

SEANCE DU JEUDI 6 MARS 1980
VERGADERING VAN DONDERDAG 6 MAART 1980ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE :

CONGE :

Page 710.

PROPOSITIONS DE LOI ET PROPOSITION DE RESOLUTION
(Prise en considération) :

Page 710.

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. Hanin, Van Ooteghem, Neuray, De Baere, Gijs, Th. Toussaint, De Bondt, Vangronsveld, p. 711. — Mme Mayence-Goossens, MM. Gerits, De Rouck, Vandekerckhove, comte du Monceau de Bergendal, M. Van den Nieuwenhuijzen, M. Chabert, ministre des Communications, p. 733.

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

Vote des articles, p. 746.

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

Vote des articles, p. 746.

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

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Moureaux, rapporteur, Jorissen, M. Van Elslande, ministre de la Justice, p. 727.

Vote des articles, p. 728.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1979-1980
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1979-1980

INHOUDSOPGAVE :

VERLOF :

Bladzijde 710.

VOORSTELLEN VAN WET EN VOORSTEL VAN RESOLUTIE
(Inoverwegingneming) :

Bladzijde 710.

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 Hanin, Van Ooteghem, Neuray, De Baere, Gijs, Th. Toussaint, De Bondt, Vangronsveld, blz. 711. — Mevr. Mayence-Goossens, de heren Gerits, De Rouck, Vandekerckhove, graaf du Monceau de Bergendal, de heer Van den Nieuwenhuijzen, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 733.

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

Stemming over de artikelen, blz. 746.

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

Stemming over de artikelen, blz. 746.

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

Algemene bespreking. — *Sprekers*: de heren Moureaux, verslaggever, Jorissen, de heer Van Elslande, minister van Justitie, blz. 727.

Stemming over de artikelen, blz. 728.

PROJET DE LOI (Vote sur les articles en deuxième lecture):

Projet de loi portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire.

A l'article 5, par. 1^{er}: *Orateurs*: MM. Payfa, Vanderpoorten, Vandekerckhove, Mme Herman-Michielsens, MM. Hanin, Hubin, p. 721.

A l'article 15: *Orateurs*: MM. Van Nevel, rapporteur, Hanin, Van Elsen, Lagae, Hubin, Cuvelier, M. Dhoore, ministre de la Santé publique et de l'Environnement, M. De Seranno, p. 723.

A l'article 37: *Orateurs*: M. André, Mme Herman-Michielsens, M. Dhoore, ministre de la Santé publique et de l'Environnement, MM. Vanderpoorten, Verbist, p. 725.

Vote sur l'ensemble, p. 731.

ORDRE DES TRAVAUX:

1. *Orateurs*: MM. Jorissen, Vanderpoorten, p. 730.
2. *Orateur*: M. Jorissen, p. 733.

PROJET DE LOI (Vote):

Projet de loi modifiant les articles 19, 20, 21, 22 et 43bis de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire et les articles 121, 166, 223, 226 et 229 du Code judiciaire, p. 732.

INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation 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 ».

Orateurs: M. R. Gillet, M. Chabert, ministre des Communications, p. 749.

Interpellation de M. De Rouck au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones sur « l'augmentation des tarifs postaux et ses conséquences pour les éditeurs de revues et de publications périodiques imprimées ».

Orateurs: M. De Rouck, M. Baudson, ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 756.

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

Orateurs: M. Vandezande, M. Calewaert, ministre de la Fonction publique et des Réformes institutionnelles, p. 757.

QUESTION ORALE DE M. VAN ELSSEN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR « LA REPRISE DE LA SOCIÉTÉ EUROCHEMIC A DESSEL »:

Orateurs: M. Van Elsen, Mme De Pauw-Deveen, secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, adjoint au ministre de la Région bruxelloise, p. 752.

QUESTION ORALE DE M. C. DE CLERCQ AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS SUR « LES PLAINTES FORMULEES AU SUJET DES EXAMINATEURS CHARGES DE FAIRE PASSER L'ÉPREUVE PRATIQUE EN VUE DE L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE »:

Orateurs: M. C. De Clercq, M. Chabert, ministre des Communications, p. 752.

ONTWERP VAN WET (Stemming over de artikelen in tweede lezing):

Ontwerp van wet tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring.

Bij artikel 5, par. 1: *Sprekers*: de heren Payfa, Vanderpoorten, Vandekerckhove, Mevr. Herman-Michielsens, de heren Hanin, Hubin, blz. 721.

Bij artikel 15: *Sprekers*: de heren Van Nevel, verslaggever, Hanin, Van Elsen, Lagae, Hubin, Cuvelier, de heer Dhoore, minister van Volksgezondheid en Leefmilieu, de heer De Seranno, blz. 723.

Bij artikel 37: *Sprekers*: de heer André, Mevr. Herman-Michielsens, de heer Dhoore, minister van Volksgezondheid en Leefmilieu, de heren Vanderpoorten, Verbist, blz. 725.

Stemming over het geheel, blz. 731.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN:

1. *Sprekers*: de heren Jorissen, Vanderpoorten, blz. 730.
2. *Spreker*: de heer Jorissen, blz. 733.

ONTWERP VAN WET (Stemming):

Ontwerp van wet tot wijziging van de artikelen 19, 20, 21, 22 en 43bis van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken en van de artikelen 121, 166, 223, 226 en 229 van het Gerechtelijk Wetboek, blz. 732.

INTERPELLATIES (Bespreeking):

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 ».

Sprekers: de heer R. Gillet, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 749.

Interpellatie van de heer De Rouck tot de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie over « de verhoging van de posttarieven en de gevolgen hiervan voor de uitgevers van tijdschriften en van gedrukte publikaties ».

Sprekers: de heer De Rouck, de heer Baudson, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 756.

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

Sprekers: de heer Vandezande, de heer Calewaert, minister van Openbaar Ambt en Institutionele Hervormingen, blz. 757.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN ELSSEN AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN OVER « DE OVERNAME VAN DE MAATSCHAPPIJ EUROCHEMIC TE DESSEL »:

Sprekers: de heer Van Elsen, Mevr. De Pauw-Deveen, staatssecretaris voor het Brussels Gewest, toegevoegd aan de minister van het Brussels Gewest, blz. 752.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER C. DE CLERCQ AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN OVER « DE KLACHTEN GEFORMULEERD, TEN AANZIEN VAN DE EXAMINATOREN, BIJ HET AFLEGGEN VAN HET PRAKTISCH EXAMEN VOOR HET BEKOMEN VAN EEN RIJBEWIJS »:

Sprekers: de heer C. De Clercq, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 752.

QUESTION ORALE DE M. EGELMEERS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR « L'ENTREPOSAGE DES DECHETS RADIOACTIFS DANS LES COUCHES ARGILEUSES DU SOUS-SOL » :

Orateurs : M. Egelmeers, Mme De Pauw-Deveen, secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, adjoint au ministre de la Région bruxelloise, p. 753.

QUESTION ORALE DE M. VAN ELSSEN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE SUR « LA CREATION D'UN CADRE DE SURVEILLANCE DES CENTRALES NUCLEAIRES » :

Orateurs : M. Van Elsen, M. Chabert, ministre des Communications, p. 753.

QUESTION ORALE DE M. HISMANS AU MINISTRE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT SUR « LA SUBSIDIATION DE HOMES POUR HANDICAPES » :

Orateurs : M. Hismans, M. Chabert, ministre des Communications, p. 754.

QUESTION ORALE DE M. NEURAY AU SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION WALLONNE, M. MAYSTADT, SUR « LES MESURES A PRENDRE AFIN DE SAUVEGARDER LA CELLULOSE DES ARDENNES » :

Orateurs : M. Neuray, M. Maystadt, secrétaire d'Etat à la Région wallonne, adjoint au ministre de la Région wallonne, p. 754.

QUESTION ORALE DE M. HANIN AU MINISTRE DES FINANCES SUR « LES DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS ADRESSEES PAR CERTAINS CONTROLEURS DES CONTRIBUTIONS A DES CULTIVATEURS QUI ONT FAIT CHOIX DE LA TAXATION FORFAITAIRE » :

Orateurs : M. Hanin, M. Maystadt, secrétaire d'Etat à la Région wallonne, adjoint au ministre de la Région wallonne, p. 755.

QUESTION ORALE DE M. FEAUX A M. HOYAUX, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « LE PROJET DE LOI DEROGANT A L'ARTICLE 6 DES LOIS SUR LA COLLATION DES GRADES ACADEMIQUES ET LE PROGRAMME DES EXAMENS UNIVERSITAIRES COORDONNEES PAR L'ARRETE DU REGENT DU 31 DECEMBRE 1949 » :

Orateurs : M. Féaux, M. Hoyaux, ministre de l'Education nationale, p. 755.

INTERPELLATIONS (Demandes) :

Page 759.

M. M. Dewulf au ministre de l'Agriculture et des Classes moyennes et au ministre de la Coopération au Développement sur « la faim dans le monde et la nécessité urgente de prévoir en cette matière une politique à court, à moyen et à long terme ou de revoir celle qui existe actuellement ».

M. Houben au ministre de la Prévoyance sociale et des Pensions sur « les inconvénients qui découlent pour les handicapés de l'arrêté royal du 23 janvier 1980 ».

PROJETS DE LOI (Dépôt) :

Page 759.

Le gouvernement :

Projet de loi sur les laboratoires de biologie clinique.

Projet de loi complétant le Code du Logement par des dispositions particulières à la région bruxelloise.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EGELMEERS AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN OVER « DE GEOLOGISCHE OPBERGING VAN RADIO-ACTIEF AFVAL IN KLEILAGEN » :

Sprekers : de heer Egelmeers, Mevr. De Pauw-Deveen, staatssecretaris voor het Brussels Gewest, toegevoegd aan de minister van het Brussels Gewest, blz. 753.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN ELSSEN AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN LANDSVERDEDIGING OVER « DE OPRICHTING VAN EEN BEWAKINGSKADER VOOR KERNCENTRALES » :

Sprekers : de heer Van Elsen, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 753.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HISMANS AAN DE MINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU OVER « DE SUBSIDIERING VAN TEHUIZEN VOOR GEHANDICAPTEN » :

Sprekers : de heer Hismans, de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, blz. 754.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER NEURAY AAN DE STAATSSECRETARIS VOOR HET WAAELSE GEWEST, DE HEER MAYSTADT, OVER « DE MAATREGELEN DIE MOETEN WORDEN GENOMEN OM DE « CELLULOSE DES ARDENNES » IN STAND TE HOUDEN » :

Sprekers : de heer Neuray, de heer Maystadt, staatssecretaris voor het Waalse Gewest, toegevoegd aan de minister van het Waalse Gewest, blz. 754.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HANIN AAN DE MINISTER VAN FINANCIEN OVER « DE VERZOEKEN OM INLICHTINGEN DIE BEPAALDE BELASTINGCONTROLEURS RICHTEN TOT LANDBOUWERS DIE VOOR DE FORFAITAIRE AANSLAG HEBBEN GEKOZEN » :

Sprekers : de heer Hanin, de heer Maystadt, staatssecretaris voor het Waalse Gewest, toegevoegd aan de minister van het Waalse Gewest, blz. 755.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FEAUX AAN DE HEER HOYAUX, MINISTER VAN NATIONALE OPVOEDING, OVER « HET ONTWERP VAN WET TOT AFWIJKING OP ARTIKEL 6 VAN DE WETTEN OP HET TOEKENNEN VAN DE ACADEMISCHE GRADEN EN HET PROGRAMMA VAN DE UNIVERSITAIRE EXAMENS, GECOORDINEERD BIJ BESLUIT VAN DE REGENT VAN 31 DECEMBER 1949 » :

Sprekers : de heer Féaux, de heer Hoyaux, minister van Nationale Opvoeding, blz. 755.

INTERPELLATIES (Verzoeken) :

Bladzijde 759.

De heer M. Dewulf tot de minister van Landbouw en Middenstand en de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de honger in de wereld en de dringende noodzaak op korte, halflange en lange termijn het beleid ter zake te herzien of te voorzien ».

De heer Houben tot de minister van Sociale Voorzorg en Pensioenen over « de nadelige gevolgen die voor de minder-validen voortvloeien uit het koninklijk besluit van 23 januari 1980 ».

ONTWERPEN VAN WET (Indiening) :

Bladzijde 759.

De regering :

Ontwerp van wet op de laboratoria voor klinische biologie.

Ontwerp van wet houdende aanvulling van de Huisvestingscode met bijzondere bepalingen voor het Brussels gewest.

PROPOSITIONS DE LOI (Dépôt):

Page 759.

M. Kevers. — Proposition de loi octroyant aux Belges résidant à l'étranger et non domiciliés en Belgique, le droit de vote lors des élections législatives.

M. Van Elsen. — Proposition de loi modifiant les lois relatives au personnel d'Afrique, coordonnées le 21 mai 1964.

PROPOSITION (Dépôt):

Page 759.

VOORSTELLEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 759.

De heer Kevers. — Voorstel van wet waarbij aan de Belgen die in het buitenland verblijven en hun woonplaats niet in België hebben, stemrecht wordt verleend bij de parlementsverkiezingen.

De heer Van Elsen. — Voorstel van wet tot wijziging van de wetten betreffende het personeel in Afrika, gecoördineerd op 21 mei 1964.

VOORSTEL (Indiening):

Bladzijde 759.

PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT

VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTER

M. Mesotten, secrétaire, prend place au bureau.

De heer Mesotten, secretaris, neemt 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.

CONGE — VERLOF

Mme Hanquet, retenue par d'autres devoirs; M. Humblet, en mission à l'étranger, demandent de les excuser de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: Mevr. Hanquet, wegens andere plichten; de heer Humblet, met opdracht in het buitenland.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

PROPOSITIONS — VOORSTELLEN

Prise en considération — Inoverwegingneming

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de propositions.

Aan de orde is thans de bespreking over de inoverwegingneming van voorstellen.

A. Propositions de loi:

1. Modifiant la loi du 11 septembre 1933 sur la protection des titres d'enseignement supérieur (de M. Deworme et consorts);

A. Voorstellen van wet:

1. Tot wijziging van de wet van 11 september 1933 op de bescherming van de titels van hoger onderwijs (van de heer Deworme c.s.);

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission de l'Éducation nationale.

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Nationale Opvoeding.

2. Sur le travail à temps partiel et les jours fériés (de M. Lepaffe et consorts);

2. Betreffende de deeltijdse arbeid en de feestdagen (van de heer Lepaffe c.s.);

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission de l'Emploi, du Travail et de la Prévoyance sociale.

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Tewerkstelling, de Arbeid en de Sociale Voorzorg.

3. Portant modification de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en ce qui concerne l'indemnisation des moins-values résultant de l'existence d'un plan (de M. Demuyter et consorts);

3. Tot wijziging van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw wat betreft de schadeloosstelling voor uit een plan voortvloeiende minderwaarden (van de heer Demuyter c.s.);

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission des Travaux publics, de l'Aménagement du Territoire et du Logement.

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Openbare Werken, de Ruimtelijke Ordening en de Huisvesting.

4. Relative à la perception, au profit des communes, des amendes pour contravention (de MM. Gerits et Vangronsveld);

4. Betreffende het innen van geldboeten uit hoofde van overtredingen, ten bate van de gemeenten (van de heren Gerits en Vangronsveld);

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission de l'Intérieur et de la Fonction publique.

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken en het Openbaar Ambt.

5. Stimulant la création d'emplois et assurant une aide aux entreprises défaillantes reprises par un entrepreneur ou des salariés (de M. Humblet et consorts);

5. Tot bevordering van de schepping van nieuwe werkgelegenheid en tot steunverlening aan faillierende bedrijven overgenomen door ondernemers of werknemers (van de heer Humblet c.s.);

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission des Classes moyennes.

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Middenstand.

B. Proposition:

De résolution concernant la prise d'initiatives tendant à favoriser la détente et le désarmement (de M. Wyninckx et consorts);

B. Voorstel:

Van resolutie betreffende het nemen van initiatieven ter bevordering van de ontspanning en de ontwapening (van de heer Wyninckx c.s.);

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Vraagt iemand het woord?

La proposition de résolution est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission des Affaires étrangères.

Het voorstel van resolutie is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Zaken.

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

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

Reprise de la discussion générale

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 »

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

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

Hervatting van de 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 »

M. le Président. — Nous reprenons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications, auquel a été jointe l'interpellation de M. Roland Gillet.

Wij hervatten de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen, en de eraan toegevoegde interpellatie van de heer Roland Gillet.

Il reste seize orateurs inscrits dans la discussion générale, soit approximativement trois heures de temps de parole, auquel s'ajoutent la réponse du ministre et l'interpellation de M. Roland Gillet.

Je prie les orateurs de ne pas dépasser le temps de parole qu'ils ont eux-mêmes indiqué.

Ik dring er bij de sprekers op aan de door hen zelf opgegeven spreektijd niet te willen overschrijden.

Je propose d'interrompre le débat relatif au budget des Communications vers 16 heures pour passer à l'examen du projet de loi portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire et du projet de loi

modifiant certains articles de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire et quelques articles du Code judiciaire.

