il y a quelques jours, dans un article intitulé « Une politique européenne de l'énergie », M. Sney et d'Oppuers rappelait la nécessité d'économiser une énergie de plus en plus coûteuse. Et nous devons tout faire pour éviter des interruptions catastrophiques d'approvisionnement. M. Sney et d'Oppuers écrivait alors : « Mais cela ne doit pas suffire dans l'hypothèse d'une interruption totale; il faut être prêt, sur un plan européen, à organiser les allocations prioritaires et le rationnement du peu d'énergie disponible. »

Je ne crois pas que l'hypothèse envisagée soit irréaliste ou extrême. Des incidents limités dans certaines zones du Proche-Orient pourraient peser sur nos ressources en énergie et les réduire considérablement.

Je veux croire que le gouvernement n'a pas manqué d'étudier les conséquences d'une telle éventualité et je souhaite savoir plus particulièrement, Monsieur le Ministre, ce qui se passerait alors dans votre département.

En cas de restriction importante de nos approvisionnements en hydrocarbures, maintenir, et même accroître, nos moyens de transport en commun deviendrait vital pour le pays.

Qu'a-t-il été prévu pour faire face à une telle situation ?

Depuis le début de la crise du pétrole, les efforts accomplis pour assurer une meilleure coordination des transports ont été insuffisants.

Je regrette, Monsieur le Ministre, que vous n'engagiez pas une politique plus nette de soutien aux transports en commun qui, actuellement, n'ont pas encore l'attractivité requise pour convaincre l'importante clientèle potentielle qui existe.

La question se pose avec d'autant plus d'acuité que depuis l'augmentation du prix de l'essence, fin 1979, certains indices révèlent un regain de faveur pour les transports en commun qui restent moins coûteux.

Compte tenu de cette tendance, il serait indiqué de mettre en œuvre dans les transports en commun une politique privilégiant le prix de revient — donc, les prix à la clientèle et non la vitesse — de manière à développer encore le facteur auquel le public se montre aujourd'hui le plus sensible. Je suppose, Monsieur le Ministre, que vos services suivent très attentivement cette évolution et je souhaite connaître votre opinion à ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Maes. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ik wil ook in de eerste plaats de heer Vanderborght, verslaggever, bedanken voor zijn uitstekend verslag dat een getrouwe weergave is van de nochtans zeer uitgebreide bespreking die wij aan de begroting Verkeerswezen hebben gewijd en waartoe u, Mijnheer de Minister, de leden van uw kabinet en haast alle commissieleden hun deel hebben bijgedragen. U krijgt al vast een bloempje, Mijnheer de Minister, de pot volgt straks. (Gelach.)

De begroting van Verkeerswezen verdient inderdaad onze volle aandacht maar ik heb de indruk opgedaan dat zij die niet altijd krijgt, noch hier in het Parlement, noch in de om een of andere reden politiek geïnteresseerde kringen, om van de publieke opinie nog maar te zwijgen.

Deze belangstelling is alleen al gewettigd door het feit van de belangrijke kredieten die op deze begroting voortkomen, namelijk in totaal, dit is gesplitste en niet-gesplitste kredieten samen, 101 miljard 975 miljoen.

Ter vergelijking kan ik vermelden dat andere begrotingen, die meestal meer aandacht krijgen, zoals Openbare Werken en Landsverdediging, respectievelijk slechts kredieten voor 91 miljard en 77 miljard bevatten.

Men kan zich dan ook afvragen uit wat deze mindere belangstelling voortvloeit.

Zou het kunnen zijn omdat het departement van Verkeerswezen eerder een soort openbare onderstand, op nationaal niveau, is die alleen maar miljarden bijpast in maatschappijen en regies die langsom meer en meer verlies lijden?

Zou het kunnen zijn omdat uw departement, Mijnheer de Minister, eigenlijk zelf niet rechtstreeks van alles en nog wat onderneemt, zoals b.v. Openbare Werken, niet van alles en nog wat bestelt zoals b.v. Landsverdediging, maar integendeel dit door allerlei andere organen laat doen, die dan als het ware alleen de facturen aan u voorleggen?

Zou deze mindere belangstelling het gevolg kunnen zijn van het feit dat u soms schijnbaar op de achtergrond blijft, terwijl de beslissing elders genomen wordt?

Neem nu b.v. het herstructureringsplan van de spoorwegen dat nu ter tafel ligt. Het is de maatschappij die op dit ogenblik uit alle windrichtingen kritiek krijgt, terwijl u als het ware van achter de schermen de slagen telt en aldus de indruk kan worden gewekt dat de uiteindelijke beslissing pas zal vallen nadat b.v. niet alleen de gegrondheid maar wellicht de hoeveelheid van de kritiek van op afstand zal afgewogen zijn.

U zal aanvoeren, Mijnheer de Minister, dat u bij al deze zaken toch de hoogste autoriteit blijft, het laatste woord heeft, de voogdij en het opperste toezicht uitoefent.

Maar het mag u niet verbazen dat er dienaangaande twijfels ontstaan, onder andere bij mij.

Om maar één voorbeeld te citeren: sedert vele jaren wordt er kritiek uitgeoefend op het beleid van de Sabena. Zo deze kritiek alleen van mij was uitgegaan, zou men nog kunnen veronderstellen dat men er geen rekening mee hield omdat zij toch maar van iemand kwam die permanent in de oppositie staat, slechts een niet zo grote partij vertegenwoordigt. Maar dit was blijkbaar de reden niet, want ook eminente leden van grotere partijen, vaak regeringspartijen, oefenden gelijkaardige kritiek en toch blijft alles sedert jaren dezelfde gang gaan, zodat men onvermijdelijk de indruk krijgt dat door als het ware langs een tussenpersoon om te moeten spreken, wij hier in feite tegen dovemansoren praten. Maar ik kom straks nog op Sabena terug.

Ik zei dus al dat de begroting van Verkeerswezen onze volle aandacht verdient.

Wellicht dit jaar nog meer dan de voorgaande jaren, omwille van het feit dat wij, volgens mijn bescheiden mening, inzake het vervoerbeleid in het algemeen, toch voor belangrijke beslissingen, als het ware voor een tweesprong komen te staan.

Daarbij spelen belangrijke en zelfs in zekere mate tegenstrijdige elementen: een rol.

Gedurende vele voorgaande jaren immers heeft men in dit land langs het kanaal van de begroting van Verkeerswezen om, tientallen miljarden besteed om de diverse vormen van vervoer te stijven. Men zou kunnen zeggen dat dit, zonder onderscheid, voor alle soorten vervoer gebeurde, t.z. zowel het vervoer per spoor, het wegvervoer, de binnenscheepvaart, het gemeenschappelijk vervoer in de steden, het luchtvervoer en bij de buurtspoorwegen, om van de Regie van Maritiem Transport nog maar te zwijgen.

In zekere zin mag men zelfs stellen dat de Staat daarbij zichzelf beconcurrereerd heeft, niet in het minst wat het goederenvervoer betreft.

Men kan daarbij lange discussies voeren over het feit of de diverse soorten van vervoer tot op dezelfde hoogte en inzake dezelfde kosten werden gesubsidieerd, dat wil zeggen of de Staat bijvoorbeeld de volledige infrastructuurkosten te zijnen laste nam, zowel van het spoor als van de binnenscheepvaart en het wegvervoer. Men kan dezelfde discussies voeren over de vraag in hoeverre de gebruikers zelf tussenkwamen in de kosten van de diverse vervoersectoren of door het betalen van belastingen als het ware rechtstreeks compensaties leverden voor de staatskosten, hetgeen voor iedereen duidelijk het geval schijnt te zijn wat de bijdrage geleverd door de automobilisten betreft, namelijk wel 100 miljard per jaar aan diverse taksen.

Men kan, wat de bestedingspolitiek in de voorbije jaren betreft, ook nog aanvoeren dat, zo zij wellicht niet overal ten volle verantwoord was, het in ieder geval de gouden zestiger jaren op een miljard minder of meer niet aankwam en men in ieder geval aan werkverschaffing voor tal van ondernemingen en veel mensen heeft gedaan.

Het heeft zijn tijd geduurd eer men tot het besef kwam dat het op die manier toch niet onbeperkt verder kon blijven gaan.

De financieel-economische noodsituatie waarin wij verkeren is wellicht nog niet over de hele lijn voldoende doorgedrongen. Maar het besef wint zienderogen veld.

De vraag is vroeger al gesteld, maar heeft nu een heel andere kracht en dimensie gekregen: is het werkelijk verantwoord en mogelijk dat wij om zo te zeggen tot in elke plaats, waar dan ook in het land, en op elk ogenblik van de dag openbaar vervoer voor iedereen ter beschikking stellen?

Ik heb de vraag gesteld of het verantwoord en mogelijk is. Aanvankelijk dacht ik ook het woord wenselijk te gebruiken, maar wenselijk is het natuurlijk wel.

Het zou een ideale toestand zijn, maar het is op dit ogenblik mijns inziens totaal niet meer haalbaar.

Enerzijds kan men toch niet voorbijgaan aan de vaststelling dat ondanks alle inspanningen voor het openbaar vervoer, zowel de spoorwegen, de stedelijke vervoermaatschappijen als de buurtspoorwegen, het publiek zich desalniettemin steeds meer en meer van dit vervoer heeft afgekeerd en dit in een sedert vele jaren vaste tendens.

Dit mag toch niemand verwonderen wetende dat op dit ogenblik in ons land er meer dan drie miljoen personenwagens zijn, meer dan 100 000 motorrijwielen en een paar 100 000 snorfietsen.

Anderzijds kijken wij tegen dusdanige cijfers aan dat een ommekeer in de gevoerde politiek zich schijnt op te dringen.

De NMBS alleen al zal bijvoorbeeld dit jaar in het raam van deze begroting meer dan 60 miljard ontvangen.

Dit bedrag moet normaal nog gaan stijgen na de invoering van de 38-urige week en andere noodzakelijke sociale maatregelen bijvoorbeeld in de machinistensector. Maar kan dit nog verder dezelfde wet op?

De maatschappij zelf is blijkbaar van oordeel geweest dat er iets aan gedaan diende te worden en heeft het fameuze herstructureringsplan uitgedokterd.

Weliswaar al een beetje voorbijgestreefd, want, tenzij ik mij zou vergissen, al gedeeltelijk gebaseerd op cijfers die al wat verouderd zijn. Andere collega's zullen, vermoed ik, bij dit herstructureringsplan langer blijven stilstaan. Ik zal er mij toe beperken in de eerste plaats eraan te herinneren dat u, Mijnheer de Minister, beloofd heeft dat het Parlement nog een woordje zou mogen meepraten vooraleer de definitieve beslissing valt.

In de tweede plaats echter moet ik toegeven dat de directie van de NMBS toch wel een aantal solide argumenten naar voren bracht om haar plan te verdedigen.

Er rijden thans treinen die 4 000 keer per dag stoppen zonder dat iemand op- of afstapt. Met het plan wordt een besparing van een goede 5 miljard beoogd, weliswaar nog steeds geen 10 pct. van de jaarlijkse staatssteun. Dit gebeurt tevens zonder eigenlijke afdankingen, dat wil zeggen alleen door middel van normale afvloeiing van een aantal personeelsleden. In dat verband kreeg ik trouwens graag van u, Mijnheer de Minister, een verduidelijking. Immers, er zullen 5 tot 6 000 personeelsleden overbodig worden door het herstructureringsplan, maar er zullen er dus geen worden afgedankt.

Anderzijds is er sprake van aanwerving van een 2 000 personeelsleden voor het verwezenlijken van de 38-urige week en hopelijk een beter werkschema voor de machinisten.

Loopt dit niet door mekaar en is de voorziene aanwerving van voormelde 2 000 man een saldo van de twee verrichtingen?

Vanzelfsprekend dienen bij een eventuele toepassing — geheel of gedeeltelijk — van het herstructureringsplan overal dezelfde criteria te worden toegepast.

Men moet er bovendien rekening mee houden dat, vooral in het Vlaamse landsgedeelte, enkele jaren geleden reeds een bezuinigingsoperatie werd doorgevoerd, en tenslotte, maar niet in het minst, dat voor het plan van de NMBS in zijn huidige of gewijzigde vorm zou mogen worden toegepast, de nodige coördinatie met de maatschappij voor buurtspoorwegen en overigens de nodige coördinatie in het algemeen tot stand dient te worden gebracht.

Afgezien van het feit echter of het herstructureringsplan gewijzigd of ongewijzigd, al dan niet doorgaat, moet het toch op dit ogenblik voor iedereen duidelijk zijn dat iedere niet ten volle verantwoorde uitgave beslist dient te worden vermeden.

En in dit verband kom ik nog maar eens terug op de miljardeninvesteringen van de spoorwegen om het verkeer naar en in Brussel te vergemakkelijken.

Hier heeft men duidelijk een verkeerde optie genomen. Deze uitgaven werden en worden immers gedaan om het pendelverkeer in de hand te werken.

Dagelijks pendelen een paar honderdduizend mensen over en weer naar Brussel uit alle windstreken, maar vooral uit het Vlaamse landsgedeelte. Dit pendelverkeer is beslist uit den boze, want het is aso-

ciaal. Is het niet abnormaal dat men thans alles op haren en snaren zet om van de 40-urige naar de 38-urige week af te dalen, terwijl men zich gedurende vele jaren niets aantrok van de 50- of meer urenweek van tienduizenden pendelaars?

Het is bovendien duur want bepalend voor de hoeveelheid in te zetten materiaal en personeel.

Het schept grote problemen door de enorme verschillen tussen de bedrijvigheid in de piek- en daluren.

Sedert jaren horen wij in dit Parlement en elders spreken over de noodzakelijke decentralisatie, over allerlei plannen voor de hervorming van deze Staat, enzovoort.

Welnu, ofwel gelooft men in de uiteindelijke uitvoering van dit alles en dan moet dit een belangrijke vermindering van de pendel naar Brussel met zich brengen en dan zijn de investeringen, waarover ik het zopas had, zeker niet de goede keuze geweest, ofwel gelooft men daar niet in, maar dan moet men dit ook duidelijk zeggen.

Maar zelfs afgezien van de plannen tot staatshervorming, zou men alles in het werk moeten stellen om het pendelverkeer over grote afstanden tegen te gaan en in die optiek waren de miljardeninvesteringen in plaats van aan het pendelverkeer zeker beter besteed geweest aan het verschaffen van werkgelegenheid in eigen streek.

Wij zijn in de Volksunie trouwens niet weinig fier op het feit dat wij, nu al meer dan 15 jaar geleden, de slogan «werk in eigen streek» gelanceerd hebben, op een ogenblik dat velen deze zienswijze niet deelden. Ondertussen is men anders gaan denken, maar men handelt nog niet volgens de nieuwe denkrichting.

Zelfs in Brussel zijn ook de Franstaligen tot het besluit gekomen dat men de vlucht uit de stad dient tegen te gaan in plaats van met imperialistische middelen in de hand te werken en dat men derhalve het leven en wonen in de agglomeratie opnieuw moet verbeteren.

Wij kunnen daar volledig mee instemmen en zelfs aannemen dat daar prioritair bepaalde bedragen aan besteed worden.

Maar dan moet men ook inzake de vervoerpolitiek en de daarmee gepaard gaande investeringen daarmee rekening houden, en niet in feite het tegenovergestelde doen.

Terloops, maar het past toch wel in het raam van deze opmerkingen, wil ik nog eens de installatie van de Franstalige katholieke universiteit in Louvain-la-Neuve en van een nieuw universitair ziekenhuis in het reeds inzake de ziekenzorg verzadigd Brussel betreuren.

Het ware veel logischer geweest, ook en vooral voor Wallonië, deze instellingen meer centraal in dat gewest, bijvoorbeeld te Namen, om maar iets te zeggen, in te planten.

Een derde spoor naar Ottignies — kostprijs 2 154 miljoen — en de verlenging van de eerste grote metrolijn te Brussel tot voor de deur van het nieuwe ziekenhuis, zouden dan overbodig geweest zijn.

Om mijn commentaar bij het gedeelte «spoorwegen» af te sluiten, nog twee opmerkingen:

1. Alle cijfers, zowel inzake de geplande investeringswerken in het algemeen, als wat de electrificatiewerken, de bestellingen van materiaal enzovoort betreft, wijzen uit dat Wallonië en Brussel een belangrijker aandeel krijgen dan Vlaanderen.

Ik zou daar niet over struikelen, indien men aanneemt dat in andere sectoren en andere departementen het Vlaamse landsgedeelte dan weer meer krijgt, maar zo dit door de Franstaligen betwist wordt, mag het omgekeerde bij de spoorwegen ook niet.

Ik kom daar straks trouwens nog op terug in verband met de metro te Brussel.

2. Ik koester enige twijfel over het financieel verlies van 700 miljoen dat de NMBS zou lijden ingeval het gebruik van eerste klasrijtuigen grotendeels werd afgeschaft. Ik neem aan dat het gebruik van dergelijke rijtuigen op internationale treinen verantwoord is, maar mijns inziens op veel andere lijnen niet meer. Ik zou de minister dan ook willen verzoeken deze kwestie eens ernstig te laten onderzoeken.

Na de kredieten bestemd voor de spoorwegen, komen deze bestemd voor de maatschappijen voor intercommunaal vervoer in de steden op de tweede plaats, met een totaal van meer dan 20 miljard. Eens te meer sleept Brussel hierbij het overgrote deel in de wacht. Omdat het belang van de bedragen die daarbij betrokken zijn en waarover ik het hier ook al in de voorbije jaren gehad heb, mijns inziens niet voldoende tot zijn recht kwam, ben ik nog maar eens aan het rekenen gegaan. Ik kwam daarbij tot de slotsom dat aan het intercommunaal vervoer te Brussel voor de jaren 1968 tot en met 1980 zowat 80 miljard besteed werd. In dezelfde periode kreeg Antwerpen

zowat 19 miljard; Luik 12 miljard; Charleroi 9,5 miljard; Gent 3,5 miljard; Verviers 700 miljoen.

Ter vergelijking: In dezelfde periode werden voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge zowat 31 miljard vastgelegd, waarvan slechts 22 miljard geordonnanceerd, terwijl het voor de haven van Antwerpen iets hoger zal liggen.

Bij deze vergelijking heb ik dan ook geen rekening gehouden met de fameuze compensatiekredieten.

Het is overbodig dat men mij daarbij nog eens zou wijzen op het feit dat ook veel Vlamingen van het internationaal vervoer in Brussel gebruik maken. Allerlei, niet uitsluitend Vlaamse — integendeel — firma's en instellingen maken immers ook gebruik van de havens van Antwerpen en Zeebrugge, bijvoorbeeld Distrigaz, Landsverdediging, de «Compagnie Belgo-Anglaise des Ferry-Boats» enz.

Hierbij nog eens dezelfde opmerking als daarstraks, wat de spoorwegen betrof: geen fundamenteel bezwaar tegen een onevenwichtige verdeling van deze kredieten tussen de gewesten, maar dan op voorwaarde dat dit ook elders mag. Weliswaar daarbij nog twee andere opmerkingen:

Ten eerste, als de Vlaamse gemeenschap dan ook voor een ruim deel het geld bijpast voor het Brussels intercommunaal vervoer zouden de Vlamingen ook in hun taal mogen bediend worden, wanneer zij van dit vervoer gebruik maken. Het hoeft wel niet gezegd dat dit op verre na het geval niet is en dat de toestand ter zake de laatste twintig jaar eerder verslechterd dan verbeterd is.

Ten tweede, zo ik in principe en onder de genoemde voorwaarden niet veel heb tegen de investeringen en bijpassingen, mag het toch ook weer zo niet zijn dat men, gerustgesteld door de garantie dat de verliezen toch bijgepast worden, nutteloze uitgaven gaat doen.

Ik zou daarvan een waslijst voorbeelden kunnen voorleggen. Zo bijvoorbeeld dat men in het metro-station Sint-Katelijne een volledig uitgeruste herstellingswerkput gewoon opnieuw dichtgooide, nadat barstjes in de muur werden vastgesteld.

In de Delta-stelplaats heeft men een heel systeem van aanvoer van elektriciteit voor de werkputten door middel van luchtleinen, na enkele maanden buiten dienst gesteld om het opnieuw te vervangen door een aantal klassieke stopcontacten.

In dezelfde stelplaats heeft men een 300-tal luxe vuilnisbakken van misschien 5 000 frank per stuk aangekocht die na een jaar of wat ondoelmatig bleken te zijn en dienden vervangen te worden enz.

Nog een algemene opmerking, hoofdzakelijk wat de buurtspoorwegen betreft, maar in zekere mate ook voor de maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

De hele dag door, uitgenomen tijdens de piekuren, rijden overal in het land honderden grote bussen, met wel 50 plaatsen zo goed als leeg en vaak helemaal leeg. Iedereen kan dit alle dagen *de visu* vaststellen. Zou het niet mogelijk en gewenst zijn, naargelang rijtuigen moeten vervangen worden, ook een aantal minibussen in te schakelen, die dan tijdens de daluren zouden worden gebruikt? Zij kosten uiteraard veel minder bij aankoop en zouden ook veel minder verbruiken, hetgeen toch in de huidige omstandigheden een belangrijk element betekent.

Natuurlijk zou ook een deel van de grote bussen in dienst dienen te blijven, maar zij zouden niet de hele dag door moeten ingezet worden en derhalve ook langer meegaan.

Met betrekking op het wegvervoer in telegramstijl slechts enkele opmerkingen:

1. De controle op de maximumsnelheid van 90-120 km/uur laat nog steeds te wensen over, met de nadelige gevolgen van dien wat de verkeersongevallen betreft. Daarentegen amuseert de rijkswacht zich soms met de controle op de maximumsnelheid van 60 km/uur waar die controle niet nodig is en bij wijlen soms gevaarlijk. Onlangs had een van mijn klanten een ernstig ongeval in de tunnel onder het Jubelpark, waar alle automobilisten zonder uitzondering sneller rijden dan 60 km/uur en waar de rijkswacht zich als het ware in hinderlaag had opgesteld om PV's aan de lopende band te maken, hetgeen dan tot gevolg had dat verraste automobilisten plots hevig gingen remmen en ongevallen veroorzaakten.

Ik blijf er trouwens bij dat de algemene snelheidsbeperking tot maximum 60 km/uur op bepaalde wegen in de agglomeratie niet verantwoord is en tot een onmogelijke verkeerssituatie zou leiden zo de reglementering inderdaad door iedereen correct werd toegepast.

2. Zou men, zoals dit in het buitenland het geval is, op bepaalde wegen met meerdere rijstroken op de hellingen geen kruispoor kun-

nen voorzien, met de verplichting voor zware voertuigen die strook te gebruiken?