Nous passerons ensuite au vote de l'ensemble des projets de loi dont la discussion est terminée ainsi que sur la motion déposée hier soir.

Ik stel u voor het debat over de begroting van Verkeerswezen te 16 uur te onderbreken om over te gaan tot de bespreking in tweede lezing van het ontwerp van wet tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring en van het ontwerp van wet tot wijziging van sommige artikelen van de wet op het gebruik der talen in gerechtszaken.

Wij zullen dan ook stemmen over de afgehandelde ontwerpen van wet en over de motie die gisteren werd ingediend.

De bespreking in de commissie voor de Staatshervorming zal dan worden onderbroken zodat al de leden van de Senaat aan de stemmingen kunnen deelnemen.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, wordt er vandaag dan niet meer gestemd over de begroting van Verkeerswezen?

De Voorzitter. — Neen, Mijnheer Van Ooteghem. Die stemming zal later plaatsvinden.

Le Sénat est-il d'accord sur ma proposition? (*Assentiment.*)

Il en sera donc ainsi.

La parole est à M. Hanin.

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

M. Hanin. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, je tiens tout d'abord à vous indiquer que j'ai été satisfait — et je n'étais pas le seul je crois — de l'exposé du ministre et du rapport qui a été établi. En effet, cet exposé était un modèle du genre, un examen complet des sujets traités avec une importance justement calculée. Les réponses ont été très complètes.

Par ailleurs, chacun a pu trouver, dans l'excellent rapport de M. Vanderborcht, la reproduction fidèle des débats en commission. Il s'agit d'un instrument de travail précieux.

Si vous me le permettez, Monsieur le Ministre, j'aborderai, dans l'intervention que je fais au nom de mon groupe, trois domaines particuliers, à savoir: la Sabena, la politique portuaire et, enfin, la Société nationale des Chemins de fer belges.

Je ne vous reprocherai pas le lourd déficit qui grève cette année encore les comptes de la Sabena en raison du fardeau du passé et de l'extraordinaire augmentation du coût du carburant.

Pourtant, je suis particulièrement satisfait d'un aspect de la politique de la Sabena, à savoir l'obtention de droits d'atterrissage dans certains aéroports.

Pendant de nombreuses années, en commission des Communications et en sous-commission spéciale, nous regrettons de ne pas obtenir, notamment aux États-Unis, des escales suffisantes alors que des compagnies appartenant à des pays voisins, pas plus importants que le nôtre, avaient obtenu satisfaction.

Nous constatons que nous sommes entrés dans une phase plus active. À côté de l'escale d'Atlanta, qui existe depuis un certain temps, on nous parle maintenant d'escales à Chicago et Detroit. En ce qui concerne Tokyo, nous avons l'autorisation d'organiser un deuxième vol. Cela signifie que du côté des ministères des Communications et des Affaires étrangères, on a enfin consenti l'effort demandé depuis longtemps en commission des Communications; peut-être n'avait-on pas insisté avec la vigueur désirable.

Il reste un problème de restructuration interne. À cet égard, je rappelle une série d'études menées par des organismes divers et qui ont abouti à des conclusions précises. Je ne mentionnerai pas les conclusions qui nous ont conduits à nous « marier » avec d'autres compagnies étrangères. Je constate qu'il n'y a pas beaucoup de prétendants à la main de la Sabena. Il semble que ses charmes soient un peu fanés et que, par conséquent, il serait vain d'essayer de la marier avec des gens qui ne veulent pas d'elle!

Cela étant dit, je rappelle d'autres conclusions, notamment celles relatives au fonctionnement interne de la Sabena. Lors des discussions et de l'enquête menées au niveau de la sous-commission de la Sabena, on a pu constater une série de lacunes dans la structuration interne. Ainsi, la Sabena apparaissait un peu comme une armée de colonels. Je ne suis pas sûr que cette situation ait changé. Il en résulterait à la fois des coûts trop élevés et une organisation insuffisante de l'autorité au sein de cet organisme. Là aussi, je ne suis pas sûr que des remèdes aient été trouvés.

Comme je ne prétends pas que les nouveaux responsables aient déjà eu le temps de réaliser l'ensemble des restructurations nécessaires, je demande s'il vous serait possible, Monsieur le Ministre, dans un délai relativement court, de nous faire un exposé concernant l'expérience entreprise à la Sabena depuis environ un an et les orientations à suivre.

J'ai parlé brièvement de la Sabena, mais ce n'est évidemment pas le sujet principal de nos préoccupations.

Je dirai maintenant quelques mots au sujet des ports. S'il peut paraître étonnant qu'un Wallon parle des ports de mer, je dirai que, moi, je m'y intéresse en tant que Wallon et pour trois raisons. La première, c'est que je me sens responsable à l'égard de l'ensemble de la population de ce pays, même si j'ai des raisons d'être plus particulièrement attentif aux intérêts d'une région.

Deuxième raison : les ports de mer sont un facteur important de la prospérité économique de ce pays et, comme ma région en fait partie, il est important que nos ports connaissent de bonnes conditions de concurrence avec l'étranger.

Enfin, troisième raison, peut-être un peu plus égoïste : devant l'importance des revendications formulées pour l'équipement des trois ports d'Anvers, Zeebrugge et Gand, je me dis que s'il fallait les satisfaire, il ne resterait sans doute pas assez d'argent à consacrer aux autres investissements nécessaires, aussi bien en Flandre, d'ailleurs, qu'en Wallonie. J'aimerais que vous nous éclairiez sur ce qu'il est possible de faire dans ce domaine, Monsieur le Ministre.

Pour ma part, je ne veux pas d'une politique qui consisterait à accorder, à nos trois ports, les investissements nécessaires pour que chacun puisse remplir une fonction universelle.

Un minimum de spécification entre les trois ports est indispensable et chacun d'eux doit remplir une fonction distincte. Certes, un minimum d'équipement est nécessaire, mais il n'est pas possible de leur faire jouer le même rôle.

Aujourd'hui, alors que je dois me prononcer sur le budget des Communications, je désire savoir ce que l'on pense, au niveau gouvernemental, de la vocation spécifique de chacun de nos ports. Or je n'ai pas mes apaisements, car jusqu'à présent, rien n'a été dit à ce sujet.

Je voudrais donc attirer votre attention à cet égard, Monsieur le Ministre. J'ai relu à la fois votre exposé et votre réponse aux questions posées.

A la page 54 du rapport, on nous dit qu'il existe effectivement une commission nationale de la politique portuaire, qui a travaillé avec beaucoup de diligence, et que six sous-commissions ont été créées.

Quant à moi, je ne sais pas si la création de six sous-commissions est la preuve évidente de la diligence de la commission, mais enfin, elle s'est réunie six fois et a donné des avis sur des problèmes de pilotage et de tarifs portuaires. Je ne conteste pas que cela soit intéressant. Je suis même heureux qu'elle ait pu vous donner des avis sur ces questions. Je me permets cependant de penser qu'il s'agit là d'avis qui portent sur des points extrêmement limités.

Ce que je désire savoir en matière de politique portuaire, c'est l'avis de cette commission sur la question fondamentale que je viens de poser. Que pense la commission et que pensera le ministre de la nécessité d'un minimum de spécialisation entre les ports ? Que pense également la commission des investissements qu'il faut faire dans chacun d'entre eux ?

A cet égard, il subsiste aussi un problème. Que va-t-on faire de nos trois ports ? Quelle est leur vocation particulière et quels sont les équipements correspondants aux vocations qu'on va leur attribuer ?

Je constate, en effet, que les investissements sont importants. Notamment milliards sont prévus jusqu'en 1983, soit une moyenne d'environ 22,5 milliards par an.

Le rapport poursuit : « Au cours des dernières années, des investissements de l'ordre de 12 à 13 milliards de francs ont été effectués au profit des trois ports principaux. »

Cela signifie donc que si l'on suit les prévisions faites, on va doubler les sommes prévues pour les investissements portuaires d'ici 1983. Je vous pose alors la question : avez-vous réellement l'intention d'agir de la sorte ? Dans l'affirmative, cela rentre-t-il dans les prévisions faites dans le plan quinquennal d'investissements de l'Etat ? S'il n'en était pas ainsi, où va-t-on trouver l'argent complémentaire ?

Avant que le gouvernement ne fasse un choix définitif, je désire savoir quels sont les avis donnés par la commission portuaire — sans doute ne pouvez-vous pas me les communiquer jusqu'à présent puisque vous ne les avez pas — et quels sont les choix qui seront faits par le gouvernement.

Il y a en tout cas une question à laquelle on doit pouvoir répondre. Donnera-t-on à notre Parlement connaissance des avis de la commis-

sion avant d'arrêter les choix de façon définitive ? Je ne suis certes pas contre de bons équipements portuaires. Il y va de l'intérêt de la nation tout entière. Mais il n'est de l'intérêt de personne de prévoir, pour une période de trois à quatre ans, un investissement de 90 milliards de francs sans savoir exactement quelle politique sera suivie.

J'aborde maintenant le point essentiel de mon exposé qui concerne la Société nationale des chemins de fer.

J'attire l'attention des membres du Parlement sur leur droit à l'information. Nous avons eu, à cet égard, en commission des Communications, non un incident, mais un échange de vues assez révélateur d'un certain état d'esprit. J'avais, en effet, demandé au ministre de me faire connaître le plan quinquennal d'investissement de la SNCB, parce qu'il est évident qu'un programme d'investissement couvre plusieurs années. Le ministre m'a répondu que le Parlement avait eu connaissance du plan d'investissement 1976-1980. J'ai rétorqué que ce qui m'intéressait n'était pas ce qui avait déjà été réalisé, mais bien ce qu'on allait entreprendre.

Si je ne me trompe, le ministre a alors déclaré que le plan d'investissement 1981-1985 était un document interne au gouvernement, mais qu'il me le transmettrait. Je l'ai, en effet, reçu, ce dont je le remercie, mais je tiens à faire remarquer qu'il ne s'agit pas là d'une faveur, mais d'un droit. On ne peut pas parler dans ce cas de secret gouvernemental puisque les conseils économiques régionaux, les commissions consultatives en ont eu connaissance, et quand vous faites part d'une information à vingt personnes, il est certain que tout le pays est au courant. Au surplus, il me paraît indécent de refuser aux parlementaires les renseignements sur certains projets gouvernementaux ou émanant d'institutions paraétatiques alors qu'on les communique à des conseils économiques, par exemple.

J'en viens à la question de l'électrification du réseau.

Le plan 1981-1985 de la SNCB prévoit 63 milliards d'investissement en cinq ans contre 33 milliards en 1976-1980. Cela rentre-t-il dans le plan général quinquennal d'investissements de l'Etat ? Estimez-vous pouvoir faire face à cette demande de la SNCB ?

Si oui, tant mieux. Sinon, quelles priorités arrêtez-vous ? Je constate, en effet, que sur les 63 milliards prévus, 14 sont affectés à l'achèvement des travaux du plan 1976-1980. Cela signifie que les crédits prévus pour le plan 1976-1980 n'ont été utilisés qu'à concurrence de 21 milliards. Que ferez-vous si vous ne disposez pas des 63 milliards prévus pour les cinq années à venir ? Encore une fois, allez-vous arrêter des priorités et lesquelles ? Je songe à celle de l'électrification, mais j'aimerais vous entendre à ce sujet.

J'en viens à une réflexion à propos du matériel roulant, auquel une partie des investissements est consacrée. Du point de vue de l'économie nationale, il est très important qu'il y ait dans ce domaine une liaison étroite entre la SNCB et l'industrie. Nous avons souvent été très compétitifs dans le secteur du matériel roulant, que nous avons pu et que nous pouvons encore vendre à l'étranger. Il faut créer dans ce domaine un budget de recherche qui soit comparable à celui prévu dans le secteur privé pour l'industrie automobile, de manière que nous soyons vraiment à la pointe du progrès et que nous conservions nos chances d'exporter. C'est essentiel pour notre industrie. Sommes-nous disposés à entrer résolument dans cette voie et à instaurer une bonne liaison entre certaines recherches éventuellement faites au niveau de la SNCB et la recherche appliquée pratiquée au niveau des industries, en vue de réaliser des contrats de progrès ? Il s'agit incontestablement d'une des branches de l'économie nationale dont nous pouvons tirer parti pour améliorer notre balance commerciale.

Je voudrais dire quelques mots à propos des gares et prendre la mesure de votre efficacité ; je ne vise pas spécialement l'efficacité du ministre des Communications, mais celle des ministres en général. J'ai été payé pour savoir qu'il n'est pas toujours facile d'être efficace. Le souvenir de mon expérience a été rafraîchi lorsque j'ai lu le livre de Peyrefitte sur le mal français. J'y ai relevé deux exemples flagrants de volonté politique très évidente qui ne se heurtait même pas à la mauvaise volonté, mais à la routine d'une certaine administration, où personne ne contestait l'utilité des réformes envisagées mais où l'on ne parvenait pas à les réaliser.

Je ne vous citerai qu'un petit exemple, mais il me paraît bon. Vous avez prévu des crédits pour la construction de nouvelles gares. Ne pourriez-vous en soustraire 20, 30 ou 40 millions pour l'amélioration d'anciennes gares, où le gros œuvre est encore convenable mais dont l'aspect est devenu lamentable ? Dans certaines gares, il n'y a pas de sièges convenables, les peintures datent d'il y a dix ans et on a l'impression de s'y trouver dans une mortuaire. Vous avez trouvé l'idée bonne et vous avez manifesté l'intention de la réaliser. Je souhaite que, lorsque nous nous retrouverons l'année prochaine pour l'examen de votre budget, nous pourrions constater que vous avez pu triompher de l'inertie propre à chaque administration et à laquelle

celle de la Société nationale des Chemins de fer belges n'échappe pas.

Le dernier point que j'aborderai est le plus important; il concerne la restructuration de la SNCB.

J'approuve le principe de la restructuration tel qu'il est prévu par la SNCB; j'approuve ce souci d'efficacité, de rentabilité, de diminution des frais. Qui ne serait pas d'accord? Mais il ne faut pas oublier le droit des parlementaires à l'information en temps utile et ce pour pouvoir peser sur les décisions. Et, à cet égard non plus, je n'ai pas tous mes apaisements. Je rappelle vos déclarations reprises aux pages 29 et 30 du budget où il est question de soumettre les propositions pour avis aux conseils économiques régionaux et aux commissions parlementaires. Deux réunions d'information ont été tenues, puis la SNCB a clairement porté son choix, dites-vous, sur l'hypothèse appelée « optimisation du réseau ». Pas de réponse à notre exigence essentielle, en l'occurrence le refus d'un plan de restructuration uniquement de la SNCB. Si l'on veut restructurer les transports publics, il faut que ce soit dans leur ensemble. Il ne me convient pas — et sans doute est-ce l'avis d'un grand nombre d'entre nous — d'avaliser dès à présent un plan que l'on commence à appliquer dans les faits — et quoiqu'on dise, on commence, puisque des suppressions d'arrêts, peut-être justifiées, sont décrétées — alors qu'il s'agit d'un plan de restructuration partiel dans lequel on précise les suppressions, mais qui est muet sur ce qui pourrait leur être substitué.

Si les parlementaires sont, en général, d'accord sur une restructuration des transports publics, ils ne veulent pas d'une politique des petits paquets. On a fait beaucoup de bruit autour du plan de restructuration de la SNCB. Celle-ci a laissé dire, se réservant d'appliquer le plan quand les passions se seraient apaisées et nous risquons de nous trouver devant un fait accompli. Nous ne voulons pas de cela. Mon groupe veut bien examiner ce problème des transports en commun, mais d'une façon globale. Et qu'on ne s'imagine pas que nous laisserons tomber la question aux oubliettes.

D'ici à un mois ou deux, nous nous adresserons de nouveau à vous, publiquement si c'est nécessaire, pour demander un examen global de ce problème et vous rappeler que nous ne voulons pas d'une application du plan sans qu'il en soit parlé davantage, sans un examen d'ensemble de la situation. Nous serons attentifs. Un plan de ce genre concerne le bon service de la population, mais aussi l'expansion économique des différentes parties du pays. C'est un point suffisamment important pour que les parlementaires en fassent une de leurs préoccupations majeures.

Cela étant dit, nous avons confiance en vous, Monsieur le Ministre, et dans la façon dont vous traitez les problèmes. Nous savons qu'aux questions que nous avons posées, vous donnerez des réponses positives et c'est pourquoi nous voterons votre budget. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, sta mij toe even te grasduinen in de begroting 1980. Ik begin met het openbaar vervoer in de grote agglomeraties om meteen te constateren de enorme achteruitstelling van Vlaanderen in het algemeen en van Gent in het bijzonder.

De kredieten om de exploitatieverliezen te compenseren bedragen, in ronde cijfers, voor 1980 voor Brussel 5,5 miljard, voor Antwerpen 1 miljard, voor Luik 800 miljoen, voor Gent 400 miljoen, voor Charleroi 200 miljoen, voor Verviers 100 miljoen, wat een totaal van nauwelijks 8 miljard frank maakt. In procenten betekent dit voor Brussel 69 pct., voor Vlaanderen 17 pct. en voor Wallonië 14 pct. De Brusselaars kunnen zich dus echt niet beklagen over de unitaire Staat en ik begrijp niet waarom zij absoluut een apart gewest willen worden!

Ik kan dit met nog andere cijfers bewijzen.

Voor de werken ter bevordering van het openbaar vervoer in de grote agglomeraties, is er volgens het plan 1976-1980, een bedrag van 50 miljard frank ingeschreven. Daarvan is 25 miljard bestemd voor Brussel, 12,5 miljard voor Wallonië en eveneens 12,5 miljard voor Vlaanderen. Met andere woorden, Brussel krijgt 50 pct., Vlaanderen 25 pct. en Wallonië ook 25 pct. Voor 1979 alleen zien deze cijfers eruit als volgt: 6,5 miljard voor Brussel; 1,7 miljard voor Antwerpen; 1 miljard voor Luik; 1 miljard voor Charleroi en voor Gent, waarvan men zegt dat het de grootste stad van België is, slechts 9 miljoen frank. In procenten uitgedrukt geeft dit het volgende: voor Brussel 64 pct., voor Wallonië 19 pct. en voor Vlaanderen 17 pct.

De cijfers voor de investeringen voor het openbaar vervoer voor de periode 1976 tot en met 1979 bedragen in het totaal 38,7 miljard. Daarvan gaat naar Brussel 21,7 miljard of 56 pct.; naar Vlaanderen 10,2 miljard of 26 pct.; naar Wallonië 6,8 miljard of 18 pct. Dit is

een bewijs te meer, Mijnheer de Minister, dat zowel de centen van Vlaanderen als Wallonië naar Brussel worden gedraineerd.

Op wat de heer Hanin daarjuist heeft gezegd in verband met de havens, moet ik toch even repliceren.

Een ontleding van de cijfers — collega Maes heeft het gisteren ook nog aangestipt — leert ons dat in de periode van 1968 tot 1980 het Brusselse openbaar vervoer de belastingbetalers niet minder dan 80 miljard frank heeft gekost. In diezelfde periode heeft Zeebrugge 31 miljard gekost, maar Wallonië heeft daarvan de helft compensaties gekregen. Mag ik er u ook aan herinneren dat de herstructurering van het Waalse staal in enkele jaren tijds bijna evenveel kost als de haven van Zeebrugge?

In verband met de enorme discriminatie van Gent zal de minister ongetwijfeld antwoorden dat Gent niet tijdig een verkeersinfrastructuurplan heeft ingediend. Eigenlijk heeft de minister dan gelijk: Gent heeft inderdaad niet tijdig een initiatief genomen, maar de minister van Verkeerswezen heeft dit misschien ook niet tijdig gestimuleerd.

Zowel in Brussel als in Gent is er een BSP-CVP-meerderheid.

Ik moet constateren dat de mislukking dubbel is, zowel op het lokale als op het nationale vlak. Het is een mislukking in het kwadraat.

De discriminatie van Gent — collega Van Herreweghe heeft er ook op gewezen — geldt niet alleen voor het openbaar vervoer maar ook voor het loodswesen. Ik beaam volledig wat collega Van Herreweghe heeft gezegd, namelijk dat Gent het enige loodsstation is dat niet permanent bemand is, in tegenstelling met Antwerpen, Zeebrugge en Oostende. Nochtans voorziet men in Gent voor 1980 niet minder dan 3 100 zeeschepen. Met andere woorden, in 1980 gaan wij 6 200 loodssingen nodig hebben. Mijnheer de Minister, het is toch niet ernstig te beweren dat de 20 loodsen die nu beschikbaar zijn in dat geval zullen volstaan.

Wat voor zin heeft het voor de havenautoriteiten van Gent zich in te zetten om steeds nieuwe trafiëken aan te trekken, wanneer zij anderzijds afgeremd worden omdat er niet voldoende loodsen of tijdig loodsen beschikbaar zijn?

Ik hoop dat u straks de Gentse vertegenwoordigers zult geruststellen en dat u ervoor zult zorgen dat er te Gent een volwaardige loodsdienst zal worden uitgebouwd. Het is onaanvaardbaar dat thans de samenwerking met het loodswesen in Nederland veel vlotter en veel gemakkelijker verloopt dan met het Belgische loodswesen. U kunt zich niet verschuilen achter budgettaire overwegingen vermits het hier slechts gaat over enkele miljoenen om de haven van Gent tot een maximale ontplooiing te laten komen op het gebied van het loodswesen, terwijl er anderzijds miljarden verspild worden b.v. aan de Brusselse metro.

Ik zou u een suggestie willen doen, Mijnheer de Minister; maak, alstublieft, een einde aan de onzinnige geldverspilling voor de Brusselse metro die aan de natie miljarden per jaar kost. Ik ken ook iets van bouwen en vraag mij af waarom het absoluut nodig is in Brussel echte metropaleizen, helemaal in marmer en mozaïek, te bouwen. Bovendien zijn die materialen uiterst duur en onpraktisch. In ons huidige viltstift- en spuitbustijdperk zijn de sporen van dergelijke vandalenstreken meestal onuitwisbaar op marmer.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — U vergist zich, Mijnheer Van Ooteghem. Door het feit dat wij die metrostations mooi afwerken worden zij door de mensen gerespecteerd. Dat valt in Brussel op. Als u weet dat de afwerkingskosten maar 0,50 pct. bedragen van de globale kosten, dan vraag ik mij af of het niet beter is de stations goed af te werken en ze mooi te maken en, zoals de heer Hanin het bepleit heeft, ervoor te zorgen dat de mensen in menswaardige omstandigheden vervoerd worden, dat wil zeggen ook in aangename stations. Dat is geen luxe. Dat is hoogstens het comfort dat de reizigers nodig hebben. En om die redenen zullen de reizigers dan ook de stations eerbiedigen en appreciëren.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Minister, ik kan u verzekeren dat het absoluut niet nodig is een metrostation van de vloer tot het plafond uit te rusten in marmer. Dat is absoluut niet noodzakelijk. Het is niet omdat het in marmer is dat een metrostation mooi is. Met moderne en goedkope materialen kan men even mooie metrostations bouwen. In andere landen gebeurt dat ook. Ik vraag mij af waarom men per se dure materialen moet gebruiken. Neem het mij niet kwalijk, Mijnheer de Minister, maar in vele gevallen is het niet alleen een *folie des grands* maar eveneens een *folie des honoraires*. Het is soms alsof men een zo duur mogelijke afwerking wil hebben om zoveel mogelijk honorarium op zak te kunnen steken als ontwerper.

Bovendien heeft men ondanks alle dure materialen vergeten schuulkelders te bouwen. Had men beide gecombineerd, dan was het geld

misschien nuttiger besteed. Men heeft wel geld voor de afwerking in marmer en mozaïek, maar men heeft geen geld om de metrostations toegankelijk te maken voor de gehandicapten.

Mijnheer de Minister, er is hier reeds veel gesproken over het herstructureringsplan van de NMBS. Hierover zal ik vrij kort zijn en ik zal het zeker niet in zijn geheel verwerpen, want er zitten vele positieve dingen in. Toch zijn er een hele boel nadelige voorstellen in vervat die wij niet zonder meer kunnen aanvaarden.

Allereerst een kleine opmerking. Het is uiteraard noodzakelijk dat men, indien men wenst te slagen, tot een globale oplossing moet komen voor het openbaar vervoer. Er moet een harmonisatie worden nagestreefd tussen de spoorwegen, de buurtspoorwegen en de stadstrams.

Het mag zeker niet gebeuren dat de spoorwegen op een bepaald ogenblik stations afschaffen, terwijl de reizigers niet worden opgevangen door de buurtspoorweg of de stadstram. Wij mogen in geen geval reizigers in de spreekwoordelijke kou, in de regen, de sneeuw of de hitte laten staan.

Ik vraag mij af of het niet mogelijk is het herstructureringsplan te toetsen aan de nieuwe situatie, waar u gisteren ook reeds hebt op gewezen, namelijk de tendens meer gebruik te maken van het openbaar vervoer gezien de gestegen petroleum- en benzineprijzen.

Uw voorganger, minister P.W. Segers, heeft reeds een herstructureringsplan tot stand gebracht. In die tijd werden een groot aantal Vlaamse stations afgeschaft. Dat is nu weer het geval. Ik heb de statistieken hierover nagegaan. Vlaanderen is absoluut niet verwend. Voor 4,7 miljoen inwoners telt het 256 stations. In Wallonië zijn er 3 miljoen inwoners en 400 stations. Wanneer we de cijfers zuiver mathematisch bekijken zien we dat Vlaanderen per 100 000 inwoners 5,5 stations heeft en Wallonië 13.

Het herstructureringsplan van de NMBS voorziet niet in openbaar vervoer langs de Gentse kanaalzone waar toch duizenden werknemers werken. Ik beschouw dat als een leemte.

De gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen heeft ook een groot aantal opmerkingen gemaakt en heeft erop gewezen dat vooral in Oost-Vlaanderen een groot aantal stations en haltes worden afgeschaft, niet minder dan 32, waar dagelijks toch 3 350 mensen opstappen.

De gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen heeft ook gewezen op het groot aantal af te schaffen stations in de Gentse agglomeratie, namelijk 10. Als u weet, ik heb er zoëven reeds op gewezen, dat de Gentse agglomeratie reeds stiefmoederlijk wordt behandeld doot het openbaar vervoer, dan vraag ik mij af of het afschaffen van 10 stations wel verantwoord is.

De gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen heeft ook genoteerd dat er in Oost-Vlaanderen 56 stations en aanhoorigheden voor het stukvervoer worden gesloten, en 43 alleen al voor de Groep Gent voor wagenladingen.

Bovendien vragen wij ons af of het afschaffen van het vormingsstation Gent-Zeehaven wel kan worden aanvaard.

Het herstructureringsplan heeft in Gent geen enthousiaste voorstanders, noch bij de vakbonden, noch bij de patroons, noch bij de politici.

Men plant het inrichten van één enkel sorteerstation voor stukgoederen in heel het land, namelijk te Brussel. Dat is een onvergeeflijke flater. Die beslissing houdt helemaal geen rekening met de tendens tot regionalisering en vooral niet met de sociale kostprijs van de pendel naar Brussel die daardoor wordt opgedreven en evenmin met de concentratie in Brussel die ook bijkomende kosten vergt.

Het is toch onzin alle pakjes, uit alle uithoeken van België naar Brussel te brengen, ze daar te sorteren en de volgende dag weer te versturen naar alle uithoeken van België. Dat is volledig in strijd met de tendens tot regionalisering in ons land.

Wij zijn van mening dat Gent met zijn belangrijke haven zeker een sorteercentrum voor stukgoederen nodig heeft.

De NMBS plant een Waalse as, de fameuse *dorsale wallonne*. Ik heb daar helemaal niets tegen. Ze wordt uitgevoerd, er wordt duchtig aan gewerkt.

Ik dring er evenwel op aan ook iets te doen voor de verbinding Antwerpen-Mönchengladbach, de «ijzeren Rijn» geheten.

U kunt zich er ter plaatse van overtuigen welke grote goederenstroom dwars door Vlaanderen naar Noord-Frankrijk gaat via de E3. Die E3 is straks gesatureerd en het is volstrekt noodzakelijk parallel met de E3 een spoorweg uit te bouwen die Antwerpen en Limburg met het Roergebied verbindt.

Er werd hier nog niet gesproken over de verschillende groepen die bestaan bij de NMBS. Dat is een oud zeer. De nieuwe fractieleider

van de CVP zal zeker niet ongevoelig zijn voor dit probleem. Mijnheer Windels, u weet dat bij de NMBS drie Vlaamse groepen bestaan; Hasselt, Antwerpen en Gent, tegenover vier Waalse, Luik, Charleroi, Namen en Bergen, en tenslotte de groep Brussel. Op grond van de bevolkingsnorm zou precies het tegenovergestelde het geval moeten zijn. Ik begrijp niet dat u en uw fractie daarmee vrede kunnen nemen. De Westvlaamse vertegenwoordigers, van welke partij ook, zouden er moeten op aandringen dat ook in Brugge een groep wordt opgericht. Met zijn haven van Zeebrugge en het Westvlaams spoorwegnet is Brugge belangrijk genoeg om een dergelijk initiatief te nemen en van de minister de nodige beslissingen af te dwingen.

De heer Windels. — Wij hebben daarop reeds verschillende keren aangedrongen.

De heer Van Herreweghe. — Gij zijt waarschijnlijk niet aanwezig geweest bij de bespreking van de begroting voor 1979, Mijnheer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Minister, voor de Vlamingen laat uw beleid en dat van de NMBS heel wat te wensen over. In uw brief van 20 februari schrijft u dat de raad van beheer van de NMBS samen met de Nationale Paritaire Commissie in 1970 heeft beslist de betrekkingen in de plaatselijke en gewestelijke diensten van Brussel-Hoofdstad paritair in te richten. Die beslissing is volgens mij en ook volgens grondwetspecialisten ongrondwettelijk. Bovendien is ze onlogisch en onrechtvaardig. Wat wij nodig hebben, is het uitvaardigen van taalkaders op grond van de demografische gegevens van ons land en van de behoeften, plus aanwervingen volgens de beschikbare laureaten van de examens. Waarom moet trouwens in de groep Brussel de pariteit worden ingevoerd, wanneer men weet dat deze groep niet alleen Brussel-Hoofdstad omvat maar tevens het grootste deel van Vlaams-Brabant? Ik denk niet dat die pariteit ook in Vlaams-Brabant noodzakelijk is.

Het is juist dat in de groep Brussel overwegend Vlaamse arbeiders en bedienden werken op het laagste niveau. Dit is echter te wijten aan het feit dat de Franstaligen voorheen nooit belangstelling hebben gehad voor die jobs. Gedurende jaren heeft men enkel Vlamingen gevonden in Aalst, Dendermonde en het Pajottenland om spoorlegger of klerk te worden. Daarenboven hebben de Franstaligen minder kandidaten beschikbaar gesteld die tweetalig zijn, wat vereist is voor de bedienden.

Het resultaat van de *fifty-fifty*-verdeling waartoe men in 1970 heeft beslist, is dat in 1979 elf examens werden uitgeschreven uitsluitend voor Franstaligen en dat zelfs verschillende Franstaligen werden aangeworven zonder examen, terwijl men de Nederlandstalige laureaten van de examens niet heeft opgeroepen. Waar gaan wij naartoe, Mijnheer de Minister, wanneer men Franstaligen zonder examen in dienst neemt en Nederlandstalige laureaten van examens niet aanvaardt?

In feite komt dat neer op een aanwervingsstop voor de Nederlandstaligen en op een fikse afremming van hun promotiekansen.

In een nota van 16 november 1979 suggereert de NMBS zelfs Franstaligen boven de 35 jaar aan te werven en ook buitenlanders. Turken, Marokkanen, al wat u wil, als het maar geen Vlamingen zijn en als ze maar Frans spreken! Uw antwoord was zeer duidelijk, Mijnheer de Minister. Op 20 december hebt u in de Senaat verklaard dat er geen buitenlanders zullen worden aangeworven, maar dat wel Franstaligen boven de 35 jaar zullen worden aangeworven indien er niet voldoende Nederlandstalige kandidaten onder de 35 jaar beschikbaar zijn.

Mijnheer de Minister, ook dit kan ik niet aanvaarden. Ook dit is een politiek van twee maten en twee gewichten. Het is toch onaanvaardbaar dat men de leeftijdsgrens voor Franstaligen gaat optrekken tot b.v. 40 jaar, terwijl die voor de Nederlandstaligen behouden wordt op 35 jaar. Ik dacht dat in een democratisch land de aanwervingsvoorwaarden voor iedereen gelijk moesten zijn.

Volgens *Het Laatste Nieuws* gaat de *fifty-fifty*-manie zelfs zover dat men er niet in slaagt voldoende politieofficiëren aan te werven om het banditisme in het Brusselse Noordstation te bestrijden. Er zijn Nederlandstalige kandidaten-politieofficier, maar er zijn geen Fransstalige kandidaten. Men heeft politieofficiëren nodig, maar men werft ze niet aan, omdat de *fifty-fifty*-verhouding moet worden gerespecteerd. Dus laat men rustig het banditisme in Brussel-Noord voortwoekeren.

In de centrale directie zijn een hele boel posten van onderbureau- of bureauchef niet bezet. Er is een personeelstekort op elk niveau. Nochtans zijn tientallen Nederlandstaligen geslaagd in de selectieproeven. Zij wachten sedert jaren op hun promotie. Die krijgen zij niet omwille van de heilige *fifty-fifty*-verhouding waar u, Mijnheer de

Minister, zo erg op is gesteld. Die verhouding is onhoudbaar. Indien u tot geen aanpassing komt volgens de werkelijke demografische gegevens in ons land, dan voorspel ik dat u moeilijkheden zal krijgen in uw eigen christelijke vakbond vanwege de Vlaamse personeelsleden.