3. Wordt bij ons ook het systeem van onmiddellijke inning ter plaatse van bepaalde boeten ook ten overstaan van vreemdelingen toegepast, zoals dit in het buitenland gebeurt?

4. Is het juist dat ondanks alle mogelijke internationale commissies, overeenkomsten en dergelijke, de bevoegde Franse en de Nederlandse instanties b.v. weigeren de namen van de eigenaars van bepaalde autoplaten mede te delen wanneer deze inlichtingen vanuit ons land gevraagd worden, b.v. bij ongeval?

5. Zonder zover te willen gaan als in Engeland, waar men bij bepaalde ernstige verkeersovertredingen de rijbewijzen van de betrokkenen voerders onmiddellijk afneemt, zou men er niet kunnen aan denken, b.v. op de rijbewijzen vermeldingen aan te brengen of gaatjes in te knippen om tenminste de recidivisten na bepaalde tijd uit te schakelen?

6. Zou men de verschillende politieoverheden niet kunnen diets maken aan de bij een auto-ongeval betrokken bestuurders niet meer te zeggen dat zij zelf geen inlichtingen meer moeten noteren omdat er PV werd opgesteld, hetgeen thans aan de lopende band gebeurt, met als gevolg dat in tal van schaderegelingen weken verloren gaan bij gebrek aan inlichtingen.

7. Kan in het raam van de zoveelste internationale bespreking er niet worden voor gezorgd dat schaderegelingen voor ongevallen in bepaalde landen sneller verlopen? Ik denk daarbij b.v. in het bijzonder aan Italië, waar een automobilist die de tegenslag heeft daar een ongeval te krijgen soms jaren op zijn vergoeding dient te wachten, ook al is hij volkomen in zijn recht.

Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, bij het begin van mijn uiteenzetting over het openbaar vervoer, zei ik dat wij inzake het vervoerbeleid schijnbaar voor een tweesprong komen te staan. Men kan inderdaad de vraag stellen of wij moeten bezuinigen gezien de slechte financiële economische situatie, dan wel of wij wellicht nog meer gaan besteden aan het openbaar vervoer, gezien de dreigende brandstofschaarste. Vooralsnog opteer ik althans voor bezuiniging, wat natuurlijk niet wil zeggen dat men daarom het openbaar vervoer zou moeten verwaarlozen. Ik zie echter de bewoners van dit land nog niet van vandaag op morgen hun auto op stal laten staan en zich opnieuw in massa tot het openbaar vervoer wenden. Naar het schijnt, bestaat er een prognose die zou stellen dat de brandstofprijs eerst nog zou moeten verdubbelen vooraleer deze massale overschakeling zou plaatsgrijpen. Ik kan best geloven dat deze prognose juist is.

Voor vele mensen is de auto niet alleen zo maar een verplaatsingsmiddel, maar tevens een statussymbool. Anderzijds werden bepaalde woon-, vakantie- en verplaatsingsgewoonten aangekweekt, waar men niet zo licht zal van afstappen. Vele mensen zijn immers uit de centra gaan wonen, zodanig dat zij zonder eigen vervoermiddelen het niet kunnen stellen. Tienduizenden bezitten een buitenverblijf op min of meer afgelegen plaatsen of bijvoorbeeld aan de kust, waarbij een eigen vervoermiddel onontbeerlijk is. Zelfs de overal aan de stadsranden ingeplante warenhuizen en amusementsgelegenheden zijn zonder wagen bijna niet te bereiken. Men mag het openbaar vervoer nog zo comfortabel en zo prijsgunstig maken als men wil, er zal altijd de factor tijd blijven die in vele gevallen in zijn nadeel zal spelen. Men zal wellicht op het aantal verplaatsingen bezuinigen, men zal wellicht de tweede wagen in het gezin afschaffen enz., maar een massale ommekeer in de richting van het openbaar vervoer zit er vooralsnog volgens mijn bescheiden mening niet in.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Inderdaad, maar de mensen zullen wel minder met hun wagen gaan rijden. Gisteren is in Frankrijk een studie verschenen waaruit blijkt dat nu reeds de helft van de automobilisten beslist heeft, wegens de gestegen prijs van de benzine, minder te gaan rijden. Het is nu reeds zichtbaar in sommige van onze steden dat de mensen zich beter beginnen te organiseren en gedeeltelijk overschakelen op het openbaar vervoer. Het is niet het één of het ander, wel het één en het ander.

De heer Maes. — Dit is mogelijk, Mijnheer de Minister, maar het zal wellicht toch nog enkele jaren duren alvorens wij kunnen spreken van een massale ommekeer.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Het is de eerste keer dat wij hebben kunnen vaststellen dat er in de loop van de maand januari in sommige grote steden, en dit niettegenstaande de tariefverhoging, een werkelijke groei is van het openbaar vervoer. Wij moeten er vanzelfsprekend ook rekening mee houden dat tijdens die maand de benzineprijs zo fel gestegen is. Er is in elk geval een

terugkeer naar het openbaar vervoer en de prijs van de benzine zal daarin ongetwijfeld een rol spelen.

De heer De Bruyne. — Mijnheer de Minister, onze maatschappij steunt op de hypothese van het individueel vervoer. Bedrijven hebben zich gevestigd rekening houdend met het individueel vervoer en de mensen hebben ook in dat licht hun woonplaats gekozen. Ik kan moeilijk aannemen dat de huidige maatregelen een zo diepgaande omschakeling zullen teweegbrengen.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik ben het daar volkomen mee eens. Het is een proces dat over een periode van jaren zal evolueren. Niet alle automobilisten zullen overschakelen op het openbaar vervoer, maar de trend naar het privé-vervoer en het intensief gebruik van het privé-vervoer zal zich ombuigen in de andere richting. Wij zullen opnieuw een groei kennen van het openbaar vervoer.

Onze maatschappij heeft zich inderdaad ingesteld op het privé-vervoer. Het openbaar vervoer kan dat niet volledig opvangen. Daarom pleit ook ik steeds voor de complementariteit van deze twee transportmogelijkheden.

De heer Maes. — Tot slot van deze uiteenzetting wil ik het eens te meer dan nog maar eens hebben over de Sabena en ditmaal opnieuw uitvoeriger dan de voorgaande paar jaren. Het gaat hier immers over een oud zeer waarover ander collega's zowel in de Kamer als hier in deze Senaat, en ikzelf het al sedert vele jaren gehad hebben, en dat twee voornaamste aspecten vertoont, namelijk het wanbeheer en de schromelijke misstanden inzake de taalverhoudingen.

Bij de bespreking van de begroting 1978, op 22 maart van dat jaar, kondigde u, Mijnheer de Minister, naar het mij voorkwam met een tikkeltje zelfvoldaanheid, bij het begin van uw antwoord na het debat belangrijke maatregelen aan in verband met de Sabena. Na erkend te hebben dat het bij Sabena in de voorgaande jaren niet gegaan was zoals het hoorde, maakte u bekend dat, zoals u het toen zelf genoemd heeft, een fundamentele wijziging van de beleidstructuren ertoe zou leiden dat een efficiënte bedrijfsvoering en derhalve betere resultaten zouden worden gewaarborgd. U zei toen ook dat vanaf de installatie van een nieuw beheerscomité, elke verwarring inzake bevoegdheid en verantwoordelijkheid zou zijn uitgesloten en de nieuwe beleidsploeg met de snelle verwezenlijking van het financiële evenwicht zou worden belast.

Ik heb mij toen al ter zake niet al te veel illusies gemaakt, maar wanneer een paar maanden nadien inderdaad op eerste gezicht nogal belangrijke hervormingen in de directieploeg van de Sabena plaatsgrepen en een paar nieuwe figuren toch mijns inziens tenminste de kans dienden te krijgen om te bewijzen wat zij konden, heb ik mij in het daaropvolgend jaar van heel wat kritiek op de Sabena onthouden. Ondertussen staan wij nu een kleine twee jaar verder en het resultaat is niet bemoedigend.

Dit verbaast mij in feite niet zozeer, want ook de nieuwe beleidskern was zo samengesteld dat van te voren kon worden gevreesd dat veel bij het oude zou blijven en dat de goede bedoelingen van sommige nieuwe beleidsmensen zouden worden tegengewerkt en afgezwakt door de anderen, door de grotendeels aanwezig gebleven slechte administratieve structuren, de slechte gewoonten, en de op hun plaats gebleven verkeerde personen bij de maatschappij.

Wat het financieel beleid betreft, is er van sanering niet veel in huis gekomen. Daar waar iedereen al jaren herhaalde dat de maatschappij teveel personeel telde, niet zozeer gewoon personeel, maar vooral kaderpersoneel, stellen wij vast dat het personeelsbestand helemaal niet is afgenomen.

Op 23 februari 1977 zei de heer Claeys, u wel bekend, in de Kamer, bij de bespreking van de begroting 1977 dat Sabena toen 9 832 personeelsleden telde, wat, zo zei hij letterlijk, zoals iedereen weet veel te veel is. In oktober 1978 bevestigde de nieuwe voorzitter, de heer Van Rafelghem dit. Hij sprak van een afvloeiing van 1 300 à 1 500 man. De meest recente cijfers zijn mij niet bekend, maar einde 1978 waren er in elk geval 10 112, dit wil zeggen nog een paar honderden meer.

Als verzachtende omstandigheden voor de nog steeds slechte financiële resultaten, worden twee hoofdargumenten ingeroepen. Enerzijds de stijgende brandstofkosten en anderzijds de belangrijke wisselverliezen op de Zairese munt.

Het eerste argument, namelijk de brandstofkwestie, kan mij zeker niet helemaal overtuigen. De brandstofprijzen stegen immers voor alle luchtvaartmaatschappijen in zowat gelijke mate en toch zijn, zoals in het verleden, de resultaten van vele andere maatschappijen, indien ook niet schitterend, dan ook niet zo bar slecht. Bovendien wordt een steeds stijgende concurrentieslag gevoerd en worden er prijzen voor

luchtvervoer aangeboden die bewijzen dat de kwestie van de brandstof alleen zeker niet bepalend is voor het slechte resultaat bij Sabena.

De wisselverliezen kunnen wij toch ook niet zo maar als onvermijdelijk aanvaarden. In de resultaatrekening van 1978 van de maatschappij komt een verlies voor van 563 miljoen plus een verlies van respectievelijk 56 miljoen en 7 miljoen op de participatie die Sabena heeft in de « Compagnie des Grands Hôtels Africains », en de « Compagnie internationale de Gestion », plus bovendien, tenzij ik mij zou vergissen, een voorziening voor een te verwachten verlies in 1979 van 476 miljoen, daar op 2 januari 1979 al een nieuwe devaluatie van de zaïre plaatsvond. Aan deze miserie schijnt maar geen einde te komen, want zopas, namelijk op 25 februari jl. werd opnieuw een devaluatie van 30 pct. aangekondigd.

Tegenover deze cijfers rijst toch de vraag of dit onvermijdelijk was en in bijkomende orde of deze verliezen door Sabena moeten worden gedragen. Daarbij wordt het argument van de Belgische aanwezigheid in Zaïre in de weegschaal geworpen.

Ofwel gaat het hier om een kwestie van cliënteel en dan stellen wij vast dat er zich weliswaar een 5 000 Belgen in Zaïre bevinden met een godsdienstige zending of in het raam van de ontwikkelingssamenwerking, doch meer dan 10 000 andere zijn er om hun brood te verdienen. En waar een gedeeltelijke tussenkomst van de hele gemeenschap, via het kanaal van de exploitatierekening van Sabena, kan worden bepleit voor de twee eerste categorieën, lijkt mij dit niet zo vanzelfsprekend wat de derde categorie betreft.

Zo daarentegen de aanwezigheid van onze luchtvaartmaatschappij in Zaïre zou zijn vereist om algemeen strategische redenen, dit wil zeggen als westerse aanwezigheid in Centraal-Afrika, vraag ik mij eveneens af of dit in een verdoken vorm van 1 miljard wisselverliezen in één jaarbilan van de Sabena moet worden gefinancierd? Hoe kunnen wij op die manier ooit klaar zien in de financiële toestand van die maatschappij?

Trouwens nu is het de brandstofkwestie en het wisselverlies die men inroept. Tot voor kort waren het het ontbreken van de tweede landingsplaats in de Verenigde Staten en het te kleine kapitaal van de vennootschap. Beide laatstgenoemde zaken kwamen intussen in orde maar de resultaten werden er niet beter op. Ondertussen blijft de maatschappij dagelijks geld verkwisten en ook hiervan zou ik weer een waslijst kleine voorbeelden kunnen geven.

Ik zal dat echter niet doen want dat zou te veel tijd vragen. Geloof mij vrij, Mijnheer de Minister, ik woon vlakbij de luchthaven en alle dagen verneem ik nieuwe voorbeelden.

Ik zal het daarbij laten wat de financiële kant betreft, om met des te meer aandrang en ergernis nog maar eens over de taaltoestanden bij Sabena te spreken.

Met gaat hier ongetwijfeld over een probleem dat niet alleen binnen de maatschappij zijn belang heeft.

Ik wil er inderdaad in de eerste plaats aan herinneren dat de toepassing van de taalwetten, zoniet voor 100 pct. dan toch in grote mate, op Sabena, een onderdeel uitmaakten van het vergelijk van Hertoginnedal in 1963. Het is een van de vele punten uit vroeger gesloten compromissen — men denke ook aan de pariteit bij de dokters in de Brusselse ziekenhuizen — waarbij aan Franstalige kant duidelijk woordbreuk werd gepleegd. Nu het jongste jaar bijna onafgebroken over woordbreuk aan Vlaamse kant wordt gesproken en een zoveelste compromis in de maak is past het zeker deze oude koeien nog even uit de gracht te halen.

De wantoestanden bij Sabena inzake de samenstelling van het personeel hebben echter nog andere gevolgen.

Volgens cijfers in mijn bezit en geleverd in antwoord op een parlementaire vraag van maart 1978 zag de samenstelling van het Sabena-personeel er toen als volgt uit:

Bij het kaderpersoneel: 173 Franstaligen tegen 75 Nederlandstaligen;

Bij de hogere bedienden: 834 Franstaligen tegen 431 Nederlandstaligen;

Bij de bedienden van gemiddeld niveau: 979 Franstaligen tegen 740 Nederlandstaligen;

Bij de lagere bedienden: 220 Franstaligen tegen 327 Nederlandstaligen;

Bij de werklieden: 678 Franstaligen tegen 2 322 Nederlandstaligen;

Bij het vliegend cabinepersoneel: 454 Franstaligen tegen 288 Nederlandstaligen;

Bij het vliegend meesterpersoneel: 389 Franstaligen tegen 122 Nederlandstaligen.

Het is een situatie om toch even blijven bij stil te staan. Zij vertoont, afgezien nog van het taalaspect, een onaanvaardbare sociale discriminatie. Gelijkaardige toestanden heb ik trouwens van in mijn jeugd in zowat alle fabrieken in Zaventem gekend, waar overal 99 pct. van de arbeiders en slechts 50 pct. van de gewone bedienden Vlamingen waren maar waar het hoger kaderpersoneel en de directie vrijwel volledig Franstalig waren.

Het is bij Sabena misschien minder erg maar het is nog in grote mate hetzelfde. Dit heeft echter, ik zei het reeds, gevolgen ook buiten de maatschappij. Vele dus in overtal aanwezige Franstalige personeelsleden met een hoog inkomen, zoals kaderpersoneel en vliegend personeel, gingen zich in de nabijheid van de luchthaven vestigen. Weliswaar niet zozeer in mijn gemeente Zaventem, want daar is het toch niet zo prettig, maar wel in Wezembeek, Sterrebeek en Kraainem. Het loont zeker de moeite om dit eens na te gaan, want deze aanwezigheid droeg er het hare toe bij om de verfransing in deze gemeenten op een buitengewone manier in de hand te werken.

Ik kom dus tot het besluit dat de niet-gerechtigde aanwezigheid van een te groot aantal Franstalige personeelsleden bij de Sabena er zelfs toe bijdraagt om de huidige staatshervorming te bemoeilijken door het probleem van de randgebieden groter te maken. Ook inzake de rechtzetting van deze toestanden werd ons reeds veel beloofd.

In de voorbije jaren heeft u zich, Mijnheer de Minister, verschoen achter het advies van de Vaste Taalcommissie, het advies van de vakorganisaties en het advies van de Raad van State, maar uiteindelijk verscheen toch het koninklijk besluit van 10 oktober 1978 met heel wat betwistbare beslissingen, waar alvast artikel 14 zegt, en ik citeer: « De taalrol wordt door de vennootschap bekend gemaakt binnen de vier maanden na de inwerkingtreding van dit besluit. » Dat zou dus vóór 10 februari 1979 geweest zijn.

Wij kunnen blijkbaar al niet meer rekenen op de besluiten van onze Vorst, want wij zijn weer een jaar later en eens te meer kwam er niets van in huis.

Het is beschamend voor de Vlamingen, maar ik geloof, Mijnheer de Minister, dat u er ook niet fier moet op zijn. Natuurlijk weet ik wel wat er gaande is en hoe men in extremis probeert nog een aantal personen die zich jaar en dag als Franstaligen bij de Sabena hebben gedragen, met traukjes naar de Vlaamse taalrol over te hevelen.

Hetzelfde gebeurde trouwens enkele jaren geleden met een aantal ambtenaren van de Brusselse gemeentebesturen... Maar moeten wij dit aan Vlaamse kant allemaal blijven aanvaarden?

Mijnheer de Minister u heeft verleden jaar na mijn uiteenzetting gezegd dat ik een redelijk standpunt had ingenomen. U heeft mij met deze uitspraak bijna gecompromitteerd in de ogen van sommige partijgenoten.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik zal dat nu niet doen, als u dat genoeg kan doen.

De heer Maes. — Wie goed geluisterd heeft zal, hoop ik, toch hebben vastgesteld dat ik opnieuw een redelijk standpunt heb verdedigd in verband met tal van problemen in het kader van deze begroting.

Maar helaas, wie in dit land, een redelijk standpunt inneemt, wordt ook dikwijls de dupe en dit wens ik na al de lessen uit het verleden, als Vlaming beslist niet meer te blijven. Daarom verwacht ik, en hopelijk ik niet alleen, dat er vooral inzake de Sabena vlug passende en rechtvaardige maatregelen worden getroffen. Het hoeft wel niet gezegd dat onze fractie alvast deze begroting niet zal goedkeuren, maar ik zou andere collega's in deze vergadering willen aanzetten dit, zeker in de toekomst, ook niet meer te doen als van al de gedane beloften in verband met de Sabena eens te meer niets in huis zou komen. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Dames en Heren, er zijn op dit ogenblik nog negentien sprekers ingeschreven in de algemene beraadslaging over de begroting van Verkeerswezen.

Je vous propose de clore la liste des orateurs. Is iedereen het daarmee eens? (*Instemming.*)

Het woord is aan Mevr. D'Hondt.

Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, wij kregen de gelegenheid om in drie commissievergaderingen uitvoerig in te gaan op de problemen in verband met de begroting van Verkeerswezen, waarvan het uitvoerig verslag een sprekend bewijs is. De verslaggever, de heer Vanderborcht, zal intussen al wel overtuigd zijn dat zijn verslag uitstekend is. Ik kan zulks alleen maar bevestigen.

Wij hebben hier grotendeels een gemeenschappelijke bekommerning. Het is moeilijk, Mijnheer de Minister, om nog iets origineels te

berde te brengen na de vorige sprekers te hebben gehoord en nadat ik al zes jaar lang de bespreking van uw begrotingen heb gevolgd. Ik maakte mij daarnet de bedenking dat de beste stuurder altijd aan de wal staan.

Ik hoop niettemin dat u, Mijnheer de Minister, hier en daar een graantje kunt meepikken van de hier gedane suggesties.

Ik wil in alle bescheidenheid en nederigheid enkele kanttekeningen bij uw begroting maken.

Op een vraag van ons waar volgens de minister de grens ligt voor de compensaties van het openbaar vervoer heeft u, Mijnheer de Minister, geantwoord dat die grens door het Parlement moet worden getrokken. Dat is vanzelfsprekend juist, maar het Parlement kan de economische wetmatigheid niet ongestraft verleggen, met andere woorden, er moet rekening worden gehouden met de algemene toestand van de financiën van het Rijk. Niemand twijfelt er op het ogenblik aan dat er grenzen zijn aan de financiële mogelijkheden.

In deze optiek zijn vooral de NMBS en Sabena zorgenkinderen geworden. Ik vraag om verontschuldiging wanneer ik in herhaling vervel, maar ik meen dat alle sprekers zowat dezelfde bronnen hebben geraadpleegd. Sta mij niettemin toe in een kleine synthese mijn ideeën over Sabena te ontwikkelen.

Voor Sabena is het uitgesloten dat men tot het in het vijfjarenplan vooropgestelde financiële evenwicht zal komen, dat staat reeds vast. Gezien de fel gewijzigde omstandigheden die negatief inspelen op de situatie van Sabena, durven wij zelfs betwijfelen of het evenwicht binnen een redelijke termijn kan worden bereikt, ondanks de onbetwistbare inspanningen die worden geleverd door de nieuwe raad van bestuur van Sabena.

Enkele redenen voor deze mislukking zijn, onder andere, dat de loonmassa bij de vennootschap expansief blijft, bijvoorbeeld 40,51 pct. in 1978. Waar er een lichte afvloeiing van personeel was in 1978-1979 — 200 eenheden blijkt het exact getal te zijn, Mijnheer de Voorzitter van de commissie, — mag men toch verwachten dat de invoering van de 38-urige werkweek zal leiden tot bijkomende aanwervingen gezien toch ongeveer 5 pct. van de gepresteerde arbeidstijd dient te worden opgevangen.

Wie iets afweet van de soms zware, extravagante loonstructuren bij Sabena weet dat de prognose van een expansieve loonmassa juist is.

Er zijn, ten tweede, de enorme en opeenvolgende verhogingen van de brandstofprijzen die slechts gedeeltelijk kunnen worden opgevangen.

Er is, ten derde, de — wat wij durven te noemen — «lagetarievenslag» inzake luchtvervoer, in verband waarmee bij Sabena grote problemen rijzen.

Ter vierde, ondanks een lichte stijging van bezettingsgraad, blijft deze bij Sabena lager dan bij haar directe concurrenten en nog onder het Europees gemiddelde.

Het in de commissie behandelde ontwerp tot statutenwijziging en kapitaalverhoging van Sabena met drie miljard, illustreert deze zorgwekkende situatie. De vraag rijst of Sabena met deze drie miljard uit de zorgen zal zijn. Een extrapolatie van de huidige kostenverhoging zou het begrotingsresultaat voor 1980 wel eens op twee miljard kunnen brengen. Wij zouden graag van de minister enkele tekens van hoop krijgen in verband met onze nationale luchtvaartmaatschappij.