Anderzijds zien wij — ik heb de nota op mijn bank liggen — dat voor de treinbestuurders de verhouding precies omgekeerd is. Daar bereiken de Vlamingen niet eens de *fifty-fifty*-verhouding. In een dienstnota van 30 januari deelt de Directie Materieel mee dat ze zal overgaan tot een humaniseringsprogramma. Volgens dat programma moet het effectief bedragen op 1 juni 1980: 4 276 treinbestuurders, onder wie 2 230 Franstaligen en 2 046 Vlamingen. Dus u is voor een *fifty-fifty*-verhouding in Brussel in de gewestelijke en lokale diensten, maar voor de treinbestuurders is de verhouding 52 pct. Franstaligen en 48 pct. Nederlandstaligen. Waarschijnlijk telt de humanisering alleen maar voor de Franstaligen en niet voor de Nederlandstaligen.

De Directie Materieel heeft in een dienstnota van 18 januari 1980 de overheveling van de onderhoudsdiensten over de verschillende werkplaatsen aangekondigd en aan de verschillende werkplaatsen moet gevraagd de motorrijtuigen naar andere werkplaatsen te brengen. Men heeft dat nogal handig gecamoufleerd. Er zijn motorrijtuigen die binnen het Vlaamse landsgedeelte verschuiven, ook binnen het Franstalige landsgedeelte. Aan het einde van de dienstnota wordt het resultaat van de hele operatie duidelijk. Schaarbeek, dat hoofdzakelijk Vlaamse werklieden in dienst heeft, verliest 38 rijtuigen; Oostende, Mijnheer Windels, verliest 9 rijtuigen, Kinkempois wint er 20 en Stockem wint er 43. Met andere woorden, het resultaat van die operatie is — dit zijn cijfers, die u niet kunt ontkennen — dat Vlaanderen het onderhoud van motorrijtuigen verliest en dat Kinkempois er 20 bijwint en Stockem 43. Het gaat dus eigenlijk om het overhevelen van werkgelegenheid uit Vlaanderen en dat moet worden aangeklaagd.

M. Hanin. — Vous ne pensez jamais à rien d'autre ?

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer Hanin, u zou het tegenovergestelde ook niet aanvaarden.

Wanneer stelselmatig uit Waalse spoorwegherstellingsplaatsen het onderhoud van de in Wallonië gestationeerde motorrijtuigen en locomotieven zou worden overgeheveld naar het Vlaamse land, dan zou u daarmee ook niet akkoord gaan.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Dezelfde kritiek komt uit Wallonië. Dat is juist hetzelfde.

De heer Van Ooteghem. — Dat is niet hetzelfde, Mijnheer de Minister. Wij hebben hier toch de dienstnota met de cijfers. Het is de balans van de operatie die telt. Ik heb reeds vroeger, in 1978, hier in de Senaat aangeklaagd dat een deel van de locomotieven die voordien in Merelbeke en Hasselt werden onderhouden, overgeheveld zijn naar Monceau en Kinkempois. In uw antwoord op 8 februari 1978 in de Senaat hebt u dit toegegeven maar u hebt gewezen op het uitzonderlijk en voorlopig karakter van deze maatregel. Dit voorlopig karakter duurt wel vrij lang.

Een goede wind heeft mij vandaag opnieuw zo'n voorlopige maatregel van uw bestuur in handen gespeeld, met name het programma van de herziening voor diesellocomotieven 1980.

Indien men deze diesellocomotieven in hun eigen standplaats herstelde, zou de verdeling als volgt zijn: Wallonië 24, Vlaanderen 29, Schaarbeek 1. Nu zal er een overheveling gebeuren van 18 locomotieven van Vlaanderen naar Wallonië en van 1 locomotief van Schaarbeek naar Wallonië. In 1980 zal dus het resultaat zijn dat in Wallonië het onderhoud gebeurt van 43 locomotieven en in Vlaanderen van 11 locomotieven. In Schaarbeek wordt geen locomotief meer onderhouden.

Ik vraag mij af, Mijnheer de Minister, hoelang deze voorlopige maatregelen nog jaar na jaar zullen duren en hoelang u nog systematisch werkgelegenheid van Vlaanderen naar Wallonië zal laten afvloeien.

Tegen elke logica in wordt lijn 36 Brussel-Luik-Welkenraedt beheerd door een Waals bureau. Alle objectieve gegevens pleiten voor het tegenovergestelde. Het traject op Vlaams grondgebied Brussel-Jeuk-Rosoux is 70 km lang; het traject op Waals grondgebied Corswarem-Welkenraedt 68 km. Ik geef toe dat het een klein verschil is, maar het aantal treinen, het aantal reizigers en het vrachtgoed dat tussen Brussel en Landen heen en weer rijdt is enorm veel groter dan dit tussen Landen en Welkenraedt.

Het minste dat wij als Vlamingen kunnen verwachten is dat objectieve gegevens in acht worden genomen en dat op basis hiervan het beheer van de gemengde lijnen wordt verdeeld tussen Vlaamse en Waalse bureaus.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Objectieve gegevens zijn dat er op 1 december 1979, 34 165 Nederlandssprekenden en 29 419 Franstaligen waren tewerkgesteld bij de Belgische Spoorwegen.

Ik laat het aan u over zich bezig te houden met lijn X die van Y naar Z gaat en met het aantal Nederlandstaligen of Franstaligen die zijn tewerkgesteld in de onderhoudsplaats van de locomotieven. Als dit uw horizont is, mij goed. Dat is niet de mijne.

Ik herhaal nogmaals de globale cijfers: 34 165 Nederlandstaligen en 29 419 Franstaligen.

De heer Van Ooteghem. — Het gaat niet om de kleine spoorwegmannen, Mijnheer de Minister. Voor die jobs hadden de Franstaligen vroeger geen belangstelling. Zoek maar eens Franstaligen bij de spoorwegaarbeiders of bij de spoorleggers in Brussel; u zult er geen vinden. Sinds jaren komen de Vlaamse «boerkens» in Brussel het lastige werk opknappen.

Het is mij om het beheer van de lijnen, om de leiding te doen.

Ik zal u een sprekend voorbeeld geven.

Afdeling 13-4 van de directie Exploitatie heeft 2 bureaus: het Waals bureau 13-41 en het Vlaams bureau 13-42. Ik had reeds de gelegenheid in de Senaat te zeggen dat het Waals bureau het beheer heeft van alle gesloten transporten van erts, kolen en petroleum. Het Vlaams bureau 13-42 kreeg als compensatie — en dit is een boutade — het beheer van de gesloten transporten van duiventreinen. Nu weet iedereen dat deze duiventreinen intussen zijn afgeschaft en dus geen enkele rol meer spelen in het spoorwegverkeer.

U hebt toen geantwoord, Mijnheer de Minister, volkomen naast de kwestie, dat het Vlaams bureau ook het internationaal vervoer beheert. Dat is het minst interessant, want het internationaal vervoer vereist in dit geval dat de Vlaamse ambtenaren van de spoorwegen die naar buitenlandse conferenties gaan meertalig zijn en daar gaan acteren het exacte uur waarop een trein aan de grens komt. Hier komt geen werkverschaffing bij te pas. Het Waals bureau echter dat de gesloten, de homogene transporten beheert — ook in het Vlaamse land — zorgt voor tractie, werkgelegenheid, onderhoud en noem maar op.

Wat gebeurt er konkreet wanneer er transporten toekomen in de Antwerpse haven, in de Gentse haven en in de Zeebrugse haven? Dan worden die transporten door het Waals bureau bijvoorbeeld naar Rodange-Athus gestuurd. Dat Waalse bureau zorgt ervoor dat een Waals machinist met een locomotief vanuit Wallonië zonder trein naar Antwerpen rijdt. Vandaar rijdt hij met een volle trein naar Rodange-Athus en dan leeg terug naar Antwerpen om dan met zijn locomotief en zonder trein naar Wallonië terug te rijden. Het is niet alleen een verspilling van energie, van tijd en van geld, het is weeral het kunstmatig overhevelen van werkgelegenheid van Vlaanderen naar Wallonië.

Ik vraag mij af of het normaal is, Mijnheer de Minister, dat bijvoorbeeld kolentransporten die van Genk naar Sidmar rijden, dus volledig door het Vlaamse land, nog worden beheerd door een Franstalig bureau. Volgens mij is dat onaanvaardbaar. U kan natuurlijk weer schermen met die 34 000 Nederlandstalige personeelsleden. Daarover gaat het echter niet. Het gaat over het beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen dat de Franstaligen bevoordeelt en u bestendigt dat.

Ook bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is de toestand op Vlaams gebied ronduit onaanvaardbaar. Het tekort per buskilometer bedraagt in Vlaanderen 25 frank. Het tekort per buskilometer bedraagt in Wallonië 35 frank. In Vlaanderen is er een derde meer trafiek dan in Wallonië. Toch werden onlangs taalkaders uitgevaardigd die opnieuw in de pariteit voorzien, de heilige *fifty-fifty*. Ook hier gebeurt een scheefftrekking zowel op economisch als op financieel gebied. Ook hier is er geen toepassing van de normale demografische gegevens.

Wanneer de trafieken bij de buurtspoorwegen voor 59 pct. in Vlaanderen gebeuren, wanneer de bevolking voor 59 pct. in Vlaanderen woont, is het toch maar normaal dat ook bij de buurtspoorwegen 59 pct. van de ambtenaren uit het Vlaamse land komen.

Volgens mij is er geen andere oplossing dan de regionalisering van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en van het open-

baar vervoer in de grote agglomeraties. Indien wij die regionalisering zouden doorvoeren en op basis van de huidige cijfers de sommen verdelen, zou dit voor Vlaanderen een winst betekenen van 6 miljard. Al het geklets en het touwtrekken rond de verdeelsleutels zal nog jaren duren en zal de communautaire twisten steeds blijven aanwakkeren. Er is maar één oplossing: eigen financiële middelen, eigen uitgaven en eigen beheer.

Vandaag klinkt dat waarschijnlijk nog zeer extremistisch en utopisch. Maar wanneer 60 pct. van de bevolking slechts 50 pct. van de hogere betrekkingen krijgt, wanneer die 60 pct. van de bevolking bovendien 60 à 70 pct. van de belastingen voor uw spoorwegen, voor uw metronet en voor uw openbaar vervoer moet betalen, zal de Vlaamse eis steeds luider worden om ook uw departement te splitsen in een Vlaams en Waals departement.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Pleit u voor een wijziging van de taalwetten? De taalwetten voorzien in de pariteit voor de hogere graden. Dat weet u ook. Ik pas de wet toe.

De heer Van Ooteghem. — Ik wens geen wijziging van de taalwetten.

Die taalwetten bepalen dat in Brussel-Hoofdstad de *fifty-fifty*-verhouding vanaf niveau 1 moet worden ingevoerd, maar niet op alle niveaus en zeker niet in geheel Vlaams-Brabant. Die maatregel is ongrondwettig en dat weet u zeer goed.

De Voorzitter. — Mijnheer Van Ooteghem, mag ik u vragen te besluiten? U hebt twintig minuten spreektijd gevraagd en op dit ogenblik is u al tweëndertig minuten aan het woord.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, de minister heeft mij gedurende twaalf minuten onderbroken. (*Gelach.*) Ik zal besluiten.

Na mijn kritiek op het beleid — of liever wanbeleid — van de minister op communautair gebied, verwacht hij zeker niet dat ik zijn begroting zal goedkeuren.

Mijnheer de Minister, ik zal u niet teleurstellen; ik zal én als parlements lid, én als Gentenaar maar vooral als Vlaming met veel enthousiasme straks op het rode knopje duwen. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Neuray. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je voudrais intervenir sur trois grands chapitres de votre budget: les chemins de fer — et cela me permettra de dire un mot de la politique portuaire —, la sécurité routière et la Régie des Voies aériennes.

Plus le temps passe, plus nos compatriotes sont convaincus qu'une partie non négligeable de leurs déplacements devra s'effectuer demain au moyen des transports en commun. Je ne serais nullement étonné que déjà, sur certaines lignes, on constate un accroissement du nombre des voyageurs.

C'est d'ailleurs pourquoi le plan de restructuration de la SNCB, élaboré à un moment où trop peu de monde était convaincu de l'augmentation inéluctable du prix des produits pétroliers, devait être refusé. Je n'en dirai pas plus aujourd'hui; on en reparlera en commission, mais je rejoins notre collègue qui a demandé il y a quelques instants que ce plan soit discuté en commission et que la SNCB n'applique pas de mesures partielles.

Il est évident que, dans les perspectives actuelles, la SNCB a de magnifiques cartes à jouer, mais il faut qu'elle offre aux nouveaux clients les services susceptibles de les convaincre de continuer de recourir à elle.

Elle doit d'abord offrir l'exactitude; c'est une condition essentielle et *sine qua non*. Il y a quelque temps, j'ai invité un de mes visiteurs à venir à Gembloux en train, mais son train avait une demi-heure de retard à Marbehan, une grosse demi-heure de retard à Gembloux; il a perdu ainsi près de deux heures sur un après-midi! Aussi mon visiteur a-t-il conclu que, la prochaine fois, il prendrait sa voiture.

Un effort doit absolument être fait pour que les trains soient à l'heure. Quand ils ne le sont pas, des annonces justificatives et explicatives aux voyageurs seraient les bienvenues.

La seconde qualité à présenter aux clients, c'est la vitesse. Pour les gens toujours pressés que nous sommes — peut-être avons-nous tort —, il faut se déplacer rapidement car la vitesse permet de gagner du temps. Même si elle est coûteuse, elle est indispensable. On peut constater que, dans ce domaine, les crédits ont été réduits d'environ 300 millions. N'est-ce pas dommage? Je serais heureux de connaître

les parcours sur lesquels la vitesse a été améliorée; entre Gembloux et Bruxelles, depuis l'électrification, le temps de parcours n'a pas diminué.

Troisième qualité: la facilité d'accès aux gares, aux quais, aux wagons.

On assiste à un accroissement, surtout de la part des navetteurs, du transport combiné auto-train ou vélo-train.

A Namur, on est obligé de parquer son véhicule de plus en plus loin de la gare. Quand étudiera-t-on sérieusement la couverture d'une partie de la gare, la partie ouest, par exemple? Cette solution, qui combinerait bureaux et parking, dégagerait considérablement le centre-ville.

Une bonne étude des provenances des clients de chemin de fer devrait être réalisée.

On a un peu l'impression que la SNCB met des trains en route, mais ne se préoccupe guère de ceux qui les remplissent ou devraient les remplir.

La SNCB ne devrait-elle pas étudier elle-même, à partir des indications données par des enquêtes sur les provenances des voyageurs, la mise en place de liaisons de taxi-service en minicar qui prendrait les voyageurs à domicile ou suivant un itinéraire adéquat? A défaut, pourquoi ne pas fournir des parkings plus proches à ceux dont la voiture est occupée par plus de deux ou trois personnes?

Enfin, elle devrait améliorer l'accès des gares à ceux qui ont décidé de réutiliser le vélo et procurer à leurs engins un abri aisé et gratuit car ils prennent peu de place.

En ce qui concerne les quais, on s'étonne de ne pas disposer plus souvent de plans inclinés qui faciliteraient l'accès aux handicapés — pour lesquels, par ailleurs, la SNCB fait des efforts méritoires dont je tiens à la féliciter — mais aussi aux personnes qui utilisent des bagages montés sur roues.

Enfin, toutes les nouvelles gares devraient être équipées de quais surélevés qui permettraient l'entrée et la sortie aisée des wagons. Par exemple, comment se fait-il que les nouveaux quais de Bruxelles-Schuman ne sont pas ainsi équipés? On a réalisé de nombreux travaux à la gare de Namur sans songer à rehausser les quais. Pourquoi?

Ce qui coûte à la SNCB, ce sont les trains qui roulent à vide ou presque. Plutôt que de vouloir les supprimer, ne vaudrait-il pas mieux examiner très sérieusement la manière dont on pourrait accroître le trafic à certaines heures et sur certaines lignes?

Sur les lignes secondaires, il faut absolument disposer de rames spéciales, moins coûteuses que les rames lourdes actuelles. Ne pourrait-on, par exemple, réutiliser le système du volant magnétique qui avait été mis au point par une société suisse et utilisé pour les gyrobus à Yverdon?

Permettez-moi d'aborder un problème local, celui du passage à niveau de Gembloux. La solution choisie n'est ni heureuse ni la meilleure mais, comme elle va être mise en œuvre, je voudrais connaître quelques détails et, surtout, les mesures que l'on compte prendre pour assurer le trafic pendant la durée des travaux sans étouffer toutes les rues adjacentes par une circulation supplémentaire.

Au point de vue du trafic des marchandises, je voudrais faire une proposition. Vous le savez, les Wallons estiment que la concertation entre ports de la mer du Nord doit se faire non seulement entre la Belgique et les Pays-Bas, mais également avec la France. Dunkerque se trouve bien plus près de Zeebrugge que d'Anvers et de Rotterdam. Quelle est la justification nationale des dépenses réalisées à Zeebrugge alors que, tout proche, un port tout équipé existe et nous attend?

Ne parlez pas de préférence nationale, quand les Flamands prétendent que nous vivons à leurs crochets et que, pendant tant d'années, ils ont crié: *Walen buiten!* Aujourd'hui encore, nous venons d'assister au comptage des services sur des points de détail, alors qu'au niveau des ports, la question semble bien plus importante.

Je vous propose donc d'assurer une liaison entre Dunkerque et le bassin industriel de Mons et de Charleroi car, d'ici quelques années, les grands minéraliers de charbons et de minerais ne pourront plus arriver à Anvers et il est probable que la sidérurgie luxembourgeoise se détournera d'Anvers. Vous pouvez dès lors proposer une ligne alternative qui serait Tournai, Charleroi, Anhée, Dinant, Bertrix, Virton, Athus. L'équipement de la ligne 166 se justifierait donc largement et on pourrait remettre en service la ligne Mettet-Châtelineau, désenclavant ainsi une partie de l'Entre-Sambre-et-Meuse si mal desservie aujourd'hui.

Pour terminer, il semble que des menaces planent sur le rôle international de la gare de Mouscron. Nous voudrions avoir des garanties sur le maintien des activités dans cette gare.

Un mot au sujet des transports routiers. Je ne parlerai pas des transports combinés, je l'ai fait à maintes reprises. J'insisterai sur le respect des normes de poids à l'essieu et des vitesses maxima des poids lourds.

J'en arrive à la sécurité routière. Les accidents provoqués par les jeunes, mais dans lesquels ils sont aussi des victimes, sont très inquiétants. Sans aller jusqu'à interdire aux jeunes de moins de 24 ans, impliqués dans 30 p.c. des accidents, de conduire en dehors de leurs nécessités professionnelles, on pourrait les inciter à utiliser les transports en commun et le vélo. J'avais proposé, il y a quelques années, au recteur d'une faculté d'interdire aux étudiants l'usage de l'auto pour se rendre aux cours, sauf à ceux qui souffrent d'un handicap physique.

Si on pouvait répandre l'idée que seuls les jeunes en mauvaise santé utilisent l'auto, ce serait déjà un progrès. Etant donné que 40 p.c. des accidents se produisent au cours de la première année du permis de conduire, on pourrait imaginer l'obligation, pour les nouveaux conducteurs de moins de 25 ans, et même les autres, d'utiliser une voiture disposant d'une plaque de limitation de vitesse, valable sur les routes ordinaires. En l'absence de la plaque, ou en cas de dépassement de la vitesse, le permis serait retiré *ipso facto* pour huit jours, quinze jours et progressivement en cas de récidive.

Quelques mots, Monsieur le Ministre, au sujet de la circulation des vélos et des vélomoteurs de petite cylindrée. Votre collègue des Travaux publics a mis en route un programme de construction de pistes cyclables, initiative louable, mais dont la réalisation laisse à désirer.

Je ne sais si vous vous êtes consultés; je ferai de toute manière part de mes remarques à votre collègue des Travaux publics, mais je voudrais vous signaler un cas. Prenons le trajet entre Gembloux et Namur et la partie déjà réalisée entre le carrefour Didi et Namur. On a choisi pour les pistes cyclables de suivre le nouveau tracé de la nationale 4. Pourquoi ne pas avoir adopté l'ancienne chaussée dont l'itinéraire est beaucoup plus beau, comporte une côte en moins, traverse un village et est moins dangereux puisque les voitures y roulent moins vite?

J'en arrive à la circulation des cyclistes en ville. Elle reste très dangereuse et aléatoire. Je vous demande de préconiser des mesures pour la faciliter et la rendre moins dangereuse. Ma fille veut utiliser un vélo pour circuler dans Bruxelles et se rendre à ses cours. Je m'en réjouis, mais ne puis m'empêcher d'être effrayé par les dangers dus à la circulation qui la menacent.

Il me reste à aborder les problèmes de la Régie des Voies aériennes. Les Wallons, une fois de plus, n'ont pas à s'estimer très satisfaits.

Vous avez reconnu vous-même que l'espace aérien contrôlé par Gosselies n'est pas relié aux autres espaces aériens civils contrôlés. Cette situation serait grotesque si elle n'était un handicap grave. Quand la restructuration que vous nous annoncez sera-t-elle faite? Car, sans elle, le trafic des charters annoncé pour Charleroi sera, me paraît-il, difficile. Ne parlons plus de Jehonville qui aurait été une possibilité de développement particulièrement intéressante pour le sud-est. Cet aéroport de fret a été finalement réalisé à Melsbroek. Pour ne pas changer, en région flamande.

A Bierster, le trafic civil est subordonné aux activités militaires. A Saint-Hubert, mais c'est vrai aussi quelquefois à Spa, un seul homme cumule les fonctions de sous-chef d'aérodrome, d'informateur radio, d'informateur briefing, de communicateur-télex, de commissariat d'atterrissage, de percepteur des taxes d'atterrissages et des redevances d'essence.

Par contre, si nous examinons la situation à Zaventem, nous constatons que l'on y a créé et que l'on y maintient de multiples services qui sont situés en région flamande mais qui auraient pu être localisés ailleurs.

Les exemples sont multiples: le contrôle régional qui surveille tous les avions civils évoluant au-dessus de la Belgique, l'école de formation des contrôleurs de la navigation aérienne, les statistiques, l'ordinateur météo, qui enregistre les données non pas seulement pour l'ensemble de l'Europe mais pour une bonne partie du monde, les services des télécommunications, les services radio et électricité. Du fait de la localisation de ses services, la Régie des Voies aériennes a un personnel à 90 p.c. flamand. A bon entendeur, salut! Dans quelle mesure s'agit-il encore de services nationaux?

Nous estimons que les services dont l'activité s'étend à l'ensemble du pays doivent être, soit régionalisés, soit situés sur le territoire de Bruxelles. Sinon, il faudra envisager de retirer Zaventem de la région flamande. (*Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.*)

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

De heer De Baere. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, in het begin 1972 werd de autosnelweg E10 tussen Antwerpen en Breda opengesteld voor het verkeer. Men kon verwachten dat meteen het vrachtverkeer uit de woonkernen zou verdwijnen. Nochtans moet het zware wegtransport, 8 jaar na de opening van de autosnelweg, nog steeds gebruik maken van de rijksweg Antwerpen-Breda, die doorheen de woonkernen Maria-ter-Heide - Gooreind - Wuustwezel - Braken - Loenhout en in Nederland Wernhout - Zundert - Rijsbergen en Effen gaat. De E10 loopt evenwel parallel met deze klassieke weg en dit zou niet alleen een sneller maar zeker een veiliger verkeer mogelijk maken.

Het zware transport is een voortdurende bedreiging voor de woonkernen en hun bevolking. Dagelijks maken honderden zware vrachtwagens, naar of komend van de grenspost, gebruik van de oude verbinding. Het staat vast dat een aanzienlijk aantal van deze vrachtwagens stoffen vervoeren die als «gevaarlijk» kunnen bestempeld worden: brandbaar, ontplofbaar, giftig enzovoort. Een onderzoek heeft uitgewezen dat er van de 14 500 vrachtwagens die dagelijks de grens passeren, er 24 uitgesproken gevaarlijke stoffen bevatten, 50 pct. daarvan hadden zeer brandbare materialen geladen en 10 pct. uiterst giftige. Het knelpunt is de douanepost, die zich bevindt te Wuustwezel en Weinhout en het zou zeker veel beter zijn indien deze te Meer op de E10 zou zijn ingeplant. Volgens de minister van Financiën zou dit echter in strijd zijn met een Beneluxovereenkomst, gezien dit in 1970 geratificeerd besluit bepaalt dat er geen posten meer worden geplaatst aan nieuwe internationale autosnelwegen. Aangezien het vrachtverkeer nog steeds verplicht is de douane te passeren, maken de vrachtwagens noodzakelijk gebruik van de oude route of van verbindingswegen tussen de beide grote wegen om het douanekantoor van Wuustwezel te bereiken.

Dat heeft tot gevolg dat dagelijks duizenden vrachtwagens, al of niet geladen met gevaarlijke stoffen, door de Belgische en Nederlandse woonkernen rijden. In de Nederlandse gemeente Rijsbergen alleen is reeds 28 maal een vrachtwagen een woning binnengereden. Ook in de Belgische gemeente Wuustwezel hebben zich reeds meerdere ongevallen voorgedaan. Onlangs reed een tankwagen, gelukkig gevuld met melasse, de voormuur van een herberg omver, de gelagzaal werd totaal vernield, de vloer van de eerste verdieping stortte in en de overblijvende muren dienden gestut, vooraleer de tankwagen kon worden verwijderd. Enkele tijd daarvoor had een vrachtwagen het monument der gesneuvelden in stukken gereden en geregeld doen er zich ongevallen voor die vooral worden veroorzaakt omdat de mas-todonten gebruik moeten maken van wegen die helemaal niet op hen berekend zijn.

Gezien de onhoudbare toestand, werd er naar een alternatief tracé gezocht, dat het vrachtvervoer zou kunnen afleiden van de autosnelweg naar de grenspost Wuustwezel. Het zou 52 miljoen hebben gekost en de bouw zou ten minste 3 tot 4 jaar hebben gevergd. Bovendien zou een gaaf landbouwgebied, waar enkele jaren geleden meer dan 150 miljoen werd geïnvesteerd, in het kader van een ruilverkaveling, problemen hebben doen rijzen en de reden is dat men dit plan voorlopig of definitief ter zijde heeft gelegd.

De bewoners van de streek maken zich terecht zorgen, zij het over tewerkstelling of investeringen, maar een doeltreffende oplossing is noodzakelijk. Kan er worden verwacht, Mijnheer de Minister, gezien er volgens de Beneluxovereenkomst geen nieuwe douanekantoren meer mochten bijkomen aan de Nederlands-Belgische grens, dat de douaneposten in de Beneluxlanden binnen korte tijd alle zullen worden afgeschaft, aangezien er wel in grenskantoren is voorzien met volledige douanebevoegdheid, aan de grensovergangen met niet-Benelux-Lid-Staten? Mijnheer de Minister, acht jaar wordt er nu reeds aan een oplossing gedokterd en tot op heden nog steeds zonder gevolg. De inwoners van die streek zijn het afwachten beu. Zij groeperen zich heden tot het voeren van acties, die mogelijk niet altijd aangenaam zullen overkomen.

Blijven praten zonder dat er iets positiefs uit de bus komt, kan niet blijven duren. Mag ik dan ook erop aandringen, Mijnheer de Minister, dat de voorgestelde datum, 20 november 1980, de uiterste datum zou zijn om tot een oplossing te komen?

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik heb daar persoonlijk bij mijn Nederlandse collega op aangedrongen. Er is een procedure afgesproken tussen de Nederlandse en de Belgische regering om spoedig een punt te zetten achter deze zaak.

De heer De Baere. — Laten wij het hopen, Mijnheer de Minister.

Graag had ik uw aandacht gevestigd op nog een ander probleem in dit gewest.

Reeds ter voorbereiding van de Wereldtentoonstelling te Brussel in 1958, zouden ten einde een vlot wegverkeer mogelijk te maken, de

spoorwegovergangen van de spoorlijn Antwerpen-Roosendaal worden afgeschaft.

Er werden overbruggingen gebouwd te Essen-Wildert - Mariaburg en Ekeren, maar de werken aan de voornaamste overweg, namelijk de kruising van de rijksweg Antwerpen-Bergen-op-Zoom en de spoorlijn Antwerpen-Roosendaal te Kapellen, werden steeds uitgesteld, waarschijnlijk omdat de voorgestelde oplossing, de overbrugging tot in het centrum van de dorpskom van Kapellen, niemand kan bevredigen.

De ernstige ongevallen die zich reeds hebben voorgedaan, vereisen echter spoedig een oplossing. Bijna 15 jaar studie maar nog steeds geen gevolg. De bevolking is ontevreden over het lang uitblijven van de werken, en de plaatselijke besturen worden geregeld lastig gevallen, maar ook zij dienen het antwoord schuldig te blijven. Het gemeentebestuur van Kapellen heeft zich nochtans reeds driemaal schriftelijk tot de minister van Verkeerswezen gericht tot het bekomen van een onderhoud, wat tot op heden nog steeds zonder antwoord zou gebleven zijn.

Het afschaffen van spooroverweg nr. 25 is ongetwijfeld iets wat de gehele bevolking van de streek beroert en in het bijzonder een aantal middenstanders die gebeurlijk hun broodwinning bedreigd zien, als de oorspronkelijke plannen worden uitgevoerd. Graag had ik dan ook vernomen, Mijnheer de Minister, wat u als oplossing voorstelt en wanneer u in de uitvoering van de werken voorziet. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Gijs. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, het wordt stilaan een gewoonte, maar toch wil ik even kort nogmaals de nadruk leggen op de noodzaak in de eerstvolgende weken een oplossing tot stand te brengen voor het nu al jarenlang aanslepende probleem van de waardering van het hoger zeevaartonderwijs.

Een herhaling van de argumenten voor het erkennen van het hoger zeevaartonderwijs als hoger onderwijs van het lange type is op het ogenblik wellicht niet meer nodig; dat is al tot in den treure gebeurd. Ik kan me ertoe beperken hier enkele feiten in herinnering te brengen.

Na het goedkeuren van de wet van 7 juli 1970 op het hoger onderwijs werd onmiddellijk een begin gemaakt met de hervorming van het hoger zeevaartonderwijs met het oog op de aanpassing van dit onderwijs aan de eisen van de toenmalige nieuwe kaderwet op de structuur van het hoger onderwijs. Het hoger zeevaartonderwijs wordt ingericht in twee cycli van twee jaar. Dat brengt de totale studieduur, met de 48 maanden verplichte vaartijd erbij, op acht jaar. De aflevering van het brevet van kapitein ter lange omvaart vraagt dus acht jaar studie, waarvan 48 maanden verplichte vaartijd.

Na een inspectie wordt op 7 januari 1975 een positief advies uitgebracht door de Hoge Raad van het Technisch Onderwijs. Het departement van Nationale Opvoeding blijft blijkbaar moeilijkheden maken, wat mij niet belet om op 27 februari 1976 een eerste voorstel van wet in te dienen om het hoger zeevaartonderwijs te erkennen als hoger onderwijs van het lange type. Dit voorstel wordt geamendeerd. In juni 1978 dien ik opnieuw een voorstel in waarin de amendementen zijn opgenomen. Dit voorstel is nog altijd niet besproken in de commissie.

In het academiejaar 1977-1978 worden de programma's voor wiskunde, fysica en scheikunde aangepast, uitgaande van de opmerkingen gemaakt door het departement van Nationale Opvoeding, zodanig dat het niveau van het hoger zeevaartonderwijs inderdaad overeenstemt met de eisen van de wet van 1970. De studenten die in het academiejaar 1971-1972 hun studies begonnen, zitten nu in het laatste jaar. Toen zij die studies acht jaar geleden aanvatte, waren zij in de overtuiging dat zij hogere studies van het lange type begonnen. Dat werd hun in die tijd zo beloofd.

Ik ben ervan overtuigd dat deze studenten in het laatste jaar nog wel belangrijke dingen zullen bijleren. Mocht het oude systeem echter nog bestaan, dan zouden de meesten van hen die trouwens al 28 of 29 jaar zijn en getrouwd zijn, al goed de kost verdienen. Als oudere studenten zitten ze nu nog op de schoolbanken het vierde jaar te volgen dat werd ingericht met het oog op de aanpassing van het hoger zeevaartonderwijs aan de voornoemde wet.

Wat mij verwondert is niet dat de studenten uiting geven aan hun teleurstelling en ongenoegen, maar dat zij dat nog zo beheerst en gedisciplineerd doen. Dat pleit trouwens voor de kwaliteit van de opleiding die ze krijgen aan de Hogere Zeevaartschool.

Tot besluit vragen we met aandrang dat nog vóór het einde van het lopend academiejaar een beslissing zou vallen. Ofwel wordt de Hogere Zeevaartschool erkend als hoger onderwijs van het lange type, of-

wel wordt zij niet erkend. Het kan toch niet blijven duren dat de ene studentengeneratie na de andere, met vage beloften studies moet volgen die inderdaad overeenkomen met de eisen van de wet, maar die niet tot het vereiste erkende diploma leiden.

Een tweede opmerking. Het lijkt geen twijfel meer dat het hoger zeevaartonderwijs aan alle eisen voldoet, gesteld door de wet van 7 juli 1970. Het beantwoordt misschien beter aan de eisen van die wet dan sommige andere vormen van onderwijs die wel worden erkend. In het departement van Nationale Opvoeding hoort men wel eens zeggen dat het hoger zeevaartonderwijs geen onderwijs is, omdat het wordt georganiseerd door een minister met nationale bevoegdheden. Dat is een argument als een ander, maar het heeft met de werkelijkheid van het concrete onderwijs bijzonder weinig te maken.

Een derde opmerking. Het spreekt vanzelf dat het hoger zeevaartonderwijs ressorteert onder het departement van Verkeerswezen. De argumenten die ik verleden jaar ontwikkelde blijven nog altijd geldig. Verkeerswezen organiseert het zeevaartonderwijs; dat kan niet anders. Het spreekt echter ook vanzelf dat de erkenning van het hoger zeevaartonderwijs als hoger onderwijs van het lange type met zich brengt dat de minister van Nationale Opvoeding de nodige bevoegdheid moet hebben en het nodige medezeggenschap om het universitair niveau van de hogere zeevaartstudies te vrijwaren en daartoe ook de inspectie en controle uitoefent. Ik vraag me nu werkelijk af of het noodzakelijk is jarenlange besprekingen te houden om beloften in te lossen die gemakkelijk kunnen worden ingelost, omdat alle formele voorwaarden voldaan zijn om een beslissing te treffen ten gunste van de erkenning van dit onderwijs als van universitair niveau.