Ten tweede, de NMBS.

De NMBS-compensaties bedragen 44,555 miljard. Ook hier kan men de vraag stellen waar de grens ligt van deze compensaties. De directie van de NMBS heeft in elk geval gepoogd een nieuw vervoerplan uit te werken, wat op zichzelf positief is. De minister heeft beloofd dat er geen definitieve beslissing zal vallen alvorens de parlementaire commissie werd gehoord. Bovendien wordt de oprichting overwogen van een multidisciplinaire werkgroep belast met het onderzoek van de reële behoeften van problemen van de drie transporttechnieken. Als wij dat debat aangaan, lijkt het mij nodig zeer goed bepaalde begrippen te analyseren die vrij veelvuldig worden gebruikt, zoals «algemeen vervoerbeleid» en «bevordering van het openbaar vervoer» om ze daarna op hun juiste waarde te schatten. Er worden immers wel eens drogredenen gebruikt naargelang van de sector van waaruit men spreekt. Zo bijvoorbeeld wordt als een mirakelmiddel voorgesteld de herstructurering tot één grote vervoermaatschappij. Mij lijkt dit een valse oplossing te zijn omdat de oplossing herleid wordt tot een organisatievorm. Wij menen dat op het politiek niveau eenheid in de beleidsvisie aanwezig moet zijn en niet in de organisatievorm, die mijns inziens dan bijkomstig is.

Wij hopen later op deze problematiek nog te kunnen inspelen, doch wij wensen vandaag reeds te waarschuwen voor een door de Waalse kranten opgeworpen probleem ten aanzien van de communautaire discriminatie. Ik moet de voorzitter, de heer Boey, even te-

leurstellen, want ik zal het dus toch hebben over communautaire problemen. Ik ga proberen dit in alle sereniteit te doen.

Uit de toch objectieve studie van de NMBS heb ik enkele cijfers gehaald, die ik hier wens te citeren opdat het debat later in de commissie niet van bij de start wordt vervalst.

Volgens mij kan het NMBS-plan alles zijn, maar het is niet communautair. Wel communautair is de bestaande toestand die gegroeid is uit het hanteren van twee maten en twee gewichten tussen beide gewesten in het verleden, inzake investeringen en exploitatie.

Ziehier enkele berekeningen op basis van de NMBS-studie.

Ten eerste, de gemiddelde afstand tussen de stopplaatsen in kilometer is nu in Vlaanderen 4,14 en zal, na het eventueel uitvoeren van het herstructureringsplan 5,76 zijn. In Wallonië is het nu 3,08 en zal het na herstructurering 5 zijn.

Ten tweede, het aantal stopplaatsen per honderdduizend inwoners. In Vlaanderen is dit nu 5,89 en zal het na herstructurering 4,16 zijn. In Wallonië is het nu 13,95 en zal het na herstructurering 6,64 zijn.

Ten derde, het aantal stopplaatsen per duizend vierkante kilometer. In Vlaanderen is dit nu 24, en zal het na herstructurering 17 zijn. In Wallonië is het nu 27, en zal het na herstructurering 13 zijn. In Vlaanderen zijn er thans 21 pct. stations met minder dan honderd reizigers en in Wallonië 35,5 pct.

De Waalse as heeft een verhouding aangeboden zitplaats/kilometer/reizigers kilometer van 5,24 en de Vlaamse as heeft een verhouding aangeboden zitplaats/kilometer/reizigers kilometer van 4,24. Indien men het herstructureringsplan zou onderbrengen bij de grote communautaire discussiepunten, dan is dit naar mijn oordeel compleet ten onrechte tenzij men zou twisten over de vraag of het eisen van een aantal dienstverstrekkingsvoor een bepaalde streek niet zou kunnen worden gecombineerd met financiële medeverantwoordelijkheid.

Dezelfde beschouwing kan worden gemaakt in verband met de regionale luchthavens. Daarover werd gisteren in de pers geschreven en dienaangaande vindt u ook alarmerende cijfers in het verslag.

Ik wil enkele woorden zeggen over de verkeersveiligheid. De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid heeft ons zijn jaarlijks verslag toegestuurd. De lectuur ervan is niet hartverheffend. De cijfers vragen dan ook niet om een literaire benadering. Elk beleidsmiddel, hoe gering ook, dient te worden beproefd om de kwaal van de verkeersongevallen op te lossen.

Ik wil hier even een vraag herhalen die niet in het verslag werd opgenomen maar waarop het antwoord mij zo belangrijk leek dat ik de vraag wens te herhalen. De vraag luidde of de verkeersveiligheid niet méér uit de politieke sfeer kan worden gehaald en of de gemeente niet het best geplaatst is om een kortdaat, efficiënt en dicht bij de burgers staand beleid aan te vatten. Dit in samenwerking met sensibiliseerde sociale organisaties zoals bijvoorbeeld KV die zich dag aan dag hiervoor inspant.

Mijnheer de Minister, wilt u straks het antwoord herhalen dat u in de commissie hebt gegeven? Het leek mij zo positief dat ik er u thans alvast voor dank.

Uw begroting geeft mij ook de gelegenheid *in concreto* te wijzen op de absurde situatie die de koppeling van de wet op de staatshervorming en de programmawet met zich brengt. De verslaggever wees reeds op hoofdstuk 8 van de programmawet dat het autowegenvignet invoert en dat terzelfder tijd een fonds opricht voor de bevordering van het openbaar vervoer. Bij een eventuele niet-aanname van de programmawet is er nu reeds theoretisch een tekort van 700 miljoen op uw begroting. Het is evident dat evenmin toelagen kunnen worden verleend door dit fonds zonder hiertoe door de wet gemachtigd te zijn. Over dit probleem werd in de commissie lang gediscussieerd. Wij wilden het echter in openbare vergadering nog even te berde brengen. Het is een absurde situatie wanneer op deze weg wordt verder gegaan. Laat een nederig parlementslid dit zeggen in de hoop dat het gehoord wordt.

Ik eindig in «mineurtoon»; wat niet wil zeggen dat wat volgt minder belangrijk is.

Het verheugt ons dat artikel 81-21 bepaalt dat een krediet wordt uitgetrokken van 165 miljoen voor de elektrificering van de lijn Brussel-Kortrijk en in eerste instantie voor de uitvoering van de lijn Brussel-Zottegem. Het betreft hier een pendelgebied bij uitstek. Dit is een goede zaak voor de streek van Zuidoost-Vlaanderen.

Mijnheer de Minister, wij hebben vertrouwen in u maar wij zullen echter nauwlettend toezien op de uitvoering, van voornoemd artikel.

Onze fractie zal uw begroting aannemen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Dalem. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, dans le cadre de la discussion du budget du ministère des Communications pour l'année 1980, il convient d'attirer l'attention toute particulière des membres de notre assemblée sur le projet de plan de restructuration de l'exploitation de la SNCB.

La publication de ce plan a engendré nombre de contestations bien compréhensibles et légitimes. C'est assurément le Sud-Est du pays, et notamment la province de Namur, qui devrait souffrir le plus d'une éventuelle application systématique du plan.

Le rapport établi par la SNCB souligne que « l'analyse de la situation actuelle mène à la constatation que l'exploitation du réseau se trouve dans une situation de dispersion extrême ». Mais toutes les motions et tous les communiqués de presse ont été unanimes pour reconnaître que le projet de plan était inacceptable dans sa philosophie et dans son contenu.

Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de vous rappeler que la province de Namur, qui comptait 572 kilomètres de lignes voyageurs en 1950, ne dispose plus, à l'heure actuelle, que de 273 kilomètres, soit une réduction de 52 p.c. La même constatation peut être faite en ce qui concerne les points d'arrêt puisque, sur les 170 gares recensées en 1950, 80 subsistent actuellement, soit une réduction de 53 p.c.

Les contrepropositions établies par le Bureau économique de la province de Namur, en accord avec les intercommunales de développement économique, méritent une attention particulière. Vous me permettrez d'en rappeler l'essentiel.

En ce qui concerne le secteur des voyageurs, il faudrait inclure dans le réseau « Intercity » des localités telles que Ciney, Andenne et Sambreville. L'extension du réseau de desserte locale de Namur à Givet, sur la ligne 154, et jusqu'à Bertrix, sur la ligne 166, devrait être envisagée. Dinant pourrait constituer un centre « Intercity » de desserte régionale reprenant les lignes citées précédemment. Le sud du sillon Sambre-et-Meuse demande l'application d'un coefficient spécifique pour la définition des gares à reprendre en desserte locale.

Les contrepropositions établies pour la ligne 132 Charleroi-Couvin impliquent des mesures immédiates, plus particulièrement en ce qui concerne la révision des horaires pour les correspondances, l'amélioration de la vitesse et de la régularité, la coordination des services et dessertes SNCB et SNCV, tout spécialement à Philippeville et à Mariembourg. Les nombreuses questions posées par les parlementaires concernés cernent tous les problèmes urgents pour cette ligne 132.

En ce qui concerne le secteur des marchandises et des envois de détail, une attention toute particulière devrait également être réservée au secteur situé au sud du sillon Sambre-et-Meuse. Le maintien de la gare de formation de Ronet est indispensable eu égard à son volume de mouvements et à sa situation centrale dans le réseau ferroviaire de la partie wallonne du pays; de plus, le problème de l'emploi pourra être résolu.

La desserte du parc industriel de Gembloux doit également continuer à être assurée.

Des mesures relatives à un dédoublement de la voie où les surcharges de trafic le justifient et l'amélioration de l'accueil de la clientèle, notamment par des parkings, seraient de nature à améliorer le service et son rendement.

« Les considérations précédentes sont la résultante logique de l'hypothèse retenue d'optimisation du réseau, hypothèse qu'implique la philosophie de base du projet et qui repose sur une méthodologie appropriée.

La philosophie du projet, fondée essentiellement sur la rentabilité commerciale, postule la concentration du trafic sur les axes forts du réseau et desservant des zones peuplées, d'où l'accentuation du déséquilibre entre les régions industrielles habitées et le milieu rural du Sud-Est entre autres. On peut affirmer, sans risque de se tromper, que pour les milieux ruraux, la restructuration de l'exploitation signifie surtout suppression et fermeture. »

Monsieur le Ministre, la population du Sud-Est de notre pays attend beaucoup des modifications essentielles à apporter au plan de restructuration de la SNCB. J'espère que vous mettrez tout en œuvre pour la satisfaire. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Van Herreweghe. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Dames en Heren, ik wil mij vooraf bij de minister verontschuldigen. Ziekte heeft mij verhinderd een paar vergaderingen van de commissie bij de wonen toen de begroting voor Verkeerswezen werd besproken. Het was mij dan ook niet mogelijk daar sommige vragen te stellen, waarop ik graag een antwoord zou hebben gekregen. Noodgedwongen moet ik die vragen dan ook nu stellen. Maar ik

zal dat bondig doen. En ik doe dit mede met gerust gemoed nadat ik grondig en aandachtig het substantieel verslag van collega Vanderborght heb gelezen.

De snelheidsbeperking op de weg blijft actueel in het raam van de zorg om de veiligheid van de weggebruikers en in het licht van de energiebesparing.

Ik blijf volhouden, dat een maximumsnelheid van 100 km op de autosnelwegen en 80 km op de secundaire wegen gevoelige en gunstige invloed zou hebben op beide genoemde domeinen. Er zijn landen — en niet van de minste — waar daarvan het bewijs werd geleverd en waar men trouwens streng deze normen van snelheidsbeperking eerbiedigt.

Ik maak er mij geen begoochelingen over, dat de minister vandaag — net zomin als vorig jaar tijdens het begrotingsdebat — op dit stuk zal toegeven; maar ik hoop niettemin dat ik hem toch eens zal kunnen overtuigen, dat een strengere snelheidsbeperking heilzaam zou zijn.

Het gemeenschappelijk openbaar vervoer blijft de publieke aandacht boeien.

De NMBS nam een weliswaar prijzenswaardig initiatief tot de studie voor herstructurering van haar spoorverkeer. Spijtig genoeg ging deze studie niet gepaard met een parallel gelijkaardig onderzoek bij de andere instanties voor gemeenschappelijk openbaar vervoer zoals de NMVB en de stedelijke maatschappijen. Wellicht ware een gecoördineerd onderzoek voor alle betrokken sectoren nog meer wenselijk geweest, zoals collega Maes heeft onderstreept.

Er rijzen inderdaad ernstige vragen of een aantal gebruikers van het gemeenschappelijk openbaar vervoer, bijvoorbeeld op de spoorlijnen Oostende-Gent, Gent-Mechelen, Antwerpen-Gent, niet afgestoten — om maar niet te zeggen: uitgestoten — zullen worden door sommige voorgestelde maatregelen. Met het gevolg dat zij naar eigen vervoermiddelen zullen gedrongen worden.

We zullen nog gelegenheid hebben daar nader op in te gaan wanneer de bevoegde parlementaire commissie hierover nog een diepgaande bespreking zal voeren, naar wij hopen.

Ik zou nochtans graag van de Minister horen, dat vooraf inderdaad overleg zal worden gepleegd met de onderscheidene maatschappijen voor openbaar vervoer, zodat een gecoördineerde actie naar meer doelmatigheid zou leiden.

Meteen zou dan misschien ook kunnen gepoogd worden roenadering van deze bevoegde instanties te bereiken tot realisatie van de gelijkwaardigheid van de vervoertitels op de onderscheidene vervoernetten.

Naar aanleiding van de fusies van gemeenten werd voor de grote agglomeraties deze maatregel in het vooruitzicht gesteld. Ondanks herhaald aandringen is daar nog niets van in huis gekomen, ook niet voor Gent.

Ik dring bij de Minister aan, dat hij nieuwe pogingen zou aanwenden om de betrokken vervoermaatschappijen te overtuigen; maar ik zou het bovendien op prijs stellen indien hij ons naar aanleiding van deze bespreking kon inlichten over de stand van zaken.

En intussen gaat onze bezorgheid verder naar de uitbreiding van het openbaar vervoer — vooral dan van het tram- en autobusvervoer — in het Gentse. Door de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Gent werd bij het bestuur van het Vervoer op reglementaire wijze een dossier ingediend, strekkende tot vergunning van de verlenging van de MIVG-buslijnen 17, 70 en 71. Het standpunt van de MIVG betreffende deze lijnuitbreiding werd zowel door de bevoegde regionale commissie als door het stadsbestuur van Gent bijgetreden. Tot op heden kent men de beslissing niet welke over deze aanvraag gevelld zou zijn.

Ik leg er de nadruk op dat door deze uitbreiding wijken zouden bediend worden waarvoor het gemeenschappelijk openbaar vervoer sociaal en economisch volkomen te rechtvaardigen is, terwijl de meerkost inzake exploitatie beperkt zou blijven. Ik moge eraan herinneren dat het stedelijk vervoer te Gent tot nog toe geen noemenswaardige kredieten voor de verbetering van de dienstverlening heeft mogen besteden ondanks de belofte dat de kredieten — aanvankelijk bestemd voor de geplande maar afgevoerde semi-metro — zouden besteed worden voor herstructurering, modernisering en verbetering van het klassiek vervoer. De bevolking van Gent begrijpt niet dat voor haar stad, zo scherp met problemen van verkeer en vervoer geconfronteerd, zelfs verbeteringen van beperkte omvang worden afgeremd.

Ik wou van de Minister horen welk lot een zelfs meer fundamenteel investeringspakket ter bevordering van het openbaar vervoer te Gent beschoren is.

Alhoewel ik er mij rekenschap van geef, dat het probleem van de spoorwegpostkantoren niet uitsluitend tot de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeerswezen behoort, zou ik hierover toch een paar vragen willen stellen, vooral dan in verband met het rollend materiaal van deze dienst. Het gerucht loopt dat de bevoegde algemene directie van de Regie der Posterijen een zogenaamde rationalisatie van de dienst der spoorwegpostkantoren zou willen realiseren door afschaffing van een aantal entiteiten, afschaffing gespreid over een periode van vier jaar. Bij de voornaamste argumenten voor deze maatregel steunt men zich op de personeelskosten, de materiaalkosten voor eventuele vernieuwing en de tractiekosten.

Ik wil het hier nu vooral hebben over de kosten voor vernieuwing van het materiaal, namelijk de posttreinen, waarvan beweerd wordt dat het uitsstel van uitvoering der plannen voor vernieuwing tot gevolg heeft dat dit materiaal doodversleten is. Betekent dit geen gevaar én voor het spoorverkeer én voor het personeel op de autonome zowel als op de andere postrijtuigen? Wat wordt in het vooruitzicht gesteld met het oog op eventuele vernieuwing door uitvoering van de aanvankelijke plannen daartoe, welke reeds van 1969 zouden dateren?

De Dienst Regeling Binnenvaart zit te Gent met problemen van huisvesting. Het stadsbestuur heeft aan de bevoegde instanties van uw departement en aan het kabinet een volledig dossier overgemaakt met de inventaris van al de mogelijkheden waaruit gekozen kan worden voor een mensaardige nieuwe vestiging van deze schippersbeurs.

Mag ik de Minister vragen hoe en wanneer kan beslist worden over de meest gunstige oplossing voor dit probleem?

Wij lieten er ons in het verleden nooit toe verleiden ons te mengen in een betreurenswaardige controverse zoals die welke zich de jongste maanden immer scherper aftekent tussen de nationale zeehavens Antwerpen en Zeebrugge. In Gent heeft men die controverse altijd aan gevoeld als pijnlijk in een periode waar solidariteit zo broodnodig is. Hoewel er nu zelfs ook giftige pijlen op Gent worden afgestuurd, zal ik daar thans niet op ingaan. Er komen immers nog betere kansen om de stevige Gentse argumentatie kracht bij te zetten. Maar waar wij aanvoelen hoe de elementen, welke Gent aanvoert om zijn actie tot bevordering der havenbelangen te motiveren door het bevoegde ministerie niet op hun volle waarde worden geschat, oordelen wij het billijk, rechtvaardig en noodzakelijk fel te reageren. Dat doen we nu.

In de eerste plaats is Gent er absoluut niet gelukkig mee dat de Nederlandse instanties menen hun beperkende maatregelen te moeten handhaven betreffende de toegangsmogelijkheden tot de zeesluis van Terneuzen en het zeekanaal naar Gent. Vooral als men kijkt naar de gangbare gebruiken in sluizen die, wat betreft hun afmetingen, vergelijkbaar zijn met die in Terneuzen, namelijk de sluizen in IJmuiden en in Duinckerke. Hoewel de sluis in Terneuzen tussen de binnendeuren 290 meter lang is en 40 meter breed worden slechts uitzonderlijk schepen toegelaten die niet langer zijn dan 255 meter en niet breder dan 34 meter. Bovendien mag de diepgang niet meer bedragen dan 12,25 meter.

Ondanks de stevige argumentatie van de Gentse havenautoriteiten verzetten de Nederlandse instanties zich tegen verruiming van de actuele mogelijkheden die een optimale benutting van de zeesluis in Terneuzen gevoelig zouden kunnen opvoeren. Dat betekent een strakke rem op een ernstige ontplooiing van de trafiek en van de activiteit over het zeekanaal en in het Gentse havengebied.

Ik vraag nadrukkelijk aan de Minister, dat hij zijn gezag ten opzichte van zijn Nederlandse partners zou affirmeren om hen te overtuigen van de billijkheid om bij de doorvaart van de sluis in Terneuzen toe te laten wat overal in de wereld — en ook in Nederland zelf trouwens — als volkomen normaal wordt beschouwd.

Een ander accuut probleem, dat de Gentse havenautoriteiten, het college van burgemeester en schepenen en de ganse gemeenteraad bezorgd maakt, is de beloodsing der schepen voor zeekanaal en haven. Sedert vele jaren dringt het stadsbestuur bij het ministerie van Verkeerswezen aan om een aangepast loodsbestand voor de haven van Gent.

Dit betreft in hoofdzaak: de aanpassing van de berekeningsnorm tot bepaling van het aantal loodsen nodig voor de specifieke eisen van de kanaalvaart en dan speciaal de vaststelling van de loodsprestaties die nog steeds op het Antwerps patroon zijn geënt; het instellen van een permanente dienst bij het loodswezen; tot op heden werkt het loodswezen te Gent enkel tijdens de normale kantooruren en dit op basis van een vijfdaagse werkweek; de aanpassing van het loodsenkader ten einde het permanent optreden van een loodsentekort te kunnen opvangen.

Ik bespaar u verdere technische details en cijfergegevens. De minister kent ze voldoende. Alleen wil ik er de aandacht op vestigen, dat in

1979 voor 143 schepen geen loods beschikbaar was; dat de vertering in de scheepvaart voor dat jaar op 700 uren mag geraamd worden; en dat het niet zeldzaam is schepen — vooral 's avonds — zes tot acht uren te weten wachten op een loods, alvorens die beschikbaar komt.

Oorzaak hiervan is — gij zult het begrepen hebben — het ontoereikend kader van de Belgische staatskanaalloodsen. Het normaal kader der loodsen met standplaats Gent bedraagt 40 + 4. Het huidige kader is teruggelopen tot 37 loodsen; maar het effectief beschikbaar voor de beloodsing Gent-Vlissingen en vice versa bereikt in feite amper 33 loodsen omdat twee permanent ingeschakeld zijn bij de verhalingen binnen het havengebied en één geen loodsprestaties kan verrichten wegens lichamelijke ongeschiktheid; bovendien heeft nog een andere loods op 1 maart jongstleden de leeftijdsgrens bereikt.

Dat is de realiteit in een tijd dat iedereen — en ook ministers — de mond vol heeft over aanmoediging van de tewerkstelling en bestrijding van de werkloosheid terwijl tientallen kandidaat-loodsen vergeefs wachten op een kans...

De minister van Verkeerswezen heeft nochtans toegezegd, dat 's zaterdags en 's zondags loodsen ter beschikking zouden gesteld worden, dat er later voor een 24-uren-regeling zou gezorgd worden en dat het aantal loodsen zou aangepast worden bij de nieuwe trafiek naar de haven van Gent.

De omstandigheden zijn gebleven wat ze waren, in sommige opzichten zelfs nog verscherpt, de nieuwe trafieken zijn er gekomen en nog andere komen eerstdaags op gang terwijl verdere uitbreiding van trafiek in het vooruitzicht wordt gesteld. Maar beloften, die bijna een jaar geleden werden afgelegd, werden niet ingelost.

Dat wekt ontstemming, welke ook in dit debat tot uiting moet komen.

Gent wil eenvoudig dat de optimale en trouwens gewettigde voorwaarden voor een normale rendabele en veilige exploitatie van zijn haventrafiek zouden vervuld zijn. En dat is toch niet meer dan billijk.