Ik hoop dat binnenkort — ik denk hierbij eerder aan weken dan aan maanden — alleszins nog vóór het einde van het lopende academiejaar, een beslissing zal worden genomen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

M. le Président. — La parole est à M. Théo Toussaint.

M. Th. Toussaint. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, mes chers collègues, la lecture du budget des Communications et la bonne compréhension de celui-ci exigent, pour un novice, une sérieuse application et mon intervention, Monsieur le Ministre, pourrait vous paraître un peu floue et dissipée. Veuillez bien m'en excuser d'avance.

Après quelques propos généraux que m'a inspirés le budget 1980, je voudrais m'en tenir plus particulièrement à la région de Charleroi et aux divers investissements proposés en matière de communications, en général.

Le budget 1980 paraît ne pas être conforme, tout au moins pour ce que j'en sais, aux programmes prévus particulièrement en matière de chemins de fer, où, selon les spécialistes, un retard de près de 3 milliards d'investissements est enregistré.

Il faut reconnaître cependant que des efforts particuliers sont apportés à l'achèvement de la réalisation dorsale wallonne. Nous l'actions bien volontiers. De même, nous pouvons dire que près de 10 milliards sont destinés aux travaux de métro, prémétro et métro léger, dans les cinq grandes villes du pays, en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports urbains. Nous pouvons d'ailleurs constater *de visu* que ces travaux se poursuivent régulièrement.

Cependant, à ce propos déjà, on s'inquiète, mise à part la Stib à Bruxelles, qui assurera dans les autres villes où SNCB et transports intercommunaux se partagent les concessions, la gestion de ce futur métro léger?

Envisage-t-on dès à présent une société de transports urbains, regroupant les deux sociétés, pour assurer la gestion et le fonctionnement de ce mode de transport en commun? Il serait, à mon sens, bienvenu de profiter de ce nouvel outil, pour intégrer au maximum ces deux concessionnaires.

Pour la région de Charleroi, ce problème pourrait se poser dès la mise en service des premières antennes du métro, sinon, certainement lors de la liaison est-ouest de Châtelet-Fontaine-l'Évêque.

Sur le plan de la SNCB pour Charleroi, nous constatons que des crédits sont prévus pour faire face à la restructuration de l'industrie sidérurgique et plus particulièrement entre les divers sièges du Triangle.

Pouvons-nous vous demander la programmation de la pose de la troisième et de la quatrième voie entre Charleroi-Sud et Châtelineau-Châtelet, et si ces travaux remettent en cause des accords pris antérieurement en ce qui concerne la tête de ligne Bruxelles-Anvers à Châtelineau-Châtelet?

Quid également de la gare de marchandises de Charleroi-Sud et du futur de la gare de formation de Châtelineau?

Un bulletin d'information de la SNCB de décembre dernier nous décrit le groupe de Charleroi comme second groupe ferroviaire national et son importance économique pour le rail et pour le port d'Anvers. On signale également que ce groupe est desservi par deux gares de formation et de desserte locale que sont Châtelineau pour le bassin est (Carlam, Carfer, Hainaut-Sambre) et Monceau pour le bassin ouest (Thy-Monceau-Providence, divisions de Marchienne et Marcinelle et du Ruau).

Or, dans le plan de restructuration de la direction générale de la SNCB, on propose de supprimer la gare de formation de Châtelineau. Ne croyez-vous pas, Monsieur le Ministre, que nous vogueons sur des contradictions et qu'il serait grand temps que le brouillard se lève, afin que la région et ses représentants comprennent toutes les informations divergentes ?

La SNCB a toute notre confiance, mais force nous est de constater que restructuration, réseau intercity, voire suppression de lignes, d'arrêts, de trains même, sinon d'interruptions temporaires, le tout prévu dans le projet du nouvel indicateur, font penser à un court-circuitage des instances de décisions et d'une volonté délibérée de passer outre aux protestations des usagers, des comités de défense, des entités communales, des organisations politiques et syndicales.

Sur le plan de la navigation aérienne.

Le poste prévu au budget comprend 1 350 millions de crédits non dissociés inscrits à l'article 61.01 « Fonds spécial institué par l'article 15 du statut de la RVA ». Aucune ventilation entre aéroports national ou régionaux n'est indiquée.

C'est ce qui m'amène à parler des aéroports régionaux, tout particulièrement de Charleroi-Gosselies.

Il nous revient qu'à partir du 1^{er} avril 1980, la Sabena assurera les lignes régionales wallonnes vers la Grande-Bretagne: Liège-Londres, d'une part, et Charleroi-Ostende-Londres, d'autre part, et que, de plus, l'aéroport de Charleroi serait prévu pour des lignes charters et que Liège aurait une vocation de ligne intereuropéenne.

L'économie régionale serait maître d'œuvre et la Sabena, quant à elle, aurait le contrat d'exécution. S'il en est ainsi, de qui dépend, Monsieur le Ministre, la spécificité des aéroports régionaux ? La Spac pour Charleroi et le bureau économique de Liège sont-ils, à vos yeux, des interlocuteurs valables pour la promotion de leur aéroport ?

Plus particulièrement pour Charleroi où depuis le mois d'octobre dernier toutes les forces vives de la région sollicitent une rencontre, afin de vous exposer leurs revendications et les motifs qui justifient celles-ci.

Vous n'ignorez pas, Monsieur le Ministre, que l'allongement de la piste à 3 300 m est une de nos revendications primordiales; outre que ceci permettrait une sécurité accrue en bout de piste, pour la navigation comme pour les riverains, cela autoriserait aussi le décollage de transports lourds lestés du poids maximum, ce qui est impossible à l'heure actuelle, quoi qu'on en dise.

Récemment, pour un journal local, vous avez déclaré « Allonger la piste de Charleroi-Gosselies, c'est dépenser un demi-milliard pour un profit problématique » et, d'autre part, dans une lettre adressée au bourgmestre de Charleroi, au mois d'octobre dernier, suite à une motion du conseil communal, vous déclariez : « Toutefois, s'il était prouvé que cet investissement peut se justifier pour accroître le trafic régional, je suis prêt à réexaminer le dossier et à ouvrir une discussion avec les responsables de la gestion de la ville de Charleroi et les parlementaires carolorégiens. J'espère, Monsieur le Bourgmestre, que cette déclaration vous éclaire quant à mes intentions concernant l'allongement de la piste et la réalisation des investissements connexes.

Le 5^e point soulevé dans la motion du conseil communal, à savoir l'extension des heures d'ouverture de l'aéroport, a retenu lui aussi toute mon attention. »

Ne croyez-vous pas, Monsieur le Ministre, qu'il y a contradiction, car comment et par quoi prouver la rentabilité de quelque chose qui n'existe pas ? En fait de rentabilité, nous pourrions parler du radar récemment installé et qui, par manque de personnel francophone, ne peut être opérationnel. Que dire aussi du dossier élaboré en commun par l'Adtec-Techna, en 1973, qui associait Communications, Travaux publics, par le truchement de l'Intercommunale des autoroutes ainsi que les sites charbonniers, à la réalisation de l'allongement de la piste et qui réduisait très fortement le crédit de la RVA ?

Monsieur le Ministre, la région de Charleroi fait un immense effort pour sortir du déclin économique où elle est enlisée. Vous détenez un moyen de lui donner un outil moderne adapté à sa relance. J'ose espérer que vous ne la décevrez pas et que les tergiversations de ces derniers mois vont cesser pour faire place à une concertation franche

et honnête, entre vous-même, votre collègue aux Affaires régionales wallonnes et les forces vives de la région. Merci d'avance, Monsieur le Ministre. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, in mijn korte uiteenzetting zal ik twee onderwerpen aan uw aandacht voorleggen: een eerste punt, ook reeds behandeld door collega Gijs, aangaande de beroering onder de studenten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en een tweede punt aangaande de toekomstige treinverbinding Sint-Niklaas-Brussel in het kader van de nieuwe treinverbindingen Antwerpen-Zee kust-Kortrijk, en het probleem van een halte van de Beneluxtrein te Berchem.

Wat betreft het eerste punt, heb ik met veel interesse op de bladzijden 66 en 67 van het voortreffelijk verslag van de heer Vanderborght de verklaring van de minister gelezen inzake de waardering van de studiën aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

Mijns inziens is er opnieuw een gerechtvaardigde onrust ontstaan onder de studenten en bij elkeen die zich bij de goede werking van deze gerenommeerde instelling betrokken voelt.

Men vraagt zich met ongerustheid af hoe het mogelijk is dat, tien jaar na de afkondiging van de wet op de structuur van het hoger onderwijs (wet van 7 juli 1970) en nadat deze wet uitvoering heeft gekregen voor het hoger technisch en hoger agrarisch onderwijs, zowel als voor het architectuuronderwijs, en niettegenstaande de aanpassing door de minister van Verkeerswezen wat de duur en de structuur der studiën betreft aan de algemene lijnen van de structuurwet van 7 juli 1970, tot heden toe de studies en derhalve ook de diploma's uit te reiken door de Hogere Zeevaartschool, niet werden geassimileerd met studies op het niveau van het hoger onderwijs van het lange type, waardoor de diploma's op universitair niveau worden gesitueerd.

Dat zulks tot op vandaag nog niet is geschied baart grote verwondering. Immers, de heer Gijs heeft het daarnet gezegd, vooraleer de studenten van de Hogere Zeevaartschool hun tweede cyclus beëindigen hebben zij reeds gedurende meerdere periodes praktische stages verricht die hun wetenschappelijke opleiding aanvullen en vervolledigen. Weinig studiën verplichten de kandidaten tot een zulkdanige langdurige opleiding, die de duur der studiën uitbreidt tot bijna het dubbele van de strikte studieduur, uitgedrukt in cycli.

Het wordt dus de hoogste tijd dat de minister van Verkeerswezen de knoop doorhakt. Men zegt dat in de schoot van de regering over deze kwestie nog geen eenstemmigheid zou bereikt zijn. Voor de toepassing van de wet en voor de eerbiediging van de rechten van deze studenten, is het irrelevant vanuit het standpunt van de wetgever op welke wijze men binnen de uitvoerende macht de taken verdeelt.

Ik richt mij in deze spontaan tot de minister van Verkeerswezen, omdat sinds méér dan een eeuw het dit departementshoofd is dat inzake wetgeving, uitvoering, begroting en controle zich bekommert om deze voor ons land unieke en door vele andere landen ons benijde Hogere Zeevaartschool. Het lijkt mij in elk geval evident, en de praktijk met betrekking tot andere onderwijsinitiatieven afhankelijk van andere departementen, onder meer het departement van Landsverdediging, toont het overduidelijk aan, dat de eerbied voor de grote structuren van ons onderwijsbestel, zoals die geconcipieerd worden door de departementshoofden van Nationale Opvoeding, niet in de weg dienen te staan van een aangepaste, doelgerichte, dikwijls unieke onderwijsinspanning door de minister van Verkeerswezen met betrekking tot de toekomst en de waardering van de studies aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

Ik stel u een precieze vraag: het zou mij verheugen te vernemen of de minister inmiddels heeft besloten de studies aan de Hogere Zeevaartschool te kwalificeren als van het hoger onderwijs van het lange type.

Zo kom ik tot mijn tweede punt.

Naar aanleiding van de electrificatie van de lijn 75 Gent-Kortrijk voert de NMBS vanaf 1 juni 1980 een volledig nieuwe dienstregeling in op de lijnen 75 en 59. De basisdienst omvat onder meer om het uur een snelrein Oostende-Gent-Antwerpen-Roosendaal, afgewisseld met een snelrein Kortrijk-Antwerpen, aangevuld met stoptreinen.

Deze nieuwe dienstregeling betekent een werkelijke mijlpaal in de ontwikkeling van het spoorwegverkeer in het Vlaamse land. De kwaliteitsverbetering van het snelreinaanbod, die aan de basis ligt van de geplande hervorming, zal ongetwijfeld nieuw cliënteel naar de trein doen toevloeden. Alle grote Vlaamse steden worden in dit concept immers om het uur door een rechtstreekse trein met elkaar verbonden.

De nieuwe dienstregeling heeft ook enkele schadelijke neveneffecten die onaanvaardbaar zijn doch die mits enkele, relatief bescheiden ingrepen, die niet raken aan de vooropgestelde uurregelingen van de sneltreinen Oostende-Roosendaal en Kortrijk-Antwerpen, kunnen worden weggewerkt.

Een van die schadelijke neveneffecten is de achteruitgang van de kwaliteit op de verbinding Sint-Niklaas-Brussel. Het paradoxale van de nieuwe dienstregeling is nu, dat men vanuit Sint-Niklaas om het halfuur naar Den Haag of naar Nijmegen zal kunnen, maar slechts om het uur naar Brussel. De NMBS stelt bovendien dat de verbinding Sint-Niklaas-Brussel vanaf juni over lijn 54 loopt; een lijn die de eerstvolgende jaren omwille van electrificatiewerken, afschaffen van overwegen en dergelijke meer zonder twijfel extra-storingsgevoelig zal zijn. Op weekends rijden de treinen van lijn 54 slechts om de 2 uur, zodat de stelling van de NMBS totaal zinloos is.

Een gedetailleerd onderzoek van de basisdienstregeling heeft uitgezonden dat de sleutel voor deze oplossing van dit probleem de stilstand is van de Beneluxtreinen te Berchem, waardoor, om het uur, een zeer aantrekkelijke verbinding Sint-Niklaas-Brussel zou tot stand komen via Berchem. Bovendien zou deze verbinding de reismogelijkheden tussen Sint-Niklaas en Brussel op een halfuurfrequentie brengen, wat voor een stad als Sint-Niklaas met 68 000 inwoners niet meer is dan een redelijke bediening, te meer daar op lijn 59 twee en op lijn 25 vier directe treinen per uur worden ingezet.

Objectief gezien wegen de belangen van Berchem, als voorstadsstation met 15 000 reizigers per dag, met ruime parkeerfaciliteiten en aansluitingsmogelijkheden op het stadsnet, op tegen de bediening van Essen. Objectief gezien ook zou de NMBS prioriteit moeten geven aan de belangen die Sint-Niklaas heeft bij een stilstand te Berchem van de Beneluxtreinen.

Ik weet echter dat het treingebruik te Essen, alle verhoudingen in acht genomen, zeer omvangrijk is, en wens dan ook dat de stilstand te Berchem wordt ingevoerd zonder dat zulke voor Essen, vooral wat de verbinding met Antwerpen betreft, enig nadeel zou meebrengen. Indien het principe van de stilstand te Berchem zou worden aanvaard zal u de NMBS zeker opdracht willen geven voor Essen een compenserende regeling uit te werken die aanvaardbaar is.

Ik besluit: niettegenstaande aangehaalde gebreken in het nieuwe dienstregelingconcept — er er zijn er nog enkele die niet in in dit halfroond hoeven uitgepraat — bevestig ik toch graag mijn grote erkentelijkheid tegenover uw departement voor de wijze waarop de treinverbinding van de Vlaamse as vanaf juni 1980 wordt aangepakt.

Het zal mij dan ook geen moeite kosten, u verder alle mogelijkheden te geven om uw werkzaamheid op uw departement verder te ontplooiën. (*Applaus op de banken van de CVP.*)

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

De heer Vangronsveld. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, ik zal hier op deze tribune niet te lang praten want na jarenlange ervaring hier in de Hoge Vergadering ben ik ervan overtuigd dat veel en zelfs herhaald praten over een zelfde probleem, niet veel aarde aan de dijk brengt. De Romeinen, tweeduizend jaar geleden, wisten het reeds: *Verba volant, scripta manent*. Nu heb ik hier voor de heer minister van Verkeerswezen de *scripta quae manent*.

Ik hoop ten stelligste dat deze geschriften, of beter de verschillende moties van gemeenteraad, van het AVC-KWB, van het NCMV, van de Organisatie van Zelfstandigen, van schooldirecties en oudercomités, van de Vlaamse Toeristenbond, van KAV, KVLV en andere, meer resultaat zullen opleveren dan onze herhaalde uiteenzettingen en dat eindelijk het hekken van de dam — hier de spoorweg — zal worden gehaald.

Mijnheer de Minister, u hebt het misschien reeds geraden, ik wil het vooral hebben over de twee zogenaamde ijzeren gordijnen te Bilzen.

Reeds op 26 oktober 1972, bij de bespreking van de begroting van Openbare Werken, hebben wij hier op deze tribune, gepleit voor een zo noodzakelijke ringlaan rond de kantonhoofdplaats Bilzen, en de afschaffing der zo hinderlijke overwegen nrs. 44 en 44bis.

Ieder jaar — en in de commissies en in openbare vergadering — hebben wij aangedrongen op een snelle verwezenlijking van deze infrastructuurwerken. Tientallen brieven werden geschreven, zonder te spreken van de tientallen persoonlijke tussenkomsten bij de directie der spoorwegen, bij Bruggen en Wegen, en op de onderscheidene kabinetten en departementen van Verkeerswezen en Openbare Werken.

En hoever staan we nu, na zo vele beloften sinds 1972? Men is nu eindelijk begonnen met een paar kunstwerken van een klein gedeelte

van de ringlaan, ons reeds door de toenmalige minister van Openbare Werken, Jos De Saeger, beloofd voor 1972.

De grondwerken en verharding is aanbesteed voor dit gedeelte vanaf de afrit van de Boudewijnautosnelweg tot aan de Rijksweg N2 — Maastricht-Hasselt. Wij danken de minister van Openbare Werken en alle medewerkers van Bruggen en Wegen hiervoor. Beter laat dan nooit. Doch laat het mij, met iedereen zeggen: deze ringlaan brengt geen oplossing. De muren blijven evenzeer gesloten. Wat de beide overwegen betreft, staan we evenwel nog steeds (letterlijk en figuurlijk) voor gesloten baren. Ja, er werd zeer veel gepalaberd, beloofd en gepland, en veel kostbare tijd verloren. Eerst een tunnel, dan een paar jaren later een brug, en nu weer een paar jaren later hebben de heren ingenieurs van Bruggen en Wegen van Hasselt een nieuwe tunnel gepland. Weer eens maanden ligt deze planning ergens op de directie van Spoorwegen of Openbare Werken. Er is nu haast na tien jaren nog geen definitief plan uit de bus gekomen, om eindelijk het onderzoek *de commodo et incommodo* aan het schepencollege voor te leggen, wat moet leiden tot een koninklijk besluit voor afschaffing van de twee overwegen op de rijkswegen N2 Keulen - Aken - Maastricht - Bilzen - Hasselt - Brussel - Antwerpen, en nr. 30 Genk - Tongeren - Luik. Dit zijn twee rijkswegen van eerste categorie.

Hierbij dient nog opgemerkt te worden dat de geplande electrificatie van de zogenaamde Vlaamse dwarslijn Kortrijk - Genk - Antwerpen - Aarschot - Bilzen - Tongeren voor 1982, ons probleem niet kan oplossen.

Integendeel, verschillende onbewaakte overwegen, een tiental, zullen in de korte nabijheid verdwijnen, en de vele automobilisten, die nu langs gevaarlijke omwegen in druk bebouwde gehuchten van Bilzen, deze onbewaakte overwegen opzoeken, om niet te moeten wachten, zullen de files wachtende voertuigen vervoegen, en de nu soms kilometerlange rijen in het stadscentrum nog vergroten.

Als ook nog tot overmaat van ramp het kolenvervoer der Kempische mijnen naar de staalfabrieken te Luik per spoor gebeurt, zullen dagelijks nog een tiental treinen meer door Bilzen rijden. Onze collega Jan Gerits heeft dit probleem reeds te berde gebracht in een parlementaire vraag en zal het hier straks hierover nog hebben.

In schipperskringen en ook in de verschillende moties wordt gevraagd: Waarom werden miljarden geïnvesteerd voor de verbreding van het Albertkanaal? De schippers van de binnenvaart zeggen mij:

«Wij proberen dank zij de sloppingspremies van de minister van Verkeerswezen onze vervoersector te saneren. Nu krijgen wij van staatswege de doodsteek, omdat wij zelfstandige vervoerders zijn, die jarenlang met veel durf en risico's 's lands economie hebben helpen opbouwen.»

U weet dat als de kolen per trein vervoerd worden, de schepen bij Cockerill met de zelfstandige schippers komen concurreren. Ook vragen de schippers dat ieder jaar het bedrag van 10 miljoen zou worden verhoogd voor de uitbetaling van de beloofde saneringspremies.

Ik heb daarnet gelezen in het verslag van de commissie voor het Verkeerswezen dat tijdens de jaren 1976, 1977 en 1978 het verlenen van slooppremies ten bedrage van meer dan honderd miljoen de rationaliseringsbeweging heeft geactiveerd. Nochtans is er een grote achterstand bij de uitbetalingen.

Er is een tekort van ± 100 miljoen, voor reeds gesloopte schepen, en de eigenaars hiervan zijn allen op pensioenleeftijd en kunnen, naast hun karig pensioen als zelfstandige, hun uitbetaling goed gebruiken.

Mijnheer de Minister, wij besparen u hier vandaag zeer kostbare tijd. Wij zullen niet de moties van duizenden Limburgers voorlezen. Wij zullen ze u dadelijk overhandigen. En wees maar blij, want alle organisaties uit Limburg wilden beurtelings iedere week u een motie persoonlijk komen overhandigen in uw kabinet, Wetstraat 65.

Dit zou u ook veel tijd kosten.

U begrijpt dat er in Zuid-Limburg grote minsoegtheid heerst, en dit in alle kringen. De bevolking is tien jaar wachten beu, en wilde met acties op de spoorlijnen en aan de twee overwegen starten.

Wij, de twee parlementsliden van Bilzen, Chris Moors, volksvertegenwoordiger, en uw dienaar, hebben de gemoederen enigszins kunnen bedaren.

Wij zijn ook, zoals u, gekozen door het volk en in geweten verplicht hier de grieven van de bevolking kenbaar te maken. Wij hebben u er trouwens verleden jaar en reeds in 1978 van verwittigd uw begroting voor 1980 niet te kunnen goedkeuren, zo er geen definitieve oplossing gepland was voor 1980.

Wij, politici, moeten ook woord houden. Wij zijn met de duizenden wachtende voetgangers, fietsers, scholieren, automobilisten het wachten meer dan moe. Deze overwegen zijn, alle twee, dagelijks acht tot tien uren gesloten. Wij hebben als eerste actiepunt beloofd deze be-

grotting niet goed te keuren, doch wij zeggen u — en een verwittigd man is er twee waard —: Zo er geen definitieve belofte is met een bevredigend plan, namelijk een tunnel voor de voertuigen, en aan de twee overwegen tunnels voor fietsers en voetgangers, zullen alle Limburgse collega's in Kamer en Senaat door onze bevolking gevraagd worden ons voorbeeld te volgen voor de volgende begroting, ook uw collega, onze geachte minister van Limburg, de heer Dhoore, hier aanwezig. Wij willen evenwel u niet alleen als de grote schuldige aanwijzen, evenmin als de medewerkers in uw kabinet. U en uw medewerkers zijn reeds lang om ons probleem bekommerd. Wij zien ook dat in deze begroting voor 1980 de afschaffing voor beide overwegen in Bilzen is opgenomen.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — In het departement van Verkeerswezen is de politieke wil aanwezig om dat probleem op te lossen. Het krediet is ingeschreven op de begroting. Ik bid om mijn beide knieën dat de technici ons een oplossing brengen. Reeds jaren zijn er discussies bezig tussen het departement van Openbare Werken en dat van Verkeerswezen. Ik ben geen ingenieur, ik kan dus zelf die plannen niet tekenen. Maar — ik zei het reeds — het krediet is ingeschreven op de begroting. Wat kan ik meer doen?

De heer Vangronsveld. — Mijnheer de Minister, ik geef toe dat u het geld ter beschikking stelt. Maar zolang er geen consensus is betreffende de verkeersinfrastructuur tussen de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen, kunt u met dat geld op uw begroting niets aanvangen en kunt u het bestemmen voor andere gewesten. Zo kunnen wij nog twee à drie jaar blijven wachten.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Het is een technisch probleem.

De heer Vangronsveld. — Wij eisen dat u als voorzitter van de beheerraad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en als minister van Verkeerswezen, ook bij Openbare Werken met de vuist op tafel gaat slaan. Trouwens, wanneer de begroting van Openbare Werken hier wordt besproken, zullen wij hetzelfde verklaren. Wij willen evenwel de minister danken voor de gedeeltelijke oplossing door een aanvang van de werken voor de ring rond Bilzen.

Wij zijn, eerlijk gezegd, niet gebaat met dat krediet op uw begroting. Er moet een koninklijk besluit komen voor de afschaffing van die overwegen. Zolang dat koninklijk besluit er niet is kunnen wij niets doen met uw krediet. Wij danken u evenwel voor uw goede wil.

U zegt dat u in uw begroting de afschaffing voorzien hebt voor 1980. Maar, en dit is een grote maar, er is nog geen goedgekeurd plan én door Stedebouw, én door Openbare Werken én door de Spoorwegen, laat staan een koninklijk besluit. Dan kunnen onmogelijk deze kredieten dit jaar besteed worden. Wij weten ook dat het een zeer moeilijk technisch probleem is.

Ik heb gehoord van een hoofdingenieur van de spoorwegen dat het een unicum is in ons land, op zulke korte afstand, twee overwegen te hebben en dan nog op zulke druk bereden rijkswegen van eerste categorie.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Er is nog een ander even moeilijk probleem in Ternat.

De heer Vangronsveld. — Dan hoop ik, voor de inwoners van Ternat, dat het ook spoedig wordt opgelost.

Daarbij komt dan nog dat die overwegen door het stadscentrum lopen. Het is jammer dat men bij de plannen voor de electrificatie van die dwarslijn er niet voor gezorgd heeft dat die spoorwegen verder van het centrum verwijderd waren. Die spoorlijn in Bilzen loopt dwars door het centrum. Een parochie wordt volledig van het centrum afgesneden. Dit geldt ook voor het college en de scholen. Er staan iedere dag 3 500 scholieren van de verschillende scholen met hun fiets te wachten. Bij winterweer is dat zeker niet aangenaam. Wij kunnen dat niet meer dulden.

Doch waar een ijzeren wil is, is ook een ijzeren uitweg. Ook bij de technici van Spoorwegen en Openbare Werken. Onze bevolking in Limburg is jarenlang stiefmoederlijk behandeld geweest vanuit Brussel, en zeker dan de zuidoosthoek die jarenlang de meest verwaarloosde is geweest.

Mijnheer de Minister, u hebt blijk gegeven van goede wil, doch u moet als minister van Verkeerswezen en als voorzitter van de beheerraad van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen er nu dringend, definitief werk van maken. Dit hopen niet alleen de 25 000 Bilzenaren, doch ook de duizenden scholieren, arbeiders, handelaars, voetgangers, fietsers en automobilisten van Limburg en van elders.

Dan kunnen de ijzeren gordijnen als historisch erfgoed der Belgische Spoorwegen in hun museums opgeborgen worden.

Op 5 februari 1975 schreef een bevoegde, bekende journalist: « De « muur » van Bilzen is een aanfluiting van iedere logica in de uitbouw van het Limburgs wegennet. » Dit moet nu zo haast mogelijk tot het verleden behoren.

Tot slot, Mijnheer de Minister, wil ik u nog een vraag stellen, omdat wij steeds vrouwen in u hebben gehad en in de door u gevoerde algemene politiek.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Kunt u mij de verschillende kredieten specificeren, welke in de begrotingen van 1979 en 1980 zijn opgenomen, voor iedere af te schaffen overweg, in gans het land? Kunt u tevens bij benadering het aantal treinen geven die daar voorbijreden, alsmede hoeveel uren deze gesloten waren voor degene die reeds opgedoekt zijn, eveneens voor het hele land, en dit voor de jaren 1979 en 1980? Ook vraag ik u hoeveel overwegen er nog zullen zijn, bewaakte en onbewaakte, waar ze gelegen zijn, en hoeveel tunnels of bruggen er gepland zijn met de electrificatie bij deze Vlaamse dwarslijn op het Limburgs grondgebied.

Mijnheer de Minister, ik hoop dat ik binnenkort een andere taal kan spreken, want deze handelwijze ligt mij niet, en zeker niet voor een goede vriend. Ik ben ervan overtuigd dat u ter zake spoedig uw uiterste best zult doen, waarvoor ik u bij voorbaat dank. (*Applaus op de banken van de meerderheid*).

De Voorzitter. — Zoals afgesproken was, zullen wij thans deze bespreking onderbreken om het ontwerp van wet betreffende de veterinaire keuring en dat betreffende het Gerechtelijk Wetboek te behandelen, en tot de stemmingen over te gaan.

PROJET DE LOI PORTANT CREATION D'UN INSTITUT D'EXPERTISE VETERINAIRE

*Discussion et vote en seconde lecture
des articles amendés*

ONTWERP VAN WET TOT OPRICHTING VAN EEN INSTITUUT VOOR VETERINAIRE KEURING

*Beraadslaging en stemming in tweede lezing
over de gewijzigde artikelen*

De Voorzitter. — Wij gaan over tot de behandeling in tweede lezing van de geamendeerde artikelen van het ontwerp van wet tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring.

Nous abordons l'examen, en seconde lecture, des articles amendés du projet de loi portant création d'un Institut d'expertise vétérinaire.

Ik vestig uw bijzondere aandacht op het tweede lid van paragraaf 1 van artikel 50 van ons reglement. Overeenkomstig die bepaling worden alleen de in eerste lezing aangenomen amendementen opnieuw besproken en aan een eindstemming onderworpen.

Wij moeten derhalve nu enkel behandelen de wijzigingen in eerste lezing aangebracht aan de artikelen 5, 15 en 37 van het ontwerp.

Je rappelle que l'article 5, § 1^{er}, a été adopté en première lecture dans les termes que voici :

Art. 5. § 1^{er}. Aucun vétérinaire, fonctionnaire de l'Institut, ne peut exercer la médecine vétérinaire en dehors de sa mission.

Art. 5. § 1. Geen enkele dierenarts, ambtenaar van het Instituut, mag de diergeneeskunde beoefenen buiten de hem opgedragen taak.

Le paragraphe premier de cet article constitue l'amendement présenté par M. Payfa et adopté par l'assemblée.

Dit amendement werd in eerste lezing aangenomen en vervangt de oorspronkelijke tekst van paragraaf 1 die luidt :

Art. 5. § 1^{er}. Aucun vétérinaire, fonctionnaire de l'Institut, ne peut exercer, en dehors de sa mission, la médecine vétérinaire sur les animaux visés par les lois précitées du 5 septembre 1952 et du 15 avril 1965.

Art. 5. § 1. Geen enkele dierenarts-ambtenaar van het Instituut mag, buiten de hem opgedragen taak, de diergeneeskunde beoefenen

op de dieren bedoeld in bovenvermelde wetten van 5 september 1952 en 15 april 1965.

Mocht bij deze tweede lezing het amendement van de heer Payfa worden verworpen, dan is de oorspronkelijke tekst aangenomen.

La parole est à M. Payfa.

M. Payfa. — Monsieur le Président, je ne vais évidemment pas reprendre tous les arguments que j'ai développés en faveur de mon amendement à l'article 5, lors de son adoption en première lecture.

Son but principal est, bien sûr, d'éviter le cumul d'une prestation de fonctionnaire au service de l'Etat avec l'exploitation d'une clientèle privée. J'ajoute que le refus d'accepter cet amendement serait très grave. En effet, il en résulterait qu'une loi créerait une nouvelle catégorie de fonctionnaires qui seraient autorisés, en plus de leur emploi plein temps à l'Etat, à servir une clientèle privée. Je ne désire pas qu'une telle discrimination s'instaure au sein du corps des fonctionnaires.

M. Vanderpoorten. — Et pour les médecins ?

M. Payfa. — C'est une dérogation du ministre; ce n'est pas autorisé par une loi.

M. Vanderpoorten. — Et le résultat n'est pas le même ?

M. Payfa. — Oui, et il est mauvais. Je suis opposé à toute forme de cumul.

C'est pourquoi je demande à l'assemblée de confirmer le vote de mon amendement.

De heer Vanderpoorten. — Het is dus wel zo, Mijnheer de Voorzitter, dat door tegen de in eerste lezing aangenomen tekst te stemmen, men automatisch het oorspronkelijk artikel goedkeurt ?

De Voorzitter. — Inderdaad, zo er ondertussen geen nieuw amendement is ingediend, Mijnheer Vanderpoorten.

Het woord is aan de heer Vandekerckhove.

De heer Vandekerckhove. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ik vraag de Senaat de in eerste lezing aangenomen tekst goed te keuren.

Ik herinner eraan dat, toen ik zes jaar geleden in de Senaat mijn intrede deed, uitvoerig over de cumulatie en de decumulatie werd gesproken. Men zei toen dat door elk ontwerp van wet een klare situatie tot stand moest komen. Gedurende al die jaren heeft men aan deze zaak niets gedaan. Nu doet de gelegenheid zich voor om een klare situatie te scheppen. Er wordt echter weer een precedent geschapen waarbij men als het ware de cumulatie institutionaliseert terwijl er een duidelijke vermenging van belangen kan ontstaan.

Laat ons toch eenmaal redelijk zijn. Het gaat toch niet op dat een veearts die in de vleeskeuring tewerkgesteld is de koe van de boer niet meer mag keuren maar wel kan worden opgeroepen om de hond van diezelfde boer te verzorgen. Het is toch duidelijk dat er hier een vermenging van belangen kan ontstaan. De moeilijkheid was juist het gebrek aan onafhankelijkheid van de keurder.

Door het amendement van de heer Payfa te verwerpen zal de vermenging van belangen weer mogelijk worden gemaakt. Dat is niet redelijk. (*Applaus op de banken van de Volksunie en op de banken van het VDF-RW*).

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

Mevr. Herman-Michielsens. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, men mag geen confusie maken tussen de onverenigbaarheid zoals in de initiale tekst vermeld en de cumulatie.

Onverenigbaarheid duidt op een tegenstrijdigheid van belangen.