Wij wachten op de reactie van de Minister. Van zijn antwoord kan veel afhangen. Zelfs een geschokt vertrouwen. (*Applaus op sommige banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Ik stel voor dat wij hier de bespreking van de begroting van Verkeerswezen onderbreken om ze morgen te 14 uur te hervatten ten einde nu te kunnen overgaan tot de interpellaties.

Je propose d'interrompre cette discussion et de la reprendre demain à 14 heures, pour nous permettre d'entendre maintenant les diverses interpellations inscrites à notre ordre du jour. (*Assentiment.*)

INTERPELLATIE VAN DE HEER DE BRUYNE TOT DE MINISTER VAN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING OVER «DE ONBEVREDIGENDE AFLOOP VAN DE DERDE UNIDO-CONFERENTIE TE NEW-DELHI»

INTERPELLATION DE M. DE BRUYNE AU MINISTRE DE LA COOPERATION AU DEVELOPPEMENT SUR «LE DEROULEMENT PLUTOT DECEVANT DE LA TROISIEME CONFERENCE DE L'ONUDI A NEW DELHI»

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer de Bruyne tot de minister van ontwikkelingssamenwerking over de onbevredigende afloop van de derde Unido-conferentie te New-Delhi.

Het woord is aan de interpellant.

De heer de Bruyne. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, de afloop van de derde Unido-conferentie gehouden te New-Delhi is een ontgoocheling geweest voor iedereen die het belang kent van de ontwikkelingsvraagstukken over het algemeen en van de Unido — *United Nations Industrial Development Organization* — in het bijzonder.

Ik neem aan, Mijnheer de Minister, dat u persoonlijk en de regering in haar geheel, in die ontgoocheling delen. België was één van de 139 landen, en u zelf waart, als ik me niet vergis, één van de 155 sprekers die te New-Delhi, na 19 vergaderingsdagen, tot slot, tijdens het weekend van 9 en 10 februari, hebben moeten vaststellen dat zelfs het klassieke vage communiqué om de schijn te redden niet meer tot stand kwam. Het is een alarmsein dat aanduidt hoever de ontwikkelingslanden in de geïndustrialiseerde wereld uit mekaar zijn gegroeid in de in 1967 opgerichte Unido. In 1971 te Wenen en in 1975 te Lima was het nog mogelijk geweest op de eerste en de tweede algemene Unido-conferentie de besprekingen met min of meer dubbelzinnige teksten af te ronden. Te Lima was de splitsing tussen de deelnemende Staten al zorgwekkend en de afstand tussen droom en

daad en de praktische bezwaren waren duidelijk zichtbaar. Ik kan begrip opbrengen voor westerse regeringen die skeptisch stonden tegenover de verklaring en het actieplan van Lima waarin voorzien werd dat in het jaar 2000 het aandeel van de ontwikkelingslanden in 's werelds industriële productie tot 25 pct. zou kunnen aangroei — op dat ogenblik was het 7 pct. Maar hiermee was het probleem niet van de baan en in 1975 werd er een stroomversnelling zichtbaar, die versterkt werd door alles wat zich sedertdien in en rond de Uno, de Uno en de met haar verbonden instellingen heeft voorgedaan, ook inzake de Noord-Zuid-dialog, de internationale arbeidsverdeling, de toenemende eisen van de «groep der 77», het energievraagstuk, de schuldenlast van de ontwikkelingslanden, de zogeheten «globale onderhandelingen» en het gevaar dat het hele organigram van de Uno-instellingen, die op het gebied van ontwikkelingsbeleid bevoegd zijn, zijn samenhang verliest in de praktijk, zowel wat de middelen en de doelstellingen als de bevoegdheden en het personeelsbeleid betreft.

Maar deze interpellatie is niet bedoeld als een globale beoordeling noch van het ontwikkelingsbeleid zelf van België en van het Uno-systeem, noch van de Uno als dusdanig. Wat laatstgenoemde instelling betreft, dient onderstreept dat ze sedert jaren op vele gebieden geslaagde, concrete acties voert. Men mag ze niet beoordelen alsof de inrichting van drie internationale conferenties haar enige taak is geweest. Ze heeft zeer dikwijls in honderden projecten en contacten een vruchtbaar aandeel gehad en dit dient hier uitdrukkelijk gezegd.

Het thema van de interpellatie heeft dus uitsluitend betrekking op de derde internationale Uno-conferentie te New-Delhi en het doel is dat de Senaat langs een andere weg dan de pers, namelijk door de regering zelf, zou worden ingelicht over het verloop van deze conferentie, waarvan het algemeen belang voor het ontwikkelingsbeleid voor de hand ligt.

De voornaamste geschilpunten die tot de mislukking van New-Delhi geleid hebben, waren, volgens de inlichtingen waarover we konden beschikken:

1. De eis van de ontwikkelingslanden tot oprichting van een globaal ontwikkelingsfonds van 300 miljard dollar. De industriestaten vonden dit bedrag veel te groot. Tevens traden de sedert enkele jaren gebruikelijk geworden meningsverschillen op over het beheer van dergelijk fonds. De tijds is lang voorbij dat, zoals bij de oprichting van de Organisatie der Verenigde Volkeren, enkele grote industriële of militaire mogendheden — men denke aan de Veiligheidsraad — een beslissende invloed bij de besluitvorming voor zichzelf konden opeisen. De wet van het getal speelt haar rol in de Organisatie der Verenigde Volkeren en haar verwante instellingen, met hun zowat 160 leden, ingedeeld in gezamenlijk optredende blokken, waartegen de rijke industrielanden numeriek en politiek niet steeds zijn opgewassen, ook al wordt van die industrielanden verwacht dat ze het leeuwenaandeel van de werkingsmiddelen aanbrengen.

2. Typisch in dit opzicht zijn sommige gedeelten van de «Verklaring van Havana» van september 1979. In die verklaring wordt over zeer vele onderwerpen gesproken. Ze is de uitdrukking van de ontwikkelingsvisie van de «groep der 77» — visie die door de westerse landen zo maar niet kon worden aanvaard, dit begrip ik ten volle, maar die in hoge mate de wereldopinie beïnvloedt, of we dat nu graag hebben of niet.

Er werd gezegd dat onder meer in New-Delhi van de industrielanden gevergd werd dat ze als het ware schuldig zouden pleiten, dat ze zichzelf en hun maatschappelijk en economisch stelsel als de oorzaak van de armoede in de wereld zouden erkennen, in de zin waarin dit in de «Verklaring van Havana» wordt uitgedrukt.

3. Ten derde en ten laatste, zou in New-Delhi een nadelige invloed zijn uitgegaan van de bevoegdheidsverwarring tussen een aantal Uno-instellingen, en meer bepaald wat de rol van de Uno is bij de overdracht van technologie, een onderwerp waarvan het belang voor een algemene ontwikkelingsstrategie wel geen nader betoog behoeft.

Op die achtergrond, Mijnheer de Minister, wens ik meer bepaald een antwoord op volgende vragen:

Indien deze grote lijnen van de Uno-conferentie te New-Delhi, zoals ze in de internationale pers getrokken werden, juist zijn:

1° Dan waren deze moeilijkheden reeds maanden vooraf te voorzien. Hebben België en de andere EG-landen iets ondernomen om nog vóór de conferentie oplossingen te zoeken? Ik voeg er in mijn vraag steeds de andere EG-landen aan toe, omdat ik aanneem dat België in deze aangelegenheden zich steeds met hen beraadt.

2° Zijn er tijdens de conferentie zelf nog kansen geweest om een compromis te vinden? Zo ja, wat hebben België en de andere EG-landen gedaan om die kansen te benutten?

3° Hoe is de toestand van de Uno thans, na deze mislukking? Zit de instelling niet vastgeklemd in een diepe crisis, waarin, na boven-

vermelde problemen, ook de algemene verhouding van de Uno in het hele Uno-systeem een rol speelt?

4° Wat denkt de Minister over het nut van de voorstellen gedaan door de zogeheten «Commissie-Brandt» (*Independent Commission on International Development Issues*)?

Deze laatste vraag is bijkomstig ten opzichte van het onderwerp van mijn interpellatie en van uw ministeriële verantwoordelijkheid. Maar ik neem aan dat ook de minister, na de mislukking van de Uno-conferentie te New-Delhi, getroffen werd door de sterke weerklank die het verslag-Brandt gehad heeft in de media en in alle kringen die weten dat de ontwikkeling van de betrekkingen tussen geïndustrialiseerde en ontwikkelingslanden bepalend is voor de wereld-economie in haar geheel.

Het verslag-Brandt werd onder de titel «Noord-Zuid: een programma voor overleving» overgemaakt aan secretaris-generaal Waldheim. De commissie vindt haar oorsprong in 1977 in een initiatief van Wereldbankpresident MacNamara. Ze kan in de volgende weken en maanden wellicht stimulerend werken, al ben ik persoonlijk niet à priori geestdriftig over elk voorstel voor alweer een nieuw ontwikkelingsprogramma en alweer een nieuwe conferentie zonder een duidelijk verband met wat reeds in en rond de Uno bestaat en werkt.

Ik hoop, Mijnheer de Minister, dat uit uw antwoord de wil van de regering zal blijken om met haar ontwikkelingsbeleid bij te dragen tot de activering van de werking van de Uno, geplaatst in een beter samenhangend verband van het Uno-systeem in zijn geheel. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

De heer M. Dewulf. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, na het serene en rustige betoog van collega de Bruyne, waarvoor ik hem heel dankbaar ben, kunnen wij ten minste een klein debat houden over dit zeer belangrijke onderwerp.

Inderdaad, in deze periode van grote onstabiliteit en onzekerheid, waarvan onze bevolking zich bewust is, in deze wereld van crisis en grondige mutaties, is vermoedelijk de dialoog, of is het al een confrontatie, over de internationale industriële arbeidsverdeling de harde kern van de Noord-Zuid-spanningen, zowel in politieke debatten als in de werkelijkheid. Bezorgd, zoals de heer de Bruyne over de ongunstige afloop van de Uno-conferentie, stellen wij ons vragen waarom dit zo moest verlopen.

Veel scheen erop te wijzen dat deze conferentie een positieve afloop kon kennen. Unctad-V, Mijnheer de Minister, waarop u aanwezig was, was een mislukking maar toch geen breuk.

Tijdens de 34ste algemene Uno-vergadering, zo pas afgelopen, hadden de industrielanden en de ontwikkelingslanden, zelfs de Oostblok-landen, een consensus bereikt om uit het slop, waarin de Noord-Zuid-dialog was terechtgekomen, te geraken.

Men is reeds begonnen met de voorbereiding van de buitengewone elfde algemene Uno-vergadering van eind augustus begin september 1980. Vermoedelijk zal men dan aan de politieke tafel gaan zitten om de knelpunten van deze onderhandelingen een voor een aan te pakken. Zoals de heer de Bruyne stelde, heeft de Uno zelf, nu promoteerbaar tot een gespecialiseerde instelling, burgerrecht gekregen.

Er was vooral verwondering over de mislukking. Het was de eerste wereldconferentie van de jaren 80, aan de vooravond van deze elfde buitengewone Uno-vergadering.

Wij, burgers en zeker politieke leiders uit de EEG-landen, zijn ons bewust van de noodzaak wereldmarkten in expansie open te houden en wij zijn er ons ook van bewust dat de derde wereld daarin een toenemende rol moet krijgen.

In een document van de EEG-commissie, een verre voorbereiding op de globale Noord-Zuid-onderhandelingen, lees ik volgende alarmkreet:

«Wij zouden moeten vermijden dat de derde-wereldmarkten zouden ineenstorten» — bedoeld wordt vermijden dat zij ineenstorten voor onze economie — «door de ineenstorting van belangrijke debiteurslanden.»

Men koppelt dus de financiële deficiëntie waarin vele ontwikkelingslanden, niet noodzakelijk de armste maar de meer competitieve, zich bevinden, de groeiende schuldenlasten de financiële noden op lange termijn van hun betalingsbalansen aan hun toegang tot onze markten in de groei van de wereld-economie.

Ik citeer en ik vertaal verder: «Het is uitermate belangrijk» — voor ons — «dat de ontwikkelingslanden, vooral de ontwikkelingslanden met een gemiddeld inkomen de motorrol of tenminste de stabiliserende rol zouden blijven waarnemen die de hunne was na 1974.»

Claude Cheysson, EEG-commissaris, heeft ooit gezegd in een tamelijk scherpe redevoering dat wij 3 miljoen werklozen meer zouden hebben na 1974 indien de derde-wereldmarkten niet open bleven voor onze produkten.

Fidel Castro zegt, in één van de mooiste politieke redevoeringen die ik ooit heb gelezen, tijdens de 34ste Algemene Uno-Vergadering dat 900 000 arbeidsplaatsen in onze westerse landen worden gecreëerd dank zij de markten van de derde wereld.

Ik citeer nog even uit hetzelfde EEG-document, in het Frans:

« Pour les pays ayant opté pour une stratégie d'industrialisation largement intégrée au marché mondial et n'ayant pas encore atteint le degré de compétitivité des plus avancés d'entre eux, l'accès au marché des pays industrialisés revêt une importance plus cruciale que jamais pour le redressement de leurs équilibres extérieurs. »

Il est donc clair qu'à moins de se résigner à une aggravation sans fin de l'endettement de ces pays, la solution réside dans une augmentation substantielle de leur courant d'exportations vers les pays industrialisés. »

Ziedaar een paar algemene citaten over de complementariteit tussen de financiële stromen naar de ontwikkelingslanden in onze economie om de wereld economie gaande te houden.

De Wereldbank, een vrij serene en nog niet zo gepolitiseerde instelling, zegt in haar basisprojectie voor de jaren 1980 dat de ontwikkelingslanden inderdaad een groeivoet met 11 pct. per jaar van de uitvoer van industrieproducten zouden moeten kennen. Zij voegt er ook aan toe dat deze landen een financiële transfer van plus 5 pct. per jaar aan externe middelen zouden moeten bekomen voor een minimale globale groei.

In het op 15 februari binnengekomen eerste overzicht van de internationale handel in 1979 vind ik, doorheen onze crisiscomplexen, toch een paar bemoedigende cijfers. Zo belopen de exportopbrengsten voor de ontwikkelingslanden voor 1979 200 miljard dollar, dit is een verhoging met 25 pct. Daar moet nu wel 13 pct. inflatie worden in doorberekend. Belangrijk is echter dat de uitvoer van industriële produkten naar industrielanden met 25 pct. is gestegen, zodanig dat het exportpakket van de ontwikkelingslanden nu voor 42 pct. bestaat uit industrieproducten en 43 pct. uit grondstoffen of primaire produkten, de rest, 15 pct., zijnde brandstoffen.

Maar ook wij, de rijke landen, hebben het niet zo slecht gedaan.

De invoer uit ontwikkelingslanden, niet Opec-landen, is gestegen met 30 pct. in waarde en met 15 pct. in volume.

Inzake industrieproducten is het saldo ten gunste van de industrielanden gestegen met 15 miljard waarmee wij komen tot een absoluut rekord van 70 miljard dollar.

Mijnheer de Minister, ik moge nog even citeren uit een verslag van experts over de EEG en de wijzigingen in de internationale arbeidsverdeling. Het is het verslag-Paul Marc Henri, over de wederzijdse bindingen tussen het interne en externe beleid van de gemeenschap.

Daarin stelt men dat de EEG, onze negen Lid-Staten, nog altijd in de internationale industriële arbeidsverdeling een bevoorrechte positie bekleden, niet alleen omdat zij de eerste uitvoerder zijn van industriële produkten, maar ook omdat de concurrentiedruk van de ontwikkelingslanden nog niet zo hard tot de Lid-Staten doordringt zoals dit reeds het geval is voor de Verenigde Staten van Amerika of Japan.

De heer Paul Marc Henri, voornaamste auteur, zegt in dit verslag nog het volgende:

« Pour l'Europe, ceci entraîne que les grandes orientations de ses politiques industrielles doivent être systématiquement confrontées à celles de ses partenaires du tiers monde. »

Hij geeft dan een aantal tips voor het nieuwe industriële beleid in een interdependente wereld.

Mijnheer de Minister, ik kom nu tot het monumentale document van de OESO: *Facing the futures: mastering the probabel and managing the unpredictable*.

Ook in dit document staan een aantal belangwekkende hoofdstukken over de industriële interdependentie. Niet alleen vindt men er de scenario's, maar ook het studiewerk dat tot die scenario's heeft geleid en waarin men de internationale arbeidsverdeling, vooral de industriële, koel beziet over de twintig volgende jaren als een positieve uitdaging. In tegenstelling misschien met wat de heer de Bruyne zo pas heeft gezegd, aanvaardt men daarin wel dat tegen het einde van deze eeuw 24 tot 26 pct. industriële productie zal toekomen aan de derde wereld. Deze studie ontleedt een aantal sectoren, in moeilijkheden zoals textiel, scheepsbouw, automobielenindustrie. Zij heeft het over de nieuwe sectoren en over wat er aan interdependente arbeidsverdeling mogelijk is.

Mijnheer de Minister, er bestonden dus van westerse en EG-zijde soliede studies, goede verslagen. Wij waren gewapend om naar een

conferentie te gaan die vooral zou handelen over internationale industriële arbeidsverdeling. Vandaar dan ook de verwondering van EEG-zijde, van OESO-zijde, over de mislukking.

Is de uitleg te vinden in de conferentie van Havana? Is het de nieuwe aanpak waarmee de niet-gebonden harde kern van de 77 naar de nieuwe grote internationale onderhandelingsstafels wil gaan?

De heer de Bruyne heeft reeds gezegd waarover de confrontatie is gegaan. Het is ditmaal inderdaad een echte confrontatie geweest. Alleen twee kleine resoluties werden aanvaard, de ene over de vrouwen en de industrialisering, de andere over het decennium voor industriële ontwikkeling voor Afrika. Voor de rest was er zelfs geen consensus rond een verklaring over de punten van overeenstemming en de punten van niet-overeenstemming.

Ik herneem de vragen van de heer de Bruyne: was er slechte voorbereiding van onze kant, was er ter plaatse slechte coördinatie of was er inderdaad in de groep van de 77 geen materie meer politiek onderhandelbaar? Voor de eerste keer is de hele westerse wereld, progressieven en meer conservatieven, verplicht geweest te stemmen tegen de slotresolutie van de groep van de 77.

Mijnheer de Minister, met veel belangstelling heb ik alle verklaringen gelezen die namens de Gemeenschap werden afgelegd. Onder meer de verklaring van commissaris Davignon was een boeiend stuk. Er waren ook nog enkele teksten over een zevental onderwerpen van de conferentie.

Ik heb ook met veel belangstelling uw redevoering gelezen. Ik meen dat de Gemeenschap openstond voor onderhandelingen maar dat er ergens iets mis is gelopen. U bent ons daarover uitleg verschuldigd, omdat, zoals de heer de Bruyne reeds zei, wij eerlang de voorstellen van de commissie-Brandt zullen bespreken.

Anderzijds is de voorbereiding van de globale Noord-Zuid onderhandelingen reeds bezig. Binnenkort is er weer een bijeenkomst van de EEG-ministerraad, namelijk van de ministers van ontwikkelingssamenwerking.

Wij kennen uw belangstelling en uw creativiteit, Mijnheer de Minister. U zult in verband met het hernemen van deze Noord-Zuid-dialogoos vermoedelijk een bijzondere bijdrage willen leveren. Ik vraag u, na uw uitleg te hebben gehoord, daar zelf het initiatief te nemen.

De heer Wyninckx voert straks nog het woord. Misschien kunnen wij samen met de heer de Bruyne en met vertegenwoordigers van andere fracties besluiten tot het houden van een grondig parlementair debat over deze zaak. Dan kunnen wij enerzijds de voorstellen bespreken van de Brandt-commissie — het is een boeiend document dat binnenkort wordt vrijgegeven — en kunnen wij anderzijds zien hoe ver men staat aan ministeriële zijde met de voorbereiding van de nieuwe Noord-Zuid-dialogoos.

Ik herhaal nog eens, Mijnheer de Minister, er zijn zoveel positieve punten te onderkennen in de harmonische herleving van de wereld-groei in onderlinge afhankelijkheid en in onderlinge complementariteit, dat het goed is dat de vertegenwoordigers des volks en de executieve daarover een grondig debat houden. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, uit de conferentie van New-Delhi kwam maar één enkel punt waarover iedereen het eens was, namelijk dat deze bijeenkomst waaraan ruim 2 500 afgevaardigden uit de meest diverse hoeken van de wereld deelnamen, een volkomen mislukking is geworden.

The Times schreef: *The rich nations sent the world's poorer nations home empty handed...*

The International Herald Tribune schreef: *The UN-meeting splits rich and poor.*

Die Welt zei: *Forderung der Dritten Welt nach Milliardenfonds unannehmbar — So ist Zusammenarbeit unmöglich.*

En *Le Monde* tenslotte schreef: *L'échec de la conférence de l'Onudi à New Delhi. Une nouvelle occasion manquée pour le tiers monde.*

Deze mislukking voegde zich bij de reeds lange reeks van fiasco's.

De belangrijkste mislukking was wellicht deze van het tweede ontwikkelingsdecennium van de Verenigde Naties in zijn geheel waarvan de krachtlijnen tien jaar geleden in oktober 1970 werden aanvaard.

Na de mislukking van de Unctad-V in mei 1979 te Manilla is eveneens de Noord-Zuid-dialogoos blijkbaar definitief vastgelopen.

Ter gelegenheid van een interpellatie een tweetal weken geleden, gericht tot uw collega van Buitenlandse Zaken, hebben wij dit thema

reeds benaderd vanuit de internationale samenhang en de toename van de spanning in de wereld.

De Noord-Zuid-dialoog is een essentieel onderdeel van een politiek van wereldvrede en van samenwerking. Niet alleen een Oost-West-maar ook een Noord-Zuid-dialoog is noodzakelijk.

In plaats van zijn tijd te verliezen in het zoeken van de «schuldige» de «onredelijke», de zondebokken, moet alles in het werk worden gesteld, om iets te verwezenlijken op de eerstkomende uitzonderlijke algemene vergadering van de Verenigde Naties die in augustus aanstaande te New York gehouden wordt en aan dit thema gewijd is.

Het enig lichtpunt vandaag is het Noord-Zuid-rapport van de Willy Brandt-commissie. Ik wil de vraag herhalen die ik ook stelde aan uw collega, de minister van Buitenlandse Zaken:

Mogen wij verwachten dat de regering de stellingen daar ingenomen, zowel wat het onmiddellijk noodhulpprogramma, als de lange-termijnvoorstellen, ernstig zullen onderzoeken?

Kan — en hier sluit ik mij aan bij wat collega Dewulf heeft gezegd — in deze Kamer niet een uitgebreid debat plaatshebben over de algemene gegevens van de politiek die vandaag de wereld beheerst: gebrek aan dialoog en toeneming van de internationale spanningshaarden? Voor de derde opeenvolgende maal wordt in de Senaat dit zo belangrijk thema behandeld. Het is betreurenswaardig dat dit thema zelfs de krantekoppen niet zal halen. Wij spreken hier immers niet voor de kranten, maar wij zouden anderzijds toch graag hebben dat de publieke opinie beseft dat over zo iets zinnigs en zo iets noodzakelijks in deze Kamer wordt gesproken.

Het is een feit dat de eenparige motie van de Senaat naar aanleiding van de verbanning van Sacharov totaal onbesproken voorbij is gegaan en zelfs de krantekoppen niet heeft gehaald.

Het debat waar minister Simonet werd ondervraagd, en waar ook collega Dewulf een lange uiteenzetting heeft gehouden, is op dezelfde wijze gesmoord. Dit doet pijn aan het hart van degenen die denken dat de politiek van vrede en ontwapening en van dialoog tussen Oost en West en Noord en Zuid op het ogenblik allicht het belangrijkste is waarover wij hier zouden moeten discussiëren, omdat het één van de grote factoren is van onze toekomstige welvaart en ons toekomstig welzijn. Telkens weer gebeurt de bespreking in betreurenswaardige omstandigheden.

Wij in dit land en in het Westen kunnen ons doodeenvoudig niet veroorloven de reeks van falingen verder voort te zetten, die de Noord-Zuid-dialoog kenmerken.

Het gebrek aan dialoog kan alleen maar ten goede komen aan de extremisten van beide kampen: rijk en arm.

Wij dreigen aldus op wereldschaal de drama's te beleven die zich binnen de grenzen van ons eigen land voordeden bij de opkomst van het kapitalistisch systeem tijdens de vorige eeuw.

De verproletarisering van de volkeren in de ontwikkelingslanden moet uiteindelijk leiden tot brutale breekpunten waarvan het geweld, de omvang en de vernielingsgevolgen niet overzichtelijk zijn.

De vraag rijst wat het nut is van vergaderingen waar de afgevaardigden geen onderhandelingsruimte hebben, waar een reeks van naast elkaar lopende monologen nergens raakpunten vinden met elkander.

Er bestaat een dringende noodzaak om deze bijeenkomsten uit het moeras van hun technische specialisatie te halen en een reële politieke dialoog op gang te brengen die uitmondt op een concrete politieke wil.

Wat is onze regering zinnens te ondernemen in deze richting?

Is het nu nog niet duidelijk geworden voor iedereen dat de oprichting van de nieuwe economische wereldordening, waarover zoveel wordt gepraat maar zo weinig aan gedaan, niet kan worden overgelaten aan het vrije spel van de multinationale ondernemingen die het hanteren van de marktmechanismen enkel zien in verhouding tot hun winst, prestige, en machtswellust?

En dat de industrialisering van de derde wereld niet op deze chaotische en anarchistische wijze mogelijk is?

Kan nog iemand redelijk voorhouden dat de doelstellingen vastgelegd tijdens Unido-II in maart 1975 te Lima binnen dit vermolmd en voorbijgestreefd kader bereikbaar zouden zijn?

De industrialisering van de derde wereld — het werd vanop deze tribune reeds gezegd — waarbij te Lima gesteld werd dat tegen het jaar 2000, 25 pct. van de industriële wereldproductie door deze landen zou moeten worden geleverd tegen 9 pct. vandaag, kan niet over-

gelaten worden aan het vrije spel van de privé-multinationale ondernemingen.

De gevolgen van deze handelwijze zijn maar al te goed gekend: ontzettend zware sociale belastingen; ongehoorde uitbuiting van de arbeiders; ontstaan van krottenwijken en sloppensteden; verwaarlozing van de basisbehoeften van de bevolking; voeding, gezondheid, onderwijs; verwaarlozing van de landbouw; ontaarding van de eigen culturele waarden en sociale bindingen.

Wij, Vlaamse socialisten, klagen, en terecht, over de werkloosheid in eigen land, en samen met ons iedereen. De situatie in de derde wereld is echter zonder vergelijking met onze toestand.

De vooruitzichten van de OESO voor de nabije toekomst gewagen van 20 miljoen werklozen in de geïndustrialiseerde westerse wereld.

Een recente schatting van de Internationale Arbeidsorganisatie spreekt van 40 miljoen volledig werklozen, doorgaans zonder systeem van werkloosheidsvergoeding, waaraan 290 miljoen gedeeltelijke werklozen moeten worden toegevoegd; dus 330 miljoen werklozen of 43 pct. van de beschikbare arbeidskracht zitten zonder gewaarborgd levensinkomen in de derde wereld. De vraag is: hoelang nog vooraleer een totale ineenstorting van de sociale wereldordening andere bedreigingen voor de wereldvrede zal stellen dan deze die ons nu reeds bedreigen in Oost-West verband.

Dat was ook een van de krachtlijnen van mijn interpellatie tot uw collega van Buitenlandse Zaken, nu zowat twee weken geleden.

Dus geen ontwikkeling zonder industrialisering in deze landen. Maar geen wilde industrialisering naar het westers model uit het verleden met al de naweeën van een onmeedogenloos privé-kapitalisme.

Het probleem is te belangrijk dan dat wij het overlaten aan technici, technocraten, bureaucraten.

Het wordt tijd dat de bewuste politici die bekommerd zijn om een leefbare toekomst te waarborgen aan de mensheid de koppen bijeensteken.

En dan luidt de slotvraag: Hoe ziet de regering de voorbereiding van de augustus-bijeenkomst van de Verenigde Naties en, zoals ik ook aan minister Simonet heb gevraagd: welke initiatieven zal zij nemen ter voorbereiding van deze bijeenkomst? (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Eyskens.

De heer Eyskens, Minister van Ontwikkelingssamenwerking. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, ik dank de sprekers voor de deskundige uiteenzettingen die ik heb mogen aanhoren over een probleem dat inderdaad niet brandend actueel in de belangstelling van de openbare opinie ligt en waar rond zich in ons land zeker geen politieke controverse ontwikkelt.

Deze verdringing van het collectief bewustzijn in ons land, ofschoon België meer buitenland dan binnenland is, moet ons niet ontmoedigen, integendeel. Het is des te meer noodzakelijk hierover na te denken omdat het alles weloverwogen gaat om een problematiek die natuurlijk de dimensies van ons land overstijgt, en waar wij ook niet zoveel kunnen aan doen, maar in elk geval een problematiek die op absoluut evidente wijze onze toekomst bepaalt, en de toekomst van Europa, en uiteindelijk de vraag of wij zelf en onze kinderen zullen leven op een leefbare aarde of op een aarde gespleten in twee werelden die elkaar zullen bestrijden waardoor zij eventueel de duivelskrachten van het laatste oordeel over onze planeet zullen laten neerkomen.

De drie interpellanten hebben beschouwingen ontwikkeld waarop ik gelijktijdig kan antwoorden. Sommigen hebben ook specifieke vragen gesteld.

Een eerste vraag die ik zou willen behandelen is: wat zijn de oorzaken van de mislukking van Unido?

Ik heb niet zulk een lange ervaring in dit soort bijeenkomsten. Mijn eerste grote internationale bijeenkomst was Unctad. Daar reeds was ik vrij ontgoocheld. Het was een bijna-mislukking. Bovendien, en hier sluit ik aan bij de beschouwingen van de heer Wyninckx, kan men de vraag stellen wat het nut is van een dergelijke gigantische bijeenkomst waar duizenden mensen samentroepen, die wekenlang toespraken moeten aanhoren en waar het absentisme ook welig tiert, waar men zich afvraagt of er ook echt genegotieerd wordt, of het enkel gaat om een opeenvolging van declamaties en monologen. Met het geld dat een dergelijke internationale bijeenkomst kost, zou men heel behaarswaardige projecten in de ontwikkelingslanden onmiddellijk kunnen realiseren.

Ik ben hierover ontgoocheld, maar anderzijds ben ik aangemoedigd door de wijze waarop de EEG het aanpakt in het kader van

onze geprivilegieerde relaties met de ACP-landen. Hoe langer ik deze zaken volg, hoe meer ik vind dat het enige werkzame model van grootscheepse coöperatie met ontwikkelingslanden het model is dat werd opgenomen in het vernieuwde verdrag van Lomé, dat trouwens eerlang in het Parlement zal worden besproken. Daar heeft men de goede onderhandelingsmethode; de EEG spreekt met één stem en de ACP-landen ook. Er wordt onderhandeld in kleine werkgroepen waarin de thema's worden besproken. Daarop volgt de finale arbitrage door de ministers, al moet dit dan soms wel gebeuren in nachtelijke marathons.

Indien wij de Noord-Zuid-dialogoog met enige kans op succes willen in stand houden is het, naast de inhoudelijke problemen, ook zeer belangrijk dat wij zouden nadenken over de procedurevoorstellingen. Daar hangt heel veel van af. De EEG zou, met haar ervaring van de Lomé-onderhandelingen, kunnen voorstellen dat in de Verenigde Naties een gelijkaardig model zou worden toegepast. Een vraag die sterk wordt betwist betreft het voorzitterschap. Wie gaat het voorzitterschap waarnemen over deze onderhandelingen? Wie gaat voorzitten over wat? In het kader van de Lomé-onderhandelingen is dit echter een gedane zaak. Op het vlak van de procedure zouden wij dus voorstellen kunnen doen waarbij wij ons inspireren op de Lomé-onderhandelingen.

De oorzaken van de mislukkingen die spectaculair zijn aan het licht getreden op de Unido-bijeenkomst zijn veelvuldig en te wijten aan een spijtige samenloop van ongunstige factoren. Ongetwijfeld zijn er de oliecrisis en de economische crisis die ons en de ontwikkelingslanden zwaar teisteren, naast de andere crisissen die wij kennen. Dit heeft tot gevolg dat in de publieke opinie steeds kritischer stemmen opgaan inzake ontwikkelingsbeleid, wat een kortzichtige reactie is, daar het ontwikkelingsbeleid uiteindelijk ook in ons eigen belang is. De politieke vertaling daarvan betekent voor veel westerse landen en ook voor bepaalde EEG-landen dat ze het been moeten stijf houden, niets meer kunnen toegeven, geen grotere financiële inspanningen kunnen doen en bijgevolg alle nieuwe eisen van de ontwikkelingslanden van de tafel moeten veveegd worden.

De belangrijkste oorzaak van mislukking is de politisering van de Noord-Zuid-dialogoog, waarbij bepaalde ontwikkelingslanden die meners zijn, moedwillig in het debat allerlei problemen te berde brengen die van politieke aard zijn en het zicht op de reële problematiek verduisteren: Rhodesië, Zuid-Afrika, Israël, de Palestijnse kwestie enzovoort. Dit wekt verwarring en maakt dat andere posities volgens andere demarcatielijnen tussen de landen in het debat worden gehoord.

Het tweede element van politisering is het plaatsen van grote vraagtekens achter de «detente»-politiek van de grote mogendheden en meer bepaald van de Sovjetunie na de invasie in Afghanistan. Dat heeft ongetwijfeld zwaar gewogen op het debat. Er is dus een doorkruising van de Noord-Zuid-dialogoog door een Oost-West-tegenstelling en een groeiende Oost-West-polemiek. In die polemiek ontstaat een toenemende irritatie in hoofde van de westerse landen die al maar door in het schietkraam van de kritiek in al deze internationale enakels worden tentoongesteld. Er wordt ons gezegd dat het ontwikkelingsprobleem onze verantwoordelijkheid is vermits wij een koloniaal verleden hebben. Wij zouden er een grote chaos hebben gemaakt en moeten dus opdraaien voor de financiële gevolgen. Men zou dit ietwat genuanceerder moeten benaderen dan in dergelijke termen. Bovendien blijkt uit de statistieken dat op het wereldtotaal van de openbare ontwikkelingshulp de OESO-landen 81 pct. spenderen, de Opec-landen 17 pct. en de Oostbloklanden slechts 2 pct.: de Sovjetunie spendeert 0,03 pct. van haar BNP in de vorm van openbare ontwikkelingshulp. De liefdesverklaringen van bepaalde Oostblok-landen ten aanzien van de ontwikkelingslanden stoeien derhalve eigenlijk niet op objectieve feiten. Als er dan toch iets gedaan wordt — veel te weinig, dat geef ik toe —, dan komt het in grote mate van de westerse landen. Dit verwekt een toenemend ongenoegen.

De volgende oorzaak van het ongenoegen is dat de westerse landen in deze internationale vergaderingen, waar het aantal leden toeneemt doordat er steeds meer landen bijkomen — de groep van 77 is al met 120 — zich geminoriseerd voelen en ook geminoriseerd zijn. In de Uno zelf beschikken bepaalde westerse landen over een vetorecht. Om dat te vermijden en te omzeilen, creëren de ontwikkelingslanden parallelle circuits zoals Unido en Unctad. Dit zijn parallelle mechanismen die men heeft ontworpen om het vetorecht van de grote mogendheden te omzeilen. Dit verwekt ook een gevoel van onvrede en van gebrek aan intellectueel comfort in deze internationale bijeenkomsten.

Een andere reden is dat enerzijds bepaalde ontwikkelingslanden zeer demagogische stellingen hebben ingenomen door zeer veeleisende stellingen te verdedigen en anderzijds de westerse landen zich niet hebben kunnen onttrekken aan een conservatieve reflex. Deze dema-

gogische stellingen werden onder andere verdedigd door landen zoals Cuba dat niet helemaal geloofwaardig overkomt in dit debat, waarbij een grote som wordt geëist — het miljardenfonds — met als bezwarende moeilijkheid dat de ontwikkelingslanden voorstelden dit fonds te laten beheeren door hen zelf, dus geen medebeheer vanwege de westerse landen die wel de financiële middelen moeten leveren. Er zijn al fondsen genoeg; ze werken niet allemaal efficiënt, en dat is een eufemisme. De reactie van het Westen was: wij willen wel helpen, maar niet meer via een nieuw fonds, wel via de bestaande kanalen. Dit heeft geleid tot een zeer spijtige escalatie, waarbij een conservatieve reflex is ontstaan bij bepaalde westerse landen. Die welke het meest een defensieve houding hebben aangenomen zijn — het spijt mij dit te moeten zeggen — de Duitse Bondsrepubliek, de Verenigde Staten van Amerika tot op zekere hoogte en Frankrijk, dat altijd mooie verklaringen aflegt, maar wanneer het erop aankomt over te gaan tot het opmaken van de rekeningen zich op een lager trapje plaatst.

Wat heeft België gedaan? Wij hebben de Noord-Zuid-dialogoog en de Unido-conferentie toch wel voorbereid intern; er zijn heel wat voorbereidende contacten geweest.

Op de Unctad-conferentie heeft België zelfs een klein incident gehad met de EG-partners, omdat wij het enige land zijn geweest dat een formele en precieze belofte heeft gedaan inzake de financiering van de zogeheten *second window*, het tweede luik in het fonds van de grondstoffen. De andere EG-partners waren kwaad op mij, ofschoon in de afspraak stond dat men vrijblijvend zich mocht engageren zoals men wou.

Wij hebben ook EG-bijeenkomsten gehad op 15 en 16 januari waarop de Unido-conferentie werd voorbereid en waarop vooral werd gesproken over de basisbehoeften, de *basic needs*. Ter plaatse hadden wij een voortreffelijke ambtenaar, onze ambassadeur in Wenen, Mevr. Devers. Zij was voorzitter van groep B en ik heb horen zeggen dat zij dit voortreffelijk heeft gedaan. Zij heeft een bemiddelende rol gespeeld en gepoogd bruggen te slaan tussen de *die-hards* van de EG en bepaalde landen van de derde wereld. Helaas hebben deze pogingen niet mogen baten.

Ik heb in mijn uiteenzetting nog eens het idee onderstreept en herhaald van de oprichting van een soort pact voor solidaire groei. Inderdaad, één van de fouten tegen de logica die worden gemaakt op alle internationale bijeenkomsten is dat men sterk staat op de herverdeling van de koopkracht — wat noodzakelijk is — maar dat men daarbij vergeet dat om de koopkracht te kunnen herverdelen deze eerst moet worden geproduceerd, niet door onze centrale banken — die fictieve koopkracht produceren — maar door de economie. Men vergeet dan ook dat er bijgevolg een onvermijdelijk verband is tussen herverdeling van de koopkracht en economische groei.

Fout is, dat men de economische groei loskoppelt van het herverdelingsprobleem. Dit kan ook op binnenlands vlak erg moeilijke discussies geven en misschien zelfs een dovemansgesprek worden, maar het is ook zo in internationaal verband.

Het idee van solidaire groei bestaat erin dat landen die nog groeien en die een bepaald peil van inkomen per hoofd hebben bereikt — ik denk aan 3 500 dollar — zich in een pact zouden verbinden om solidaire en volgens een automatisme een bepaald procent van de marginale groei ter beschikking te stellen voor transfer van koopkracht naar ontwikkelingslanden. Met een gemodificeerd systeem, met een progressieve schaal, rekening houdend met het draagvermogen van iedereen, maar waarbij alle landen voor hun verantwoordelijkheid worden geplaatst: de westerse landen, de landen van het Oostblok, de nieuwe industrielanden die tegenwoordig ook kunnen bijdragen, en de Opec-landen. Ik weet vooraf dat waarschijnlijk de Oostblok-landen zullen weigeren en ook de nieuwe industrielanden. Ik kom meer en meer tot de overtuiging dat, indien wij iets willen doen voor de ontwikkelingslanden in de huidige moeilijke omstandigheden, dit moet gebeuren in samenwerking tussen de westerse landen en de olieproducerende landen. In deze triangulaire samenwerking — westerse landen, olieproducerende landen, ontwikkelingslanden — kunnen wij een model ontwerpen dat geen model is van confrontatie maar van coöperatie. Ik weid niet uit over het pact van solidariteit of over de technische aspecten hiervan.

Indien zou blijken dat de Noord-Zuid-dialogoog niet van start gaat of dat al die problemen worden voortgewenteld als molenstenen in maandenlange en jarenlange vergaderingen in zoveel opgesplitste werkgroepen, vermoed ik, en hoop ik, dat vele ontwikkelingslanden zich zullen richten tot de EG. Uit mijn contacten met deze landen blijkt steeds een groter wordende belangstelling voor het Lomé-model. Op een bepaald ogenblik, bij oostententis van internationale oplossingen en werkzame modellen, zullen wij met ons negen de moed moeten opbrengen met bepaalde ontwikkelingslanden, die niet behoren tot de groep van de 56, een Lomé-verdrag *ad hoc* te negotieren.

Er zijn onderhandelingen met de Asia-landen, met de landen van het Pact van de Andes. Maar we kunnen verder gaan op structureel gebied en in dat verband sluit ik mij aan bij wat de heer Wyninckx zei. Het ontwikkelingsprobleem is ook een probleem van structuurhervormingen. Ik geloof niet in de haalbaarheid van het ineens uit de mouw schudden van een groots nieuw wereldmodel. Ik geloof wel in een stap-voor-stap-methode waarbij de goede impulsen en mechanismen van de markteconomie worden gevaloriseerd, terwijl de negatieve kanten ervan worden uitgeschakeld.

Zo denk ik dat in het Verdrag van Lomé, het Stabes-systeem en andere ingrepen een zeer positieve bijdrage zijn tot een geleidelijke opbouw van een nieuw internationaal wereldsysteem, ook al blijft het beperkt tot de geprivilegieerde relatie van de EG-landen met een groot aantal landen van de derde wereld.

Een andere zeer korte overweging die ik wil maken, Mijnheer de Voorzitter, is dat wij intellectueel allen voorstander zijn van een transfer van koopkracht. Ik vind dat het niet moet gebeuren door het creëren van een nieuw fonds. Als wij dat doen, dan moeten wij daarin een groot deel bilaterale hulp behouden. Daarvan zijn wij meester en daarbij hebben we een eigen manoeuvreerruimte. We kunnen denken aan de nodige terugvloeiing van bepaalde uitgaven die we doen. We hebben in ons land 300 000 werklozen. Het is belangrijk dat van die hulp ook iets kan terugvloeien voor onze eigen tewerkstelling. Wij hebben dat beter in handen wanneer we bilaterale hulp geven. Ik voeg er evenwel aan toe dat die bilaterale hulp onder multilaterale controle moet staan. Men moet duidelijk maken wat men doet, op welke basis en wat achter de cijfers schuilt. Dat moet multilateraal worden gecontroleerd, eventueel met een systeem van multilaterale penaliserende. De vraag is, wat daarvan de concrete inhoud zou kunnen zijn.

Wat de rol van de multinationale ondernemingen betreft, Mijnheer Wyninckx, meen ik dat zij een bijna onvermijdelijk vehikel zijn van de overdracht van technologie, althans in bepaalde domeinen. Ik ben een groot voorstander van het overbrengen naar ontwikkelingslanden van zachte en aangepaste technologie waarbij een beroep op de kleine en middelgrote ondernemingen wordt gedaan. Maar het valoriseren van een kopermijn in een ontwikkelingsland kunt u moeilijk in handen geven van een kleine of middelgrote onderneming. Daarvoor zijn grootschalige combinaties nodig. Dat kunnen multinationale ondernemingen of generationeeliseerde bedrijven zijn. Ik constateer dat de maatschappelijke en sociale structuurverstoringen en structuurvernietigingen die kunnen voortspruiten uit een ongenueanceerde en stormachtige industrialisering zowel kunnen worden verwerkt door een multinationale onderneming als door een generationeeliseerde onderneming. Men moet het geval per geval onderzoeken. Indien een generationeeliseerd bedrijf wordt geleid door onbekwaam kaderpersoneel of managers of corrupte managers, dan cumuleert zij al de nadelen van een multinationale onderneming en voegt er nog een aantal aan toe.

Wat het optreden van multinationale ondernemingen betreft, moeten we komen tot een internationale gedragscode. De OESO heeft er een in uitwerking en in bestendige aanpassing. Wij zouden het op ruimere schaal kunnen doen met een ingebouwd sanctiemechanisme. Tegenover multinationale ondernemingen zouden ook multinationale vakbonden moeten worden geplaatst. Coöperatie is ook samenwerking wat betreft het uitbouwen van sociale structuren. We moeten in ons land ook een beroep doen op onze sociale organisaties om in de ontwikkelingslanden bepaalde initiatieven te nemen. Tenslotte moet de rol van de multinationale onderneming worden ingekapseld in een context die bijvoorbeeld deze is van het Verdrag van Lomé, waarbij bepaalde constraints wegen op de manoeuvreerruimte van de multinationale ondernemingen.

De heren de Bruyne, Wyninckx en Dewulf hebben vragen gesteld over de commissie-Brandt. Ik meen dat die commissie juist op tijd komt, vermits wij helemaal in het slop zitten. Het is een indrukwekkend ideeënpakket met belangrijke voorstellen. Wij moeten die voorstellen nu toetsen op hun technische haalbaarheid, bepaalde cijfers nagaan, en ze vervolgens toetsen op hun politieke haalbaarheid in aparte gesprekken die niet onmiddellijk op het forum hoeven plaats te hebben.

Er is ook een interessant voorstel van de Oostenrijkse kanselier Kreisky. Het is een soort Marshall-plan voor de ontwikkelingslanden. Ik houd niet van die benaming, zij is tamelijk onhandig. Er is geen Marshall-plan nodig. Wij moeten de zaken in ieder geval anders gaan voorstellen. Indien wij de landen er kunnen van overtuigen dat naarmate zij kunnen groeien zij meer kunnen bijdragen tot de ontwikkelingshulp, dan kan een belangrijke stap voorwaarts worden gedaan op het vlak van de deblokkering.

Bij wijze van slot moge ik nog zeggen, Mijnheer de Voorzitter, dat een transfer van koopkracht natuurlijk moet dienen om de vraag te stimuleren, maar dat daarmee de kous verre van af is. Als het transfer

van koopkracht alleen de vraag stimuleert, valt de beweging stil na één keer. Dan wordt de import voor één keer gefinancierd en daarmee is het dan gedaan. De transfer van koopkracht moet ook ingrijpen aan de aanbodzijde, dus niet alleen aan de vraagzijde. In de ontwikkelingslanden moet aan de aanbodzijde de produktiviteit worden verhoogd, nieuwe producties worden georganiseerd, aan innovatie worden gedaan en management op zijn poten worden gezet. In onze landen, aan onze aanbodzijde, moeten wij komen tot industriële omschakeling, industriële innovatie, of in het kort tot wat minister Claes op papier heeft gezet en waarmee hij bezig is, namelijk een politiek van industriële vernieuwing.

Maar, ik wil mij niet ontveinen — en u waarschijnlijk ook niet — dat wanneer een beleid van grondige aanpassing aan de aanbodzijde in onze landen op de dagorde staat — niet op basis van toespraken maar aan de hand van concrete gevallen — het heel moeilijk is, er allerlei inertie optreedt en dat er voor concrete gevallen niet altijd een politieke meerderheid is om al de consequenties te trekken uit de noodzaak tot aanpassingsinspanningen die wij moeten leveren. Nochtans, indien wij deze aanpassingsinspanningen niet doen en wij ons laten meedrijven op een conservatieve reflex van zelfbehoud, wat op termijn een reflex zou kunnen zijn van zelfvernietiging, dan gaan wij de boot missen en kunnen wij in een situatie komen — vooral een land als België — die ons uitermate kwetsbaar maakt.

Ik dank de leden van de Senaat voor de suggestie om een debat te houden over het standpunt van België in de Noord-Zuid-dialoog. Ik bereid mij stilaan voor op de bijeenkomst van de ministers van Ontwikkelingssamenwerking van de EG. Ik zou willen een reeks voorstellen voorleggen, in eerste instantie, aan de regering en nadien aan de EG-Raad. Ik zou het buitengewoon nuttig vinden mochten wij ergens in dit proces van gedachten wisselen en de visies van de regering kunnen toetsen aan de visies van de Senaat.

Ik heb ook het merkwaardig verslag gelezen *Facing the Future* van de OESO. Mijnheer Dewulf, het is thans uitgegeven in boekvorm. De grote les die daarin staat na al de berekeningen die wij hebben gemaakt, is dat het onheilmodel dat ons bedreigt dit is van de fragmentarisering van de wereld ingevolge verdoken of open protectionisme. De OESO-specialisten hebben berekend dat het terugvallen op een zekere zelfgenoegzaamheid van het Westen, van de ontwikkelingslanden op een zekere *self-reliance* — die voor hen ook geen oplossing biedt — en van de andere blokken binnen zichzelf, zal leiden tot een catastrofaal model en tot confrontatie met zelfs eventueel militaire uitlopers. Wij hebben geen alternatief of andere keuze. De enige mogelijkheid is de coöperatie. Wij staan niet voor het dilemma tussen confrontatie en coöperatie, want de confrontatie is het model van de collectieve zelfmoord. Indien wij bijgevolg nog een greintje hoop willen ophouden, dan moeten wij met vrouwen en overtuiging, met geduld en vindingrijkheid en met de medewerking van al degenen die er kunnen toe bijdragen, het beleid uitstippelen dat ook voor een klein land een positieve bijdrage vormt op het moeilijke pad van deze coöperatie, wat een beleid is van vallen en opstaan.

Het is mijn prille indruk dat een klein land als België met zijn beleid kan vooruitlopen op de normale geclicheerde standpunten van bijvoorbeeld de EEG en dat België een brugfunctie kan vervullen in de relaties tussen de EEG en bepaalde ontwikkelingslanden of zelfs de Opec-landen.

Het is altijd het beleid van België geweest deze bemiddelende rol te vervullen over de coalities heen. Het is een constante in het buitenlands beleid. De regering heeft de vaste wil dit soort beleid voort te zetten.

Ik hoop binnenkort de mogelijkheid te krijgen *in concreto* uiteen te zetten welke voorstellen de regering desbetreffend wil doen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer de Bruyne. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ik wil in de eerste plaats een mededeling doen die de procedure betreft.

De Volksunie dacht oorspronkelijk deze interpellatie te besluiten met een motie, maar wij hebben onze mening herzien. Ik meen dat de inhoud van deze motie door alle partijen kon worden bijgetreden, maar dat zij eerder omwille van de procedure niet de gelegenheid zou hebben geboden tot de uiting van een eenstemmigheid over een aantal problemen. Daarom hebben wij aan de tekst het karakter gegeven van een resolutie, waarvan wij verwachten dat zij in de commissie voor de Buitenlandse Politiek samen met teksten die reeds beschikbaar zijn en andere teksten die in de toekomst mogen worden verwacht, zal kunnen leiden tot een ruim debat over de buitenlandse politiek en over de ontwikkelingssamenwerking in haar geheel. Wij hebben de bedoeling door middel van deze procedures onze inbreng in dit debat te leveren.

De Voorzitter. — Ik heb inderdaad de tekst van die resolutie ontvangen, Mijnheer de Bruyne. Deze zal worden gedrukt en rondgedeeld en dan op de agenda van de openbare vergadering worden geplaatst om in overweging te worden genomen en tenslotte te worden verwezen naar de bevoegde commissie.

De heer de Bruyne. — Ik hoop dat dit tevens zal bijdragen tot het voeren van het debat waarop wij reeds zo lang wachten.

De heer M. Dewulf. — Bedoelt u de commissie voor de Ontwikkelingssamenwerking, de commissie voor de Buitenlandse Zaken, of beide commissies?

De Voorzitter. — Naar welke commissie de resolutie zal worden verwezen zal door de Senaat worden beslist, Mijnheer Dewulf.

De heer Wyninckx. — Er bestaat reeds een ontwerp-resolutie waar dit thema zou kunnen worden aan toegevoegd. Het is dus niet uitgesloten dat deze resolutie zal worden verwezen naar een van beide commissies of naar een gezamenlijke vergadering van beide commissies. Ik meen dat het probleem in die richting moet worden benaderd. Voor deze twee voorstellen van resolutie staande, ben ik ervan overtuigd dat het moet mogelijk zijn daarover tot een gezamenlijk standpunt van de Senaat te komen.

De Voorzitter. — De resolutie moet eerst worden vertaald, zodat elk lid van de Senaat er kennis kan van nemen. Daarna zal de Senaat beslissen naar welke commissie zij wordt verwezen. Dat is de normale procedure.

De heer Wyninckx. — Akkoord.

De heer de Bruyne. — U begrijpt onze beweegredenen. Wij willen vermijden dat een zoveel omvattende stof door de procedure als het ware een weg zou volgen die tot een verenging van de standpunten zou leiden en zodoende niet meer zou bijdragen tot het fundamentele debat waarop wij nu reeds zoveel maanden wachten.

In uw antwoord, Mijnheer de Minister, heb ik zeer veel positieve accenten gevonden.

Ik wil u nog iets van persoonlijke aard en een persoonlijke evolutie mededelen. De Lomé-conferentie. Ik ben jarenlang enthousiast geweest over die formule en ik heb daar steeds in geloofd, maar nu begin ik er aan te twifelen.

Op 12 februari had op de UIA-tribune te Antwerpen, waar men u eveneens over enkele weken als spreker verwacht, Mijnheer de Minister, de heer I.W. Carrington, secretaris van de ACP, het woord. Wanneer het oordeel van Carrington over de Lomé-conferentie en over de nieuwe versie van de Lomé-akkoorden de weergave is van de opvatting van de landen van de derde wereld die erbij betrokken zijn, zult u er vermoedelijk niet in slagen op die basis nog een derde maal overeenstemming tot stand te brengen. Het was veel kritischer dan ik verwacht had en het is bijna een mirakel geweest dat men nog een tweede overeenkomst heeft kunnen tot stand brengen.

Mijnheer de Minister, deze repliek is niet de gepaste aanleiding om ten gronde het beleid van de EEG-landen te beoordelen. Ik wil nochtans wel voor iets waarschuwen. Wanneer de EEG-strategie erin zou bestaan als het ware een wig te drijven tussen de derde-wereldlanden en in het blok van de 77, gebruik makend van de speciale positie waarin de Opec-landen die tot de derde wereld behoren zich op het ogenblik bevinden, vrees ik dat dit een strategie is die op te korte termijn gezien is. Dat kan eventueel in het verloop van een conferentie tactisch een goede zet zijn, en dan kan ik dit bijvallen, maar wij zullen toch verplicht zijn die problemen ten gronde ter hand te nemen welke u zelf op het einde van uw uiteenzetting hebt aangehaald, Mijnheer de Minister. Die problemen zijn niet van academische aard en zij ontsnappen aan het begripsvermogen van de man in de straat, hoewel zijn eigen bestaan op het spel staat wanneer er een andere internationale arbeidsverdeling tot stand komt. Ik hoop dat het debat zo spoedig mogelijk in dit ruime verband zal kunnen plaatshebben. Niet alleen ik, maar ook de twee mede-interpellanten, hebben uitdrukking gegeven aan die wens welke in de Senaat reeds lang aanwezig is en die toch eindelijk in vervulling zou moeten gaan. *(Applaus op verschillende banken.)*

De Voorzitter. — Vraagt niemand meer het woord? Dan is het incident gesloten.

L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VAN DEN EYNDEN TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «HET NIET-TOEPASSEN VAN HET VERNIEUWD ECONOMISCH BELEID BIJ BESTELLINGEN GEPLAATST DOOR DE RTT EN BESLIST IN HET MCESC»

INTERPELLATION DE M. VAN DEN EYNDEN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR «LA NON-APPLICATION DE LA NOUVELLE POLITIQUE ECONOMIQUE A L'OCCASION DE COMMANDES PASSES PAR LA RTT ET DECIDEES PAR LE CMCES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer Van den Eynden tot de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken.

Het woord is aan de interpellant.

De heer Van den Eynden. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, als ik het gezag had van de heer Vanderpoorten en tegelijk zijn spiritualiteit, zou ik zeggen dat ik niet te veel misbruik maak van deze tribune. Ik heb hier eens de minister van Arbeid geïnterpelleerd en toen heeft men staatssecretaris Dhoore naar hier gestuurd om op mijn interpellatie te antwoorden. Enige tijd later is de heer Dhoore minister geworden. Vandaag richt ik mijn interpellatie tot de Vice-Eerste minister, en men stuurt opnieuw de heer Dhoore om erop te antwoorden. Uw ster blijft misschien wel rijzen, Mijnheer de Minister!

Anderen zouden dit vermoedelijk spiritueler hebben gezegd, Mijnheer de Minister, maar in elk geval dank ik u omdat u bereid bent hier vandaag naar mijn interpellatie te luisteren en erop te antwoorden.

In het parlementaire document nr. 301 van de Kamer van volksvertegenwoordigers van 1977-1978 «Mededeling van de regering betreffende een nieuw industrieel beleid», wordt uitvoerig ingegaan op de noodzaak van een vernieuwde visie en aanpak in deze materie en vooral ook hoe de verwezenlijking ervan moet worden doorgevoerd. Na de enthousiaste goedkeuring door het Parlement werd een krachtige informatie- en publiciteitscampagne gevoerd door de betrokken overheid om de massa bewust te maken van het belang van dit vernieuwd industrieel beleid. Tijdens deze campagne werd vooral de nadruk gelegd op de inspanningen die door de ondernemingen moesten worden geleverd op het vlak van herstructurering, specialisatie, onderzoek, ontwikkeling en exportgerichtheid, maar tevens werd vanwege de overheid de verbintenis aangegaan dit beleid op lange termijn, met al de haar ter beschikking staande middelen te ondersteunen.

Zo werd bijvoorbeeld aangekondigd dat de interdepartementale commissie voor oriëntatie en coördinatie van de overheidsopdrachten actief in het industrieel beleid zou worden ingeschakeld. Bij haar beoordeling van overheidsbestellingen moest deze commissie naast het eigenlijke technische dossier, ook rekening houden met de rechtstreekse en onrechtstreekse impact op de nijverheid en de tewerkstelling en met de mogelijkheid dat aldus de basis wordt gelegd voor het ontstaan van een eigen nieuwe nijverheid. Bovendien moest zij ervoor zorgen dat belangrijke inspanningen inzake gesubsidieerd onderzoek en ontwikkeling voldoende kansen op commerciële valorisatie geboden worden. Aangezien ieder van ons weet dat de resultaten van dit vernieuwd industrieel beleid van levensbelang zijn voor de economische toekomst van ons land, ben ik ingegaan op de toenmalige oproep van de minister van Economische Zaken tot waakzaamheid, dynamisme en continuïteit. Het is dan ook met deze betrachting dat ik spijtig genoeg moet vaststellen dat de theoretische opties van de regering en onderschreven door het Parlement, in de praktijk spijtig genoeg totaal ontkracht worden.

Sta mij toe, geachte collega's, u dit even aan te tonen door middel van een voorbeeld, namelijk de telecommunicatiesector.

Deze industrie is in België in handen van vier bedrijven, alle filialen van buitenlandse groepen. Het zijn: Bell TMC, filiaal van ITT, met 13 600 werknemers; Atea, filiaal van GTE, met 2 500 werknemers; MBL, dochteronderneming van Philips, met 4 500 werknemers; Siemens, filiaal van de Duitse Siemensgroep, met 5 240 werknemers.

Inzake de tewerkstelling mag aangenomen worden dat 73 pct. in Vlaanderen, 21 pct. in Brussel en 6 pct. in Wallonië gesitueerd is. Er kan bovendien gerust gesteld worden dat Bell TMC de onafhankelijkste positie inneemt ten opzichte van haar moedermaatschappij en nagenoeg het enige telecommunicatiebedrijf in België is dat in ons land in haar laboratoria eigen uitrustingen ontwerpt en ontwikkelt en ze bovendien bij ons fabriceert. De overige bedrijven beperken zich

nagenoeg tot de aanpassing van buitenlandse technologieën aan de Belgische omstandigheden.

Verkeerdelijk wordt door bepaalde groepen Bell voorgesteld als de bloeddorstige multinational, terwijl men het tegelijk wil doen voorkomen alsof Siemens een familiaal bedrijf is waar vader en zoon samen in een slecht verlichte kelder een computer ineensluiten. Ook Philips wordt in België nooit in de verschillende informatiemedia voorgesteld als een verwerpelijk niets ontziende multinational. De vakbeweging zou hierover nochtans geruchtmakende feiten kunnen verstrekken.

De werkelijkheid is dan ook dat de belangrijke beleidsbeslissingen van Bell TMC in ons eigen land worden genomen, wat voor Atea, MBLÉ en Siemens niet het geval is, met alle gevolgen van dien.

Kortom, Bell TMC is een Belgisch bedrijf aangesloten bij de ITT-groep, daar waar de overige zuiver buitenlandse filialen mogen genoemd worden.

De Belgische overheid is dan ook Bell TMC met grote welwillendheid tegemoet getreden. In ruil daarvoor vestigde Bell TMC fabrieken te Hoboken, Gent en Geel, en na de verzekering van een nieuw langlopend kontrakt opnieuw een tweede fabriek te Geel en nieuwe ondernemingen in Wasmes en Villers-le-Bouillet.

Bovendien kan gerust worden gesteld dat de Bell-produkten door Belgische ingenieurs worden ontwikkeld, in België geproduceerd en als Belgische produkten geëxporteerd. Deze volledige afgewerkte en hoog-technische produkten dragen aldus bij tot het imago van de Belgische industrie.

Of een omkoperijschandaal dat nog steeds zwaar weegt op onze overheidsadministratie, deze feitelijke vaststellingen kan voorbijgaan en Bell TMC moet brandmerken als een voor altijd onbetrouwbare handelspartner, lijkt mij fel overdeven.

De vraag kan trouwens worden gesteld of het steeds maar weer oprakelen van het Baudrin-schandaal door de concurrenten van Bell TMC, een economisch gegeven of een doorslaggevend argument kan zijn. Of willen sommigen misschien gewild een overheidstrauma creëren, om de Belgische telecommunicatiesector in handen te spelen van zuiver buitenlandse belangengroepen?

Dat hiervoor zelfs de grondslagen van ons industrieel beleid verkracht worden, is eenvoudig te bewijzen. Enkele maanden geleden schreef de RTT een aanbesteding uit voor de levering van installaties die verschillende telefooncomputers met mekaar kunnen verbinden.

Drie firma's betwisten elkaar deze bestelling, namelijk Siemens, MBLÉ en Bell TMC. Ondanks het feit dat Bell van het ministerie van Economische Zaken via zijn dienst «prototypes» hulp had verkregen in het wetenschappelijk onderzoek naar de geschikte systemen en dat kon bewezen worden dat Siemens abnormaal lage prijzen hanteerde om zich te lanceren in de communicatiemarkt, werd door middel van zware politieke druk deze bestelling aan Siemens toegewezen. De zo mooi klinkende principes van het nieuw industrieel beleid, waaraan ik bij het begin van mijn betoog nog eens herinnerde, werden flagrant met voeten getreden.

Wat gebeurt er nu vandaag? De Regie van Telefonie en Telegrafie heeft opnieuw een aanbesteding gelanceerd voor de oprichting van een digitaal interzoonal transmissienet, gekend onder de naam «PCM 140 M BIT/SEC - net». Ditmaal betwisten de vier ondernemingen elkaar de bestelling, maar Siemens en Atea liggen ruim boven de prijzen aangeboden door Bell en MBLÉ.

Economisch, technisch en rekening houdend met de beschreven passages uit het vernieuwd industrieel beleid zou de firma Bell TMC aangeduid moeten worden als leverancier voor deze belangrijke bestelling.

Tot onze grote ontsteltenis stellen wij echter vast dat regeringsleden, met name de Vice-Premier de heer Desmarets en de minister van Buitenlandse Zaken, de heer Simonet, door middel van een nota aan het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie, druk uitoefenen om deze aanbesteding uit te spreken ten gunste van MBLÉ. Zij zouden er zelfs niet voor terugdeinzen, ter ondersteuning van hun betoog, verkeerde cijfergegevens mede te delen en vergelijkingen te forceren. Bovendien heeft de minister van Buitenlandse Zaken, tussen haakjes op briefpapier van zijn departement, het nodig geoordeeld de mandatarissen van zijn Brussels gewest op te roepen tot een overleg om MBLÉ te verdedigen. Opvallend daarbij is wel dat de cijfermatige vergelijkingen van de minister in zijn brief, verschillen van deze gebruikt in de nota aan het MCESC.

De vraag kan worden gesteld welke politieke deontologie in dit land nog van kracht is. Hoe kan inderdaad verklaard worden dat

beide bovengenoemde excellenties een nota kunnen voorbrengen aan het MCESC met betrekking tot bestellingen door de RTT in de telecommunicatiesector? Daarenboven is één van beide bovengenoemde ministers lange jaren zelf beheerder geweest van MBLÉ, één van de betrokken firma's, en zou nu zelfs vertegenwoordigd worden in de beheerraad door een naast familielid. Op de koop toe zou tevens een gerechtelijk onderzoek tegen de raad van beheer van MBLÉ ingesteld zijn op aanklacht wegens verduistering ten voordele van een buitenlandse firma, met name Philips, wat bevestigd wordt door een verklaring van Vice-Premier Claes in de Kamer van volksvertegenwoordigers in zijn antwoord op 12 februari jl. op interpellaties van de parlementsleden Bernard en Van Geyt.

Ik betwist niet dat MBLÉ te kampen heeft met tewerkstellingsproblemen, alhoewel recente verklaringen van een syndicaal afgevaardigde van het bedrijf, zoals weergegeven in de pers, het tegenovergestelde beweren. Dat de afdeling telecommunicatie van MBLÉ bovendien met sluiting bedreigd wordt, aanvaard ik grif. Maar of dit rechtstreeks verband houdt met deze RTT-bestelling is bijna niet aan te nemen.

Een ieder die onze pers aandachtig leest en de gebeurtenissen bij onze noorderburen van nabij volgt, en dat mag men toch wel van een minister van Buitenlandse Zaken verwachten, weet toch dat Philips verregaande reorganisatieplannen bekendmaakte, die in Nederland een golf van protest en verontwaardiging tot gevolg hadden. Deze reorganisatie van Philips bevoordtelt de vestigingen van deze multinational in de lage-loonlanden evenals een stelselmatige verhuis naar de Verenigde Staten, en dit ten koste van haar Europese dochtermaatschappijen.

Het gevaar voor MBLÉ is dan ook de vergiftigde moedermelk en niet de eventuele niet-toewijzing van een klein nieuwjaarsgeschenk.

Bell TMC daarentegen werd door de RTT schriftelijk verzocht wetenschappelijk onderzoek te verrichten in de transmissiesector en dit per brief gedateerd 11 oktober 1973. Daarin sprak de RTT de wens uit over te gaan naar nieuwe systemen op het vlak van de transmissie, die tot dan toe uitsluitend geleverd werden door MBLÉ. Waarschijnlijk is dit trouwens de reden waarom met MBLÉ geen langlopend contract werd aangegaan door de RTT, zoals dit wel het geval is in de communicatiesector. Bell TMC ontwikkelde aldus een 34 M Bit-systeem dat later zou uitmonden in het 140 M Bit-systeem.

Gedurende gans deze periode, dus sinds oktober 1973, werd door de RTT geen enkele prijsvraag uitgeschreven voor een systeem van hogere orde in de transmissie.

Het betreft dus nu een allereerste bestelling als logisch gevolg van het schrijven van 1973. Het is dan ook ingevolge de huidige prijsvraag dat Bell TMC en MBLÉ in het strijdperk treden. Ik mag dan ook herhalen dat door de RTT technisch en financieel de voorkeur gegeven wordt aan het Bell TMC-systeem, dat zo goed als dat van MBLÉ reeds geëxporteerd werd naar verschillende landen.

Om dit aspect af te sluiten zou ik er toch willen op wijzen dat, indien afgeweken wordt van de technische, economische en industriële criteria, ten voordele van regionale overwegingen met betrekking tot de toekenning van overheidsbestellingen, dit niets meer te maken heeft met de intentieverklaringen van de regering inzake het industrieel beleid, maar dat wel een gevaarlijke politieke weg wordt ingeslagen. Als nu MBLÉ de RTT-bestellingen moet krijgen omdat het een Brussels bedrijf is, dan heeft de regionalisering in dit land toch wel een bijzondere inslag verkregen.

Dat tot besluit van het bovengenoemd document aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie gepleit wordt voor een programmatie van de RTT-bestellingen, waarbij deze bestellingen in functie van economische criteria bilijk zouden verdeeld worden tussen de Belgische telecommunicatiefirma's, klinkt als valse muziek ten aanzien van het vernieuwd industrieel beleid.

Inderdaad is de verantwoording, het voortbestaan te garanderen van de Belgische telecommunicatie-ondernemingen, die zich toelagen op research, ontwikkeling en industrialisering van hun produkten.

Laat ons daarom even de werkelijke toestand in deze sector overlopen.

Op het vlak van de produktie worden de produkten van de Belgische produktieschakel van Siemens alle in Duitsland ontwikkeld. Het produkt verliest volledig zijn Belgisch karakter door verdere assemblage in Duitsland. Op de Belgische markt bieden de verkoopskantoren van Siemens enkel geïmporteerde produkten aan.

Ook bij Philips is de produktie in België afhankelijk van het buitenlandse hoofdbedrijf en vormt een onderdeel van een volledig geïn-

tegreerd productieproces. De verkoop door de commerciële maatschappij Philips bestaat eveneens hoofdzakelijk uit ingevoerde producten.

MBLE is ingeschakeld in de groep Philips zowel wat de productie als de commercialisatie van haar producten betreft.

Bell-producten worden daarentegen door Belgische ingenieurs ontwikkeld, in België geproduceerd en als Belgische producten geëxporteerd. De onderdelen voor de productie van de Siemens-fabrieken in België worden volledig ingevoerd uit Duitsland en de aankopen op de Belgische markt zijn te verwaarlozen.

Bij Philips worden heel wat componenten en onderdelen van buitenlandse zusterhuizen ingevoerd voor verdere fabricatie.

Bell daarentegen koopt materiaal op de Belgische markt en bezorgt daardoor werk aan een belangrijk aantal toeleveringsbedrijven.

De export van Siemens en Philips betreft bijna uitsluitend de voortverkoop van geïmporteerde producten. Dit kan gemakkelijk worden nagegaan bij de Delcreditedienst, waar de verzekeringsaanvragen voor werkelijke export worden aangegaan.

De exportactiviteiten van Bell zijn reëel en noodzaken bijgevolg een belangrijk binnenlands afzetgebied. Siemens en MBLE hebben dit probleem niet, aangezien Siemens-München en Philips gloeilampen de exportfirma's zijn. Het onderzoekswerk bij Siemens in België blijft beperkt tot het niveau van de produktiemethoden en bij Philips en zijn filiaal MBLE gebeurt het researchwerk in hoofdzaak in Nederland. Bell ontwerpt nieuwe producten, procedures en systemen in Belgische laboratoria.

Deze vaststellingen nopen mij ertoe, collega's, een dergelijke programmatie van de bestellingen van de hand te wijzen, op grond van het vernieuwd industrieel beleid dat ertoe strekt die bedrijven steun te verlenen die een rechtstreekse exploitatie in hun industriële centra die in België gelegen zijn, waarborgen. Vanzelfsprekend zijn naast deze commerciële en technische criteria, ook economische criteria, namelijk het argument van de tewerkstelling, belangrijk, zoals Vice-Premier Claes op 12 februari jl. in de Kamer verkondigde.

Mag ik er nochtans op wijzen dat zowel de commissie voor oriëntatie- en coördinatie van de overheidsopdrachten op 11 juni 1976, als het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie in oktober 1978, naar aanleiding van de toekenning van conjuncturele kredieten met het oog op het behoud van de werkgelegenheid in de industrie van telecommunicatie-uitrusting, tot de vaststelling kwamen dat de oplossing van werkgelegenheidsproblemen in bepaalde ondernemingen van die sector, zou gepaard gaan met het creëren van een gelijkaardig probleem in andere bedrijven.

Het zou dan ook getuigen van weinig economisch inzicht de RTT-bestellingen te willen programmeren volgens een billijke verdeling tussen de vier maatschappijen. Inderdaad zou een wijziging van de verdeling van de bestellingen een herstructurering van de industrie met zich brengen en daardoor aanzienlijke complexe en delicate problemen veroorzaken.

Veeleer ben ik er voorstander van dat de regering ook in deze sector kordaat haar principes van het vernieuwd industrieel beleid zou toepassen en kiezen, zoals de regeringen in het buitenland, voor nationale constructeurs die tegelijkertijd op lange termijn de meeste waarborgen bieden wat de tewerkstelling, het eigenlijke onderzoekswerk en de ontwikkelingen betreft, en bovendien, uit zichzelf, de meeste mogelijkheden hebben, belangrijke exportcontracten af te sluiten. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Dhoore, die antwoordt in de plaats van minister Claes.

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — Mijnheer de Voorzitter, geachte vergadering, vanmorgen heb ik de kans gehad senator Van den Eynden te zeggen dat Vice-Premier Claes mij gevraagd had in zijn naam te antwoorden aangezien hij zelf opgehouden was in de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Ik ben op het ogenblik in een moeilijke situatie. Ik heb namelijk wel de tekst van het antwoord van mijn collega, Willy Claes, maar ik vraag mij af of mijn collega in het bezit was van de tekst van de interpellatie van senator Van den Eynden. Ik heb ook de korte nota gelezen die senator Van den Eynden had overgemaakt maar ik ben verrast door de wending die zijn interpellatie heeft genomen. Hij heeft niet alleen het proces gemaakt van een aantal bedrijven — wat zijn volste recht is — maar ook in bepaalde mate van twee collega's uit de regering.

Daar wens ik op het ogenblik niet op te antwoorden omdat zulks buiten mijn bevoegdheid ligt. Ik neem me nochtans voor morgen Vice-Premier Claes en de twee betrokken collega's te verwittigen zodat ze de kans hebben te reageren op de woorden die hier werden uitgesproken, en dit op de wijze die ze gepast vinden, schriftelijk of mondeling op deze tribune. Mocht ik in hun plaats zijn, zou ik er in ieder geval prijs op stellen, gezien de termen die senator Van den Eynden heeft gebruikt, hem een bepaald antwoord te geven.

Dit gezegd zijnde, beperk ik mij tot het antwoord dat Vice-Premier Claes had voorbereid.

Het probleem door senator Van den Eynden gesteld heeft de verdienste enerzijds een zeer actueel en moeilijk onderwerp aan te snijden en anderzijds te grijpen naar een van de basiskernen van het door het Parlement goedgekeurde « Nieuw Industrieel Beleid ».

Ik wens eraan te herinneren dat dit beleid onder meer werd uitgestippeld vanuit de overtuiging dat het bestaan van een consistent en stabiel overheidsbeleid en de vaste wil om dit beleid ten uitvoer te leggen, sterk kan bijdragen tot het creëren van een klimaat van grote zekerheid. Belangrijk objectief was een aantal oriëntaties vast te leggen die de Belgische industrie moet toelaten haar concurrentiekracht te verhogen en haar afzetmogelijkheden te vergroten. We hebben ook duidelijk gesteld dat het opbouwen van een technologische voorsprong een essentiële voorwaarde is om onze industriële bedrijven uit hun verdedigende positie te halen.

Het doeltreffend gebruik van de vergaarde wetenschappelijke en technische kennis en de hernieuwing van het produktieaanbod zijn de hiertoe aangewezen middelen.

Uitgaande van deze objectieven werden de hoofdlijnen van het nieuw beleid als volgt gedefinieerd: de herstructurering van de traditionele bedrijfstakken; de specialisering in technologisch verder gevorderde en verder afgewerkte producten; de beperking van de afhankelijkheid van in het buitenland getroffen beslissingen; de bevordering van wetenschappelijk en technologisch onderzoek en het openbaar overheidsinitiatief.

Daarbij is het ontwikkelen van sterk gespecialiseerde producten een onontkoombare strategie. De concurrentie op dergelijke markten is nauwelijks prijsconcurrentie, maar wordt gevoerd met de specifieke eigenschappen van het produkt, die het van alle concurrerende producten onderscheidt. Om niet uit de markt te worden verdronken, dienen bedrijven die dergelijke goederen aanbieden voortdurend nieuwigheden te ontwerpen en uit te testen. Een relatief groot aandeel van de werknemers in dergelijke bedrijven werken niet in de productie, maar aan de voorbereiding van de producten die het huidige aanbod zullen vervangen.

De specifieke technologie, eigen aan die producten vormt een zekere bescherming tegen de concurrentie van nieuwkomers op de markt. Voorwaarde voor de ontwikkeling van dergelijke producten, voor een goed deel investeringsgoederen, is volgehouden spoorwerk en omzetting van wetenschappelijke kennis in industriële technologie.

De realisatie van een afzetverruiming zal in grote mate bepaald worden door de resultaten van herstructurerings- en specialisatiestrategieën. Deze afzetverruiming zal, gezien de beperktheid van de binnenlandse markt, hoofdzakelijk moeten gevonden worden in de uitvoer.

Succes op de buitenlandse markten veronderstelt echter ofwel een aanbod tegen lage prijzen ofwel een aanbod van nieuwe of betere producten. Het eerste domein is onbetwistbaar in handen van de lage-loonlanden, wat maar weer eens aanduidt dat voor ons de enige weg die van de specialisatie is.

Het leek me nuttig met deze uitweiding het belang van technologisch gevorderde industrieën aan te tonen als wij onze economie nieuw leven willen inblazen. De sector van de telecommunicaties behoort ongetwijfeld tot de enkele belangrijke bedrijfstakken waarop deze nieuwe ontwikkelingen moeten steunen. Hun belang voor de tewerkstelling, maar vooral voor de toekomstige structuur van ons economisch bestel kan dan ook niet worden onderschat.

Wat de prioriteiten per bedrijfstak betreft, werd daarenboven in het Nieuw Industrieel Beleid duidelijk gesteld dat de telecommunicatie één van de activiteiten is waar een rationeel beleid inzake overheidsbestellingen aan de basis zou moeten liggen van de vooruitgang van de nationale technologie en van haar aanpassing aan een steeds uitgebreider en gevarieerder markt. Er werd eveneens aan toegevoegd dat, wat de elektrische en elektronische regel- en meettoestellen betreft, er nog een uitgebreide markt beschikbaar blijft, onder meer als

gevolg van de inspanningen die zullen worden geleverd op het vlak van de energie- en grondstoffenbesparingen, enerzijds, en van de strijd tegen het milieubederf, anderzijds.

Het zal dan ook geen verwondering baren dat de commissie voor oriëntatie en coördinatie van de overheidsopdrachten, in 1976 geïnstalleerd werd met als taak de overheidsbestellingen op een gepaste manier in het industrieel beleid in te schakelen.

In het door het Parlement goedgekeurd document nopens het Nieuw Industrieel Beleid werd geponeerd dat de aandacht van deze commissie in de eerstkomende tijd zich vooral zou toespitsen op een aantal belangrijke bestellingen, daarin begrepen deze van elektrisch en elektronisch materieel.

Het is dan ook in de praktijk zo dat al de opdrachten met betrekking tot de sector van de telecomunicaties door deze commissie van dichtbij worden gevolgd.

Daarbij heeft de betrokken commissie steeds gestreefd naar een eerbiediging van de door het MCEC, reeds in 1977, vooropgesteld objectief, te weten dat overheidsbestellingen bij voorkeur zouden gaan naar bedrijfstakken die worden gekenmerkt door een onderbezetting van de uitrustingen, die een hoge toegevoegde waarde per tewerkgestelde arbeider opleveren die direct of indirect door het multiplicatoreffect nieuwe betrekkingen kunnen creëren, die onze positie op de uitvoermarkt kunnen versterken of die een beroep doen op een vooruitstrevende technologie.

In die context is in deze commissie uiteraard de bijzondere toestand van de door het geachte lid vernoemde ondernemingen aan het licht gekomen en nader onderzocht. Ook in het MCEC kwam deze problematiek ter sprake omdat men, in dergelijke omstandigheden, nu éénmaal onvermijdelijk geklemd raakt tussen de hamer van de technologische ontwikkeling en het aanbeeld van de eruit voortvloeiende daling van de tewerkstelling.

Het is evident dat rekening houdend met deze specifieke werkomstandigheden enerzijds, en de globale evolutie van de technologie in deze sector anderzijds, het ter zake te voeren beleid qua toekenning van overheidsbestellingen aan een omstandig onderzoek wordt onderworpen.

Ik kan het geachte lid verzekeren dat dit probleem onze aandacht weerhoudt en dat de KOK reeds in december 1978 een studie over de sector der telecomunicaties uitbracht en nu met een meer specifieke studie in verband met de huidige problemen werd belast.

Het moge dan ook duidelijk zijn dat bij het toekennen van overheidsbestellingen in het algemeen maar in de telecomunicatiesector in het bijzonder niet over één nacht ijs wordt gegaan en dat, juist omwille van het groot aantal criteria die in beschouwing moeten worden genomen, het nastreven van een billijk evenwicht op diverse niveaus ook regionaal toch het primordiale objectief blijft. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

De Voorzitter. — Dames en Heren, tot slot van deze interpellatie heb ik een motie ontvangen ondertekend door de heren Wyninckx, Windels, Delmotte en André die luidt:

« De Senaat,

» Gehoord de interpellatie van de heer Van den Eynden en het antwoord van de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken,

» Vraagt dat het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie bij de toewijzing van de bestellingen in de telecomunicatienijverheid uitdrukkelijk zou rekening houden met de grondbeginselen van het vernieuwd industrieel beleid en die ondernemingen zou steunen die de meeste waarborgen bieden wat de tewerkstelling, het eigenlijke onderzoekingswerk en de commerciële ontwikkeling in ons eigen land betreft en de mogelijkheden bieden belangrijke Belgische exportcontracten af te sluiten. »

« Le Sénat,

» Ayant entendu l'interpellation de M. Van den Eynden et la réponse du Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques,

» Demande que, dans la passation de commandes à l'industrie des télécommunications, le Comité ministériel de Coordination économique et sociale tienne expressément compte des principes fondamentaux de la nouvelle politique industrielle et soutienne les entreprises qui présentent les meilleures garanties en ce qui concerne l'emploi, les taux de recherche proprement dits et l'expansion commerciale dans

notre propre pays et qui offrent des possibilités de conclure d'importants contrats d'exportation de produits belges. »

Ik stel u voor morgen te stemmen over deze motie. *(Instemming.)*

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PAYFA AU MINISTRE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT SUR « LES DIFFICULTES FINANCIERES DES CENTRES DE SANTE MENTALE DE LA REGION BRUXELLOISE »

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAYFA TOT DE MINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU OVER « DE FINANCIËLE MOEILIKHEDEN VAN DE CENTRA VOOR GEESTELIJKE GEZONDHEIDSZORG IN HET BRUSSELS GEWEST »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle maintenant l'interpellation de M. Payfa au ministre de la Santé publique et de l'Environnement.

La parole est à l'interpellateur.

M. Payfa. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, les événements s'étant précipités, on pourrait se poser la question de savoir si mon interpellation est toujours opportune. Vous comprendrez, au cours de son développement, que le but poursuivi est toujours d'actualité.

La situation des centres de santé mentale de la région bruxelloise est dramatique; aussi, permettez-moi de vous relater la succession des faits qui ont conduit à cette situation.

Un premier indice d'une politique générale en matière de santé mentale est apparu en 1974-1975 par la réforme en trois volets des normes des hôpitaux psychiatriques, des dispensaires d'hygiène mentale et du statut du malade mental.

Depuis six ans cette réforme est en marche, on peut faire quelques remarques générales:

1. La réforme de la loi de 1873 sur le statut du malade mental est au frigo, de sorte que nous fêterons cette année le 107^e anniversaire de la collocation, qui persiste toujours, avec ses conséquences juridiques, familiales, sociales et thérapeutiques.

2. La réforme et notamment l'arrêté royal du 20 mars 1975 a institué les services de santé mentale, en permettant l'organisation des centres et en leur aménageant un système de subside minimale, insuffisant sur le plan des barèmes et du fonctionnement.

3. Elle privilégie les structures hospitalières du type classique sans toutefois leur donner les moyens d'un véritable changement.

4. Elle ignore délibérément toute structure thérapeutique avec ou sans lit qui soit hors hôpital et oblige ceux qui veulent innover dans des institutions de type communautaire à s'aligner sur des normes souvent contraires à l'esprit même de leur projet et parfois plus coûteuses.

Jusqu'en 1979, le budget des centres de santé mentale de Bruxelles était régionalisé. Il se montait en 1979 à 135 700 000 francs, couvrant la subside des 25 centres de Bruxelles, c'est-à-dire les appointements de plus ou moins 420 personnes: psychologues, psychiatres, assistants sociaux, secrétaires.

L'arrêté royal du 6 juillet 1979 prévoyait que les centres de santé mentale seraient dorénavant de la compétence des « institutions communautaires - régionales — provisoires ».

Ceci fut interprété par le gouvernement dans le sens du rattachement des centres bruxellois au budget dit « bicommunautaire ».

Or, ce dernier est totalement insuffisant. Il prévoit plus ou moins 40 000 000 de francs pour les centres de santé mentale en 1980 au lieu des 135 700 000 francs nécessaires et ceci pour des raisons de principe quant à la répartition des budgets entre communautés linguistiques et sans souci de rencontrer les situations réelles à subsidier.

Les cinq centres bruxellois néerlandophones ont demandé leur rattachement au ministère de la Communauté flamande; de nombreux centres bruxellois francophones souhaitent également leur rattachement à l'exécutif de leur communauté. Ces desiderata sont ignorés jusqu'ici.

L'arrêté royal du 23 janvier 1980 rattache la totalité des centres aux deux secrétaires d'Etat de Bruxelles, adjoints aux ministres des Communautés, sans pour autant qu'un budget convenable soit prévu.

Il faut comprendre que la quasi-totalité des centres de santé mentale n'ont pas d'autre ressource pour payer leur personnel que les subsides prévus par la loi; or le retard du paiement des premières avances 1980 a déjà eu pour effet qu'une série de salaires n'ont pu être payés fin janvier.

La plupart des centres n'ont, en effet, aucune réserve de trésorerie et les banques refusent de leur avancer de l'argent.

Devant cette situation, la délégation élue des pouvoirs organisateurs de vingt centres de santé bruxellois et la délégation syndicale des travailleurs ont entrepris une série de démarches pour débloquer la situation. Des contacts et des rendez-vous ont été pris tant au niveau des cabinets ministériels communautaires chez M. Hansenne et Coens qu'auprès du secrétaire d'Etat, M. Degroeve. Jusqu'ici aucune solution n'est proposée à brève échéance. Vous même, Monsieur le Ministre, avez été contacté, mais il vous a été impossible, étant retenu ailleurs, de recevoir la délégation et vous vous êtes fait remplacer à cette réunion par votre chef de cabinet.

M. Martens, Premier ministre, a lui aussi reçu une lettre et puis un télégramme envoyé par cette délégation. Aucune réponse n'était parvenue fin janvier 1980.

Cette politique de fuite et de non-réponse ne fait bien sûr qu'aggraver l'inquiétude du personnel.

Devant cet état de choses, les pouvoirs organisateurs ont tenu une conférence de presse le mercredi 30 janvier. Les syndicats en ont organisé une le mercredi 6 février.

La presse et la RTB ont largement répercuté ces cris d'alarme sans que pour autant ceci ne change la situation.

Les syndicats ont amené les pouvoirs organisateurs en conciliation sociale le mardi 12 février afin de réclamer des garanties pour l'emploi. Les ministres invités — et en particulier, vous, Monsieur le Ministre de la Santé publique qui deviez payer les subsides, n'ont pas cru devoir répondre à la convocation du conciliateur social. Les syndicats ont, de ce fait, déposé un préavis d'action prenant échéance le 27 février. Vous connaissez le déroulement de cette journée.

En ce qui concerne l'état actuel de la question, on peut dire que tout le budget 1980 prévu pour les Centres est épuisé par le paiement des premières avances trimestrielles.

Si j'avais pu développer mon interpellation, comme prévu, il y a une huitaine de jours, je vous aurais dit, Monsieur le Ministre, que la seule solution me paraît être une décision politique urgente d'affecter tout de suite aux centres de santé mentale de Bruxelles un budget de subordination, fût-ce à titre provisoire, en attendant que le problème plus large des attributions communautaires soit définitivement réglé.

J'ai appris depuis qu'une décision était intervenue. En effet, le chef de cabinet du Premier ministre a adressé aux pouvoirs organisateurs des centres de santé mentale, le 26 février exactement, une lettre leur donnant toute assurance pour le financement du fonctionnement des centres pour 1980.

La commission de la Santé publique a voté, ce matin même, un amendement présenté par le gouvernement au projet de loi ajustant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille, de l'année budgétaire 1979 et attribuant les crédits supplémentaires aux institutions medico-socio-pédagogiques.

Puis-je insister, Monsieur le Ministre, pour que les garanties données pour 1980 soient en fait une assurance pour l'avenir afin d'éviter qu'une action du personnel ne doive être entreprise chaque année pour obtenir ce qui lui est dû, c'est-à-dire son traitement?

Les centres de santé mentale sont subventionnés par l'Etat. Leur personnel n'est pas considéré comme faisant partie du corps des fonctionnaires de l'Etat. Ne mérite-t-il pas également toute considération pour son travail? Son traitement me paraît mérité... et en temps voulu.

Aussi, quel que soit le ministre responsable à l'avenir des institutions médico-socio-pédagogiques, je vous demande, Monsieur le Ministre, en votre qualité de ministre de la Santé publique et de la Famille, de prévoir et de garantir l'inscription dans le budget en cause d'une somme correspondant aux besoins réels de ces institutions. *(Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.)*

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

M. Dhoore, Ministre de la Santé publique et de l'Environnement. — Monsieur le Président, je remercie l'honorable membre de m'interroger par le biais de son interpellation à propos de la situation des centres d'hygiène mentale établis à Bruxelles-Capitale.

Dès l'abord, je veux lui dire que, dans les grandes lignes, je suis d'accord avec l'analyse qu'il a faite de cette problématique. Mais je tiens également à lui dire tout de suite que je ne puis partager le diagnostic plutôt pessimiste qu'il croit devoir établir. A ce niveau, nous divergeons dans une mesure considérable. Plus que probablement, ceci tient au fait que, durant les dernières semaines, un certain nombre de modifications ont été apportées aux dispositions régissant les matières personnalisables et que, dans le même domaine, le gouvernement a pris des décisions qui ne sont pas encore suffisamment connues.

Dans la réponse que j'estime devoir donner à l'honorable interpellateur, je me suis efforcé de bien distinguer les trois aspects suivants: l'aspect de compétence dans le domaine des matières personnalisables; le mode de présentation dans le budget des crédits afférents aux matières personnalisables; la méthode retenue pour assurer le paiement aux institutions de Bruxelles-Capitale des subsides ayant trait aux matières personnalisables.

En ce qui concerne la compétence, je tiens tout d'abord à souligner qu'en tant que ministre national, ma compétence ne s'étend pratiquement plus aux affaires concernant les matières personnalisables. En effet, sur base de la loi du 20 juillet 1979 créant les institutions communautaires et régionales provisoires, ce sont respectivement le Comité ministériel pour la Communauté française et le Comité ministériel pour la Communauté néerlandaise qui assument l'entière responsabilité de ces affaires.

A cet égard, il y a toutefois une seule exception: les institutions bilingues établies à Bruxelles-Capitale. Pour celles-ci, ce sont les deux secrétaires d'Etat, adjoints aux ministres de la Culture française et de la Culture néerlandaise, qui sont compétents en vertu de l'arrêté royal du 28 janvier 1979.

Lorsque ces deux secrétaires d'Etat n'arrivent pas à se mettre d'accord sur une proposition déterminée, la décision est prise par le Conseil des ministres.

Deuxième point: le mode de présentation des crédits dans les budgets.

Lors de l'établissement des budgets de 1980, il avait été convenu que les crédits afférents aux matières personnalisables seraient rangés d'une part dans le budget de la Communauté néerlandaise et d'autre part dans le budget de la Communauté française, étant entendu qu'un montant correspondant à 5 p.c. des crédits concernés serait rangé dans les budgets nationaux respectifs pour les besoins des institutions bicommunautaires de Bruxelles-Capitale.

Néanmoins, cette solution était provisoire puisqu'il avait été convenu que le gouvernement fixerait, dans les plus brefs délais, les critères à retenir pour la notion «institutions bicommunautaires de Bruxelles-Capitale», de telle sorte que les budgets nationaux respectifs puissent être amendés en temps voulu dans l'un ou l'autre sens, compte tenu des besoins réels.

Mais ce mode de présentation a dû être revu à la lumière de l'accord politique du 19 janvier dernier relatif à la réforme de l'Etat.

En effet, à la suite de cet accord, la méthode initialement appliquée ne pouvait plus être retenue.

C'est pour cette raison que le 8 février dernier le gouvernement a décidé d'amender les budgets respectifs de la manière suivante:

D'abord, les crédits relatifs aux matières personnalisables, qui avaient été inscrits en 1979 au budget national et qui étaient destinés à être repris dans les budgets des deux communautés, seront de nouveau inscrits au budget national sous forme d'un crédit global, y compris les provisions destinées au paiement des dépenses au bénéfice du secteur bicommunautaire.

En outre, dans les lois budgétaires respectives figurera une disposition budgétaire en vertu de laquelle ce crédit global pourra être réparti au moyen d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, entre les exécutifs et, éventuellement, entre les ministres et secrétaires d'Etat chargés de la gestion des matières personnalisables. La répartition de ces crédits globaux se fera ultérieurement, c'est-à-dire au moment où sera conclu un accord concernant les critères à retenir pour la détermination des institutions du secteur bicommunautaire ainsi que le mode de répartition des crédits concernant les matières personnalisables qui étaient précédemment inscrits aux budgets nationaux.

Deuxièmement, les crédits relatifs aux matières personnalisables, qui étaient précédemment inscrits aux budgets régionaux, feront maintenant l'objet de lois budgétaires distinctes établies par communauté.

La répartition de ces crédits entre les communautés se fera de la manière suivante: les crédits qui ont leur origine dans le budget des Affaires régionales flamandes seront transférés au budget de la Communauté néerlandaise; les crédits qui ont leur origine dans le budget des Affaires régionales wallonnes seront transférés au budget de la Communauté française à l'exception de la part afférente à la Communauté allemande qui sera inscrite au budget des matières personnalisables de cette communauté; les crédits provenant du budget de la Région bruxelloise seront affectés à concurrence de 80 p.c. de leur total au budget des matières personnalisables de la Communauté française et à concurrence de 20 p.c. de ce même total au budget des matières personnalisables de la Communauté néerlandaise, à l'exception toutefois de la part qui sera transférée au budget national pour la couverture des besoins des institutions bicommunautaires de Bruxelles-Capitale.

Vous l'avez dit vous-même, je le confirme: le nécessaire a été fait et, ce matin, en commission de la Santé publique, l'amendement déposé par le gouvernement a été approuvé.

La méthode retenue pour assurer aux institutions de Bruxelles-Capitale le paiement des subsides dans les domaines afférents aux matières personnalisables, semble constituer pour vous le problème le plus important.

Je veux annoncer en premier lieu qu'en ce qui concerne le premier trimestre de 1980, il n'y a aucun problème puisqu'en vue d'assurer la continuité des paiements, j'ai décidé au début de 1980 d'ouvrir, au bénéfice des centres d'hygiène mentale de Bruxelles-Capitale, un crédit à concurrence de 35 millions de francs, lequel doit permettre de couvrir les frais de fonctionnement de ces centres pour les trois premiers mois de 1980.

Néanmoins, indépendamment de mon initiative personnelle, le gouvernement a également décidé, en date du 8 février dernier, d'adopter la méthode suivante en ce qui concerne le paiement des dépenses nécessaires au fonctionnement des institutions subsidiées par la Région bruxelloise. Et à cet égard, le gouvernement ne fait plus de distinction entre les institutions établies à Bruxelles-Capitale qui sont soit unilingues françaises ou néerlandaises, soit bilingues.

La méthode retenue est la suivante: jusqu'au 31 mars 1980, les dépenses précitées seront mises à charge d'un compte de trésorerie à régulariser au point de vue budgétaire dès qu'aura été fixé le secteur bicommunautaire de Bruxelles-Capitale; pour la période postérieure au 31 mars 1980, qui n'est pas couverte par la loi actuelle concernant les crédits provisoires, la totalité des dépenses concernant les matières personnalisables inscrites au budget national, par conséquent y compris les crédits nécessaires pour le secteur bicommunautaire, sera affectée selon la même procédure jusqu'au moment où sera pris, après délibération en Conseil des ministres, l'arrêté royal relatif à la ventilation du crédit global qui sera inscrit au budget national relatif aux matières personnalisables.

Les dépenses exécutées à charge du compte de trésorerie s'effectueront après délibération collégiale entre les membres compétents en la matière, des exécutifs concernés et des deux secrétaires d'Etat bruxellois pour les Communautés.

En raison de tout ceci et en guise de conclusion de ma réponse à l'honorable interpellateur, je veux affirmer nettement que la situation des centres d'hygiène mentale établis à Bruxelles-Capitale ne peut en aucune manière être présentée comme étant dramatique.

En outre le personnel de ce secteur n'a aucune raison d'être inquiet.

Le gouvernement a en effet pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la continuité du paiement des subsides nécessaires au fonctionnement de ces centres. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

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

INTERPELLATION DE M. HUBIN AU MINISTRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL SUR « LA SITUATION A LA CENTRALE NUCLEAIRE DE HUY ET LES MESURES A PRENDRE PAR LE GOUVERNEMENT POUR ASSURER LA SECURITE DES POPULATIONS TOUT EN SAUVEGARDANT LES DROITS FONDAMENTAUX DES TRAVAILLEURS »

INTERPELLATIE VAN DE HEER HUBIN TOT DE MINISTER VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID OVER « DE TOESTAND

IN DE KERNCENTRALE TE HOEI EN DE MAATREGELEN DIE DE REGERING VOORNEMENS IS TE NEMEN VOOR DE VEILIGHEID VAN DE BEVOLKING EN DE HANDHAVING VAN DE FUNDAMENTELE RECHTEN DER WERKNEMERS »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hubin au ministre de l'Emploi et du Travail sur la situation de la centrale nucléaire de Huy.

La parole est à l'interpellateur.

M. Hubin. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, depuis l'existence des centrales nucléaires en Belgique, mon souci permanent a été de faire en sorte que la sécurité des travailleurs et des populations voisines soit garantie et que, notamment, les recommandations de la Commission des Sages et celles du Conseil supérieur d'Hygiène publique soient mises en œuvre et appliquées.

Tout le monde sait que nous sommes loin du compte dans ce domaine, mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet.

C'est donc exclusivement dans le but d'examiner si les règles élémentaires de sécurité étaient observées, qu'en tant que bourgmestre de Huy, j'ai réuni successivement à l'hôtel de ville les parties intéressées en présence de l'ingénieur en chef-directeur de l'administration de la sécurité du travail à Liège.

Il va de soi, en effet, que la sécurité des travailleurs et des populations voisines d'une centrale nucléaire ne peut être assurée que si toutes les mesures de sécurité sont d'abord strictement appliquées à l'intérieur de la centrale nucléaire lorsque celle-ci fonctionne.

De ces entretiens, j'ai pu tirer un certain nombre de conclusions.

Tout d'abord que si, au moment des manœuvres effectuées par les deux délégués syndicaux suspendus, qui sont évidemment des membres du personnel habituel de la centrale, le maximum de précautions avait été pris, dans des périodes de troubles sociaux comme celle que l'on connaissait à ce moment, la sécurité pouvait être compromise en cas de fonctionnement de la centrale.

Mais j'en ai conclu également que, pour de multiples raisons, on prenait des risques beaucoup plus graves en faisant fonctionner la centrale avec des équipes de cadres remplaçant le personnel habituel.

En effet: certains de ces cadres ne faisaient pas partie du personnel habituel de la centrale, ils travaillaient de 10 à 12 heures par jour, leur état physique était contrôlé par le Centre belge de la médecine du travail, organisme privé organisé par les associations patronales.

Alors que les gouvernements successifs ont promis depuis toujours de mettre sur pied un organisme indépendant de contrôle, c'est toujours la même association, agréée par votre département, Monsieur le Ministre, et dont certains administrateurs sont des électriciens qui exercent ce contrôle.

Si nous sommes bien informés, les intentions du gouvernement seraient d'ailleurs de faire démissionner les producteurs d'électricité du conseil d'administration mais de continuer à agréer le même organisme, ce qui ferait en sorte que les mêmes personnes qu'auparavant exerceraient les contrôles.

Ce serait risible si ce n'était dramatique.

Il serait extrêmement important, Monsieur le Ministre, que chacun comprenne que l'on ne peut pas comparer, comme les producteurs d'électricité le font régulièrement, des accidents d'avions, de chemins de fer ou de charbonnages avec un accident dans une centrale nucléaire.

Car si ceux-là font parfois et malheureusement un nombre important de victimes, un accident nucléaire comporte lui — je ne le répéterai jamais assez —, « des risques pour l'homme et son espèce, pour la génération actuelle comme pour les générations futures ».

Mais ce qui m'a également frappé, Monsieur le Ministre, et vous l'avez d'ailleurs vous-même déclaré, c'est l'intransigeance dont les patrons électriciens ont fait preuve au cours des longues et difficiles négociations qui ont eu lieu ces derniers temps.

Leurs buts me paraissent d'ailleurs fort clairs; ils veulent à tout prix remettre en question, directement ou indirectement, le principe du droit de grève des travailleurs, spécialement dans les centrales nucléaires.

Il faut donc organiser un droit réel de grève, mais comportant aussi, et c'est fondamental, tant pour les patrons que pour le personnel, le respect de règles de sécurité que l'exercice de ce droit impliquerait.

Et vous vous êtes engagé, Monsieur le Ministre, à trouver une solution à ce problème avant la fin de l'année.

Permettez-moi d'être, à ce sujet, assez sceptique, car si, d'une part, je ne mets pas en doute votre volonté personnelle sur ce plan, je constate que, depuis des années, les gouvernements successifs nous ont fait des promesses qu'ils sont dans l'impossibilité de tenir, que ce soit à cause de l'instabilité chronique dont les gouvernements font dramatiquement preuve dans notre pays ou parce que l'on trouve régulièrement des défenseurs acharnés des privilèges patronaux, notamment dans le domaine de l'électricité, au sein même de ces gouvernements.

Tout récemment d'ailleurs, le gouvernement a repris l'étude du problème de la garde des centrales nucléaires.

En effet, chacun s'accordait pour dire que la garde exercée à l'heure actuelle par l'armée sur les installations nucléaires était coûteuse pour le contribuable et inefficace sur le terrain.

Mais les électriciens ont fait, en octobre 1979, une démarche directe auprès du ministre de la Justice aux fins d'attirer son attention sur l'impossibilité qui était la leur, tant du point de vue juridique que du point de vue social et syndical, d'organiser une garde dans leurs sociétés privées. Ils insistaient donc pour que la solution actuelle subsiste jusqu'à ce que la garde par la gendarmerie puisse être organisée.

Cette garde par la gendarmerie qui demandera en tout cas un délai assez long, a d'ailleurs été décidée par le gouvernement, mais elle est inacceptable pour tous les démocrates car elle constituerait sans aucun doute un redoutable renforcement d'un régime policier déjà fort critiqué dans notre pays.

D'autre part, les exploitants des centrales nucléaires et des autres installations nucléaires sont vigoureusement opposés à l'idée d'organiser une garde armée privée. Voici les arguments qu'ils invoquent :

Ils craignent des réactions individuelles et syndicales négatives ainsi que des protestations tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des installations concernées.

Le recours à une garde armée privée pourrait être assimilé à la création de milices privées et nuirait à l'image du secteur nucléaire.

L'organisation d'une garde armée privée demandera du temps : recrutement, formation, etc., du personnel concerné. Cela comporte un investissement important qui serait peu rentable lorsqu'il s'agit d'un système intermédiaire et temporaire.

Ils se disent étonnés de voir les autorités leur imposer l'élaboration d'un système transitoire dans un délai très bref, alors que ces mêmes autorités estiment quant à elles devoir disposer d'un délai suffisant qui se révèle important pour permettre la mise en place du système définitif, c'est-à-dire la garde par la gendarmerie.

Enfin, la solution qui a été préconisée par certains et qui consiste à faire assurer la garde par les polices communales renforcées me paraît assez utopique sur un plan pratique, mais pourrait de plus, en certains cas, être aussi redoutable pour les travailleurs que la garde par la gendarmerie.

La moins mauvaise des solutions ne serait-elle pas de faire assurer la garde des installations nucléaires par des unités de la Protection civile formées à cette fin, en plus du rôle normal que la Protection civile assume à l'égard des installations nucléaires ? Cette solution aurait en tout cas un grand avantage.

Il y aurait en permanence, un noyau de la Protection civile apte à intervenir immédiatement en cas d'accident sur les sites nucléaires.

En conclusion de mon intervention, Monsieur le Président, je voudrais souligner que l'in vraisemblable imbroglio dans lequel les apprentis sorciers du nucléaire ont mis le gouvernement s'aggrave de jour en jour.

Et ce n'est pas le rapport de la commission présidentielle américaine sur l'accident de Harrisburg qui me démentira. Ce document révèle, en effet, l'existence d'incroyables lacunes sur l'ensemble des problèmes liés à l'exploitation des centrales nucléaires. Nous aurons certainement aussi l'occasion d'en parler.

J'ai malheureusement de plus en plus la conviction que plus personne ne saurait, à l'heure actuelle dans notre pays, résoudre les innombrables problèmes de sécurité dans la démocratie que posent, tant sur le plan pratique que sur le plan philosophique, l'exploitation des centrales nucléaires.

Chacun d'entre nous doit maintenant en être conscient et prendre toutes ses responsabilités. J'ai, en tout cas en ce qui me concerne, la conscience tranquille car j'ai pris les miennes chaque fois que cela était nécessaire et partout où il fallait les prendre. (Applaudissements sur certains bancs.)

M. le Président. — La parole est à M. De Wulf, ministre.

M. R. De Wulf, Ministre de l'Emploi et du Travail. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, le conflit à la centrale nucléaire de Huy (Tihange) a commencé comme un conflit social traditionnel.

Un cahier spécifique de revendications, portant notamment sur le nombre de jours de congés supplémentaires dans les centrales nucléaires a été, comme vous le savez, à l'origine d'une action syndicale qui a abouti à une diminution de la production et à la suspension de deux délégués syndicaux. Suite à cette suspension, la centrale a été occupée par solidarité.

Se déroulant dans un environnement fort spécifique et vu le grand intérêt manifesté par la presse et les médias, le conflit a immédiatement pris l'envergure d'un conflit de principes, portant et sur le droit de grève et sur la sécurité dans et autour des centrales nucléaires.

Je voudrais tout d'abord dire clairement que la sécurité n'a jamais été mise en cause. Dès l'occupation, j'ai envoyé sur place des spécialistes en matière de sécurité nucléaire. Ils ont pu constater qu'il n'y avait aucun danger et ont pu suivre l'évolution des événements de manière continue.

Néanmoins, l'occupation par un groupe de travailleurs, fort émus sur le plan social, pouvait constituer un risque potentiel d'insécurité, quel que soit le sens des responsabilités des travailleurs.

J'ai donc été d'avis qu'il était souhaitable d'éviter le prolongement de l'occupation. Dès le 13 février, j'ai convoqué les parties et me suis efforcé de les remettre en présence afin qu'elles reprennent les négociations dans un climat plus serein. J'ai cru, en effet, qu'il était de mon devoir de rechercher une solution pour ce conflit, aussi bien envers la population, extrêmement préoccupée par l'évolution de l'énergie nucléaire, qu'envers les travailleurs qui voyaient, dans l'occupation, leur seul moyen de pression.

En effet, vu le caractère très technologique de la production dans les centrales nucléaires, une grève normale, qui suppose l'abandon du lieu de travail, n'a presque pas d'influence sur le fonctionnement d'une centrale.

Cette situation de fait implique nécessairement que, dans chaque recherche de solution, on doive s'attacher, avec une attention toute particulière, au respect du droit de grève. Dois-je rappeler, à cet égard, que la reconnaissance du droit de grève est une des clés de voûte de notre système de relations collectives et que tenter d'y porter atteinte aurait des conséquences incalculables sur le plan social et économique ?

J'ai donc concentré mes efforts sur deux objectifs : d'une part, le respect de ce droit de grève, d'autre part, le respect de toutes les exigences de la sécurité.

Le fait qu'aucune convention collective ne règle à ce jour la procédure de déroulement des conflits dans les centrales nucléaires n'a pas facilité ma tâche. En outre, j'ai dû respecter la procédure prescrite par la loi du 19 août 1948 concernant les prestations d'intérêt public en temps de paix ; j'ai donc été dans l'impossibilité d'arrêter tout de suite une solution définitive.

Je rappelle, à cet égard, que par la délimitation des prestations d'intérêt public en temps de paix par les intéressés eux-mêmes, on pourrait envisager des mesures concernant la sauvegarde de l'outil et la satisfaction des besoins vitaux. Une procédure en ce sens est en cours à ma demande. Néanmoins, je me suis engagé à trouver une solution définitive avant la fin de cette année en cas d'échec de cette procédure. Entre-temps, et à titre conservatoire, une solution provisoire a été arrêtée.

Pour ce qui concerne la centrale nucléaire de Tihange, ma proposition transactionnelle et son annexe d'interprétation du point 5 ont été acceptées par les parties. J'espère que bientôt ce sera le cas pour toutes les centrales nucléaires.

Je crois utile, pour éviter tout malentendu, de vous donner lecture du point 5 de cette proposition transactionnelle ainsi que de son interprétation : « En cas de conflit éventuel, les organisations syndicales ainsi que le personnel de la centrale de Tihange s'engagent à s'abstenir de toute action susceptible de compromettre la sécurité et notamment à ne pas occuper le poste de commande. » Cela signifie, en tout cas pour la valeur et la portée du mot « notamment », que :

1. Toute action doit être précédée par un préavis de grève normal et par la procédure conventionnelle de conciliation ;

2. Toute grève sera menée par les moyens classiques et en dehors de la centrale ;

3. Le ministre de l'Emploi et du Travail désignera, en accord avec les parties, son représentant qui, en cas de conflit effectif, organisera,

et ce pendant la période transitoire, la procédure progressive de mise à l'arrêt de la production en tenant compte, d'une part, des exigences de la sécurité et, d'autre part, de la nécessité de pouvoir faire face aux exigences d'approvisionnement du pays.

Cette proposition a ainsi pour effet, comme vous pouvez vous en rendre compte, de concilier, ce qui était ma préoccupation fondamentale, et le souci de ne pas porter atteinte au contenu du droit de grève et celui d'assurer une sécurité absolue de la population.

Pour ce qui concerne les autres problèmes relatifs au renforcement de la sécurité, tant intérieure qu'extérieure, des centrales nucléaires, je puis assurer l'interpellateur que le gouvernement prépare activement la mise en place des dispositions nécessaires. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

PROPOSITIONS — VOORSTELLEN

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Les propositions de loi ci-après ont été déposées par :

1. M. Wyninckx, visant à accorder en 1980 une prime de bien-être aux travailleurs salariés retraités et invalides;

De volgende voorstellen van wet werden ingediend door :

1. De heer Wyninckx, tot toekenning in 1980 van een welvaarts-premie aan gepensioneerde werknemers en aan invalide werknemers;

2. M. Descamps, modifiant la loi du 13 juillet 1976 relative aux effectifs en officiers et aux statuts du personnel des forces armées;

2. De heer Descamps, tot wijziging van de wet van 13 juli 1976 betreffende de getalsterkte aan officieren en de statuten van het personeel van de krijgsmachten;

3. M. Humblet, organisant un programme complémentaire dans l'enseignement secondaire.

3. De heer Humblet, tot invoering van een aanvullend programma in het secundair onderwijs.

M. Humblet a également déposé une proposition de résolution relative à la situation en Uruguay.

De heer Humblet heeft insgelijks ingediend een voorstel van resolutie betreffende de toestand in Uruguay.

Ces propositions seront traduites, imprimées et distribuées.

Deze voorstellen zullen worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

Er zal later over de inoverwegingneming worden beslist.

Le Sénat se réunira demain, jeudi 6 mars 1980, à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen, donderdag 6 maart 1980, te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 20 heures.*)

(*De vergadering wordt gesloten te 20 uur.*)