Tegenstrijdigheid van belangen kan er zijn wanneer degene die bij een bepaalde boer verantwoordelijk is voor de verzorging van het vee, op een zeker ogenblik ook kan worden genoodzaakt ditzelfde vee te keuren. Dat is de onverenigbaarheid die past in het kader van het ontwerp.

Men wil hier nu een cumulatieverbod invoeren. Dat heeft absoluut niets te zien met het feit dat de boer een beroep doet op dezelfde dierenarts om zijn hond te verzorgen, want die hond zal nooit moeten worden gekeurd. Ofwel zou die boer een afzonderlijke dierenarts

moeten hebben voor zijn hond en voor zijn vee, maar dat is wat anders.

Wanneer men hier een cumulatieverbod invoert, dan raakt men aan het personeelsstatuut in zijn geheel. De heer Payfa heeft hier ten onrechte gesproken van functionarissen van de Staat. Het gaat hier om een parastatale. De dokters in de geneeskunde — ik geef maar één voorbeeld — die in parastatalen werken hebben de toelating om een gedeeltelijke persoonlijke praktijk uit te oefenen.

Wanneer men dit personeelsstatuut in vraag wil brengen, dan moet dit in een ruim debat met betrekking tot al de beoefenaars van de vrije beroepen tegelijkertijd gebeuren maar niet ter gelegenheid van de oprichting van het Instituut voor Veterinaire Keuring. Men zou zo de dierenartsen in een speciale situatie brengen die afwijkt van het statuut van alle andere functionarissen van de parastatalen.

Ik meen dat men zich moet houden aan wat een bestaansreden had in het ontwerp, namelijk de overenigbaarheid en niet de cumulatie. Dit zijn twee totaal verschillende begrippen. De cumulatie heeft niets te zien met een mogelijke tegenstrijdigheid van belangen.

Ik vraag u de oorspronkelijke tekst van het ontwerp, zoals hij in de commissie werd goedgekeurd, aan te nemen. (*Applaus op de liberale banken*).

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

M. Hanin. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, j'admets que ce problème n'est pas facile à résoudre. L'amendement de M. Payfa est sérieux. On parle beaucoup, et depuis longtemps, du principe de l'interdiction du cumul. On en parle aussi à propos des hommes politiques, et jusqu'à présent nous n'avons pas réglé le problème. Mais ceci est une autre histoire, comme dirait Kipling.

Cela étant dit, certains d'entre nous peuvent être impressionnés du fait que la profession vétérinaire soit unanime à demander l'interdiction absolue du cumul. Mais les renseignements obtenus tendent à prouver que cette unanimité est loin d'exister.

Après réflexion, je voudrais faire quelques remarques qui rejoignent assez ce qui vient d'être dit.

Pourquoi l'incompatibilité ? Pour éviter que des gens ne soient pris entre le devoir et l'intérêt. Si, dans le texte, l'incompatibilité n'était pas mentionnée, il faudrait l'introduire. C'est donc une mesure de grande sagesse. Mais faut-il aller au-delà ? Si mon groupe n'est pas décidé à le soutenir, c'est que cela nous apparaît comme très partiel. Une telle mesure n'existe pas, par exemple, pour les médecins qui sont en même temps professeur d'université, et c'est bien ainsi, car on priverait les universités d'une partie de leurs meilleures professeurs.

Quant aux autres professions à temps plein, prenons l'exemple des professeurs à qui l'on n'interdit pas de donner des cours particuliers.

M. R. Gillet. — Mais c'est interdit !

M. Hanin. — On pourrait pourtant les soupçonner de laisser passer plus facilement leurs élèves particuliers que d'autres.

En résumé nous croyons que le texte tel quel établit l'incompatibilité et correspond au but de salubrité publique qui doit être poursuivi. Il est donc bon d'y revenir. Nous concevons que l'on puisse être d'un autre avis mais nous nous arrêtons à cette décision. Sur ce point-là, nous suivrons le ministre. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. R. Gillet. — C'est un mauvais argument.

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

M. Hubin. — Monsieur le Président, chers collègues, je voudrais que tout soit clair, mais je crois que M. Hanin commet une grave erreur à propos du cumul. Nous allons voter sur l'article 5 amendé. Que dit-il : « Aucun vétérinaire fonctionnaire de l'Institut ne peut exercer la médecine vétérinaire en dehors de sa mission. »

Mais il me paraît clair que s'il est professeur de cours du soir dans une école agricole, il peut exercer le cumul. Et c'est clair dans le texte. Par conséquent, je vous invite à maintenir le texte amendé au cours de la précédente séance. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Daar niemand meer het woord vraagt, gaan wij over tot de stemming. De voorstanders van de tekst, zoals hij in eerste lezing werd goedgekeurd, dus met inbegrip van het amendement-Payfa, stemmen ja. Degenen die terug willen keren naar de oorspronkelijke tekst, stemmen neen.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

129 membres sont présents.

129 leden zijn aanwezig.

68 votent oui.

68 stemmen ja.

59 votent non.

59 stemmen neen.

2 s'abstiennent.

2 onthouden zich.

En conséquence, l'article 5, § 1^{er}, tel qu'il a été adopté en première lecture, est définitivement adopté.

Derhalve is artikel 5, § 1, zoals het in eerste lezing werd goedgekeurd, definitief aangenomen.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Adriaenssens, Akkermans, Bailly, Basecq, Bataille, Belot, Bertrand, Bogaerts, Bonmariage, Canipel, Capoen, Carpels, Cerf, Copens, Cugnon, Daulne, De Baere, Deconinck, De Graeve, Delpérée, De Rore, De Rouch, Désir, De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Dulac, Egelmeers, Féaux, Férier, Gerits, Gijs, Gillet (Roland), Goossens, Guillaume (François), Hismans, Hostekint, Houben, Hubin, Jorissen, Kuylen, Lacroix, Lallemand, Lecoq, Lepaffe, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Maes, Mme Mathieu-Mohin, M. Moureaux, Mme Nauwelaerts-Thues, MM. Neuray, Paque, Payfa, Peeters, Mme Pétry, M. Poulain, Mme Remy-Oger, MM. Seeuws, Toussaint (Théo), Vandekerckhove (Rik), Van den Eynden, Van Elsen, Vangeel, Van Herreweghe, Vannieuwenhuyze, Van Oorteghem, Van Spitael et Verleysen.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

MM. André, Bascour, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Boey, Bruart, Chabert, Claeys, Conrotte, Cooreman, Cornelis, Cuvelier, Daems, Dalem, De Clercq (Constant), Decoster, Deleeck, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Dewulf, D'Haeyer, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. le comte du Monceau de Bergendal, Flagothier, Gillet (Jean), Hanin, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lindemans, Mainil, Mesotten, Nauwelaerts, Nutkewitz, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paulus, Piot, Mme Planckaert-Staessens, M. Pouillet, Mme Rommel-Souvagie, M. Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Storme, Tilquin, Mme Turf-De Munter, MM. Van den Broeck, Van den Nieuwenhuizen, Vanderborcht, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Nevel, Verbist, Vergeylen, Waltniel, Windels et Leemans.

Se sont abstenus:

Hebben zich onthouden:

MM. De Seranno et Vandezande.

M. le Président. — Les membres qui se sont abstenus, sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

Ik verzoek de leden die zich hebben onthouden de reden van hun onthouding mede te delen.

De heer De Seranno. — Ik heb mij onthouden om dezelfde redenen als twee weken geleden.

De heer Vandezande. — Ik ben afgesproken met Mevr. De Backer.

M. le Président. — L'article 15, dernier alinéa, a été adopté en première lecture dans les termes que voici:

Art. 15. « Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres le montant de ces droits, les modalités de leur perception et de leur liaison à l'indice des prix à la consommation, ainsi que la part attribuée aux communes qui entretiennent un abattoir public. »

Art. 15. « De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit het bedrag van die rechten, de wijze van inning en van koppeling aan het indexcijfer van de consumptieprijzen, evenals het gedeelte dat wordt toegewezen aan de gemeenten die een openbaar slachthuis onderhouden. »

Het woord is aan de verslaggever.

De heer Van Nevel, verslaggever. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Dames en Heren, wat artikel 15 betreft, stel ik de Senaat voor terug te keren tot de tekst zoals hij door de verenigde commissies voor de Landbouw en voor de Volksgezondheid met grote meerderheid werd goedgekeurd.

Verleden week heeft de heer Hanin, ietwat bij verrassing, en met grote welsprekendheid een amendement verdedigd dat, dank zij die welsprekendheid, is goedgekeurd. Spijtig genoeg gebeurde dit niet in de commissie, daar hadden wij meer gelegenheid tot bespreking gehad. Het amendement van de heer Hanin strekt ertoe een gedeelte van de keurrechten toe te wijzen aan de gemeenten die een openbaar slachthuis onderhouden. Mijs inziens is dit niet te rechtvaardigen en ook moeilijk te verwezenlijken om vele redenen.

De keurrechten dienen niet, zoals de heer Hanin schrijft, om het beheer, het onderhoud en de afschrijving van de installaties te bekostigen. Daarvoor dienen de slachtrechten die iedere gemeente kan heffen, volgens noodzaak. Door het voorstel van de heer Hanin zouden de keurrechten veel te hoog worden.

In de verenigde commissies is tijdens de bespreking dikwijls aan het licht gekomen dat een verhoging van de keurrechten ongewenst is, omdat daardoor de concurrentiepositie zou worden bemoeilijkt. Wij moeten nog altijd veel vlees kunnen uitvoeren. In Europa hebben wij de hoogste keurrechten.

Het wordt nog moeilijker wanneer een deel van de keurrechten slechts aan de gemeenten die een openbaar slachthuis exploiteren, zouden worden toegekend en niet aan de privé-slachthuizen. Geld toekennen of geven is altijd zeer aangenaam, maar wij moeten zien van waar het moet komen. Dat is hier minder duidelijk en minder aangenaam. Als de keurrechten aan de gemeenten worden toegekend die een openbaar slachthuis hebben, kunnen wij veronderstellen dat de keurrechten die daar geïnd worden slechts voor een deel uitbetaald worden aan de veeartsenkeurders en voor een deel aan de gemeenten zelf. Ik vermoed dat de keurders daarmee niet akkoord zullen gaan.

Wij zouden ook kunnen veronderstellen dat de keurrechten geïnd in openbare slachthuizen hoger zijn en dat het hogere deel naar de gemeente gaat, maar dan worden de openbare slachthuizen duurder dan de privé-slachthuizen, waardoor de concurrentie vervalst wordt.

Als er een Instituut voor Veterinaire Keuring komt, dan zullen alle keurrechten dezelfde zijn. Dat betekent dat de gemeenten uit het totaalbedrag van de keurrechten vooraf een deel zouden ontvangen. Dat wil ook zeggen dat een deel van de keurrechten uit 111 privé-slachthuizen met ongeveer zes miljoen slachtingen per jaar moeten dienen om de 76 gemeentelijke slachthuizen met 2,5 miljoen slachtingen in evenwicht te houden. Dat gaat niet op. Dat zou te duur worden voor de privé-slachthuizen. Het zijn vooral de privé-slachthuizen met een groot aantal slachtingen die gericht zijn op de export. Door een verhoging van de keurrechten zou hun positie op de buitenlandse markt in het gedrang komen.

Ik vraag aan de Senaat terug te keren tot de tekst zoals hij met een grote meerderheid in de verenigde commissies werd goedgekeurd. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Hanin. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, M. Van Nevel est fort aimable, mais il sous-estime l'intelligence et la rapidité de compréhension des sénateurs. (*Exclamations sur divers bancs.*)

En effet, prétendre qu'on a pris le Sénat par surprise parce qu'il a dû, sur un sujet aussi simple, prendre une décision après une discussion relativement longue, c'est le croire incapable de comprendre rapidement un problème d'une simplicité enfantine.

De quoi s'agit-il en réalité?

Le coût du prix de revient de la viande sera-t-il augmenté par ma proposition? Absolument pas.

M. Lagae. — Il le sera!

M. Hanin. — Il ne le sera absolument pas pour la bonne raison que ma proposition ne vise à augmenter ni les droits d'abattage, ni les frais d'expertise. L'utilisateur n'est donc pas concerné, en l'occurrence.

Si je me réfère au raisonnement du ministre, l'Etat paierait actuellement les droits d'expertise alors que dorénavant ce n'était pas le cas. L'Etat va, par conséquent, percevoir des droits d'expertise. C'est un raisonnement qui serait absolument correct si, à l'heure actuelle,

lorsque des droits d'expertise sont payés à la commune, ils correspondaient uniquement aux honoraires de l'expert.

Je me pose la question de savoir à qui faudra-t-il donner un cours élémentaire d'économie politique ou de comptabilité pour faite admettre que l'organisation d'un service implique l'installation de bureaux et de personnel, ce qui entraîne nécessairement des frais généraux.

Il me paraît dès lors parfaitement raisonnable qu'une partie des subsides accordés soit destinée à couvrir ces frais. Mon intervention se limitait à développer ce point de vue.

Comme j'ai parfaitement compris que l'amendement déposé en commission n'était pas acceptable tel quel, parce qu'il fixait à 40 p.c. le pourcentage des frais, sans justification aucune de ce chiffre, je fais personnellement confiance au ministre et je vous demande d'en faire autant. Je lui ai, en effet, demandé d'examiner la question afin de nous faire connaître la part des frais généraux à ristourner à la commune.

C'est la raison pour laquelle, le Sénat, qui n'a, je le répète, nullement été pris par surprise, a fort bien compris de quoi il s'agissait et a voté cet amendement. J'ose espérer qu'il le votera aujourd'hui encore. (*Applaudissements sur certains bancs de la majorité.*)

M. R. Gillet. — Nous confirmerons le vote de votre amendement et vous ne changerez pas d'avis!

Ne venez pas maintenant dire le contraire.

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

De heer Van Elsen. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, ik neem het woord om toch nog even te herhalen wat hier reeds door zovele collega's werd gezegd, namelijk dat dit ontwerp blijkbaar niet voldoende rekening houdt met de toestand in de gemeenten en moet worden gezien als een aanslag op de financiën van de gemeenten.

Ik kan in geen deele de heer Van Nevel begrijpen wanneer hij hier zegt dat de kosten moeten worden gedekt door de slachtrechten. Wanneer een gemeente personeel heeft aangeworven, lokalen ter beschikking gesteld en een instrumentarium heeft aangeschaft voor de keuring, dan zijn deze kosten gedaan voor de keuring en moeten zij ook worden gedragen door de keuring.

Wanneer de keuring wordt overgenomen moet de Staat deze kosten ook overnemen.

Wij vragen dat de gemeenten schadeloos zouden worden gesteld voor de kosten die zij moeten dragen, en niet meer dan dat. Daarom steunen wij het amendement van de heer Hanin, en vragen de anderen hetzelfde te doen. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

De heer Lagae. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, Dames en Heren, er is hier een min of meer gewilde verwarring tussen keurrechten enerzijds, namelijk dat wat moet worden betaald voor het keuren, de vergoeding voor degene die keurt en anderzijds het dekken van alle andere kosten, wat wij het slachtrecht noemen.

U moet mij niet vragen te aanvaarden dat men het keurrecht gebruikt om de slachtkosten te betalen.

De heer Hanin zegt dat het daardoor niet duurder wordt. Mijnheer Hanin, als men van de massa van de opbrengst van de keurrechten een deel afneemt om tegemoet te komen aan de belangen van bepaalde gemeenten, hoe eerbiedwaardig die belangen ook zijn, dan gebruikt men geld dat van het keuren voortkomt voor iets anders dan voor keuren en heeft men onvermijdelijk meer geld nodig.

M. Hanin. — Vous ne répondez pas à mon argument, Monsieur Lagae. J'ai dit que, dans le montant payé pour les frais d'expertise, il y a évidemment une part destinée à couvrir les frais généraux pour cet abattoir.

De heer Lagae. — Daar dienen de slachtrechten voor, Mijnheer Hanin, maar niet de keurrechten.

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

M. Hubin. — Monsieur le Président, permettez-moi d'exprimer mon opinion sur la manière dont il convient, selon nous, d'interpréter le texte actuel de l'article 15. J'essaierai de clarifier quelque peu le débat.

Je ne suis pas tout à fait d'accord sur l'interprétation de M. Hanin, bien que je reconnaisse que les frais généraux existent, mais je ne suis

pas non plus tout à fait d'accord sur l'interprétation qui vient d'être donnée par M. Van Elsen.

Quels sont les cas qui peuvent se produire? Dans de nombreux abattoirs...

Mme Pétry. — Publics, surtout.

M. Hubin. — ... un directeur vétérinaire fait les expertises. Ces directeurs ont la possibilité de choisir le statut d'entrer à l'institut ou de rester dans l'administration communale. S'ils restent dans les abattoirs publics, la commune ne touchera plus les droits d'expertise, mais elle continuera à payer le même traitement au directeur en fonction des droits acquis.

Un certain nombre de cas de ce genre peuvent incontestablement se présenter. J'en connais personnellement plusieurs. C'est la raison pour laquelle si je n'étais pas d'accord sur les 30 p.c., si je ne me trompe, fixés forfaitairement par l'Union des villes dans l'amendement qu'elle avait proposé, parce qu'il n'était pas démontré pratiquement qu'il était nécessaire d'accorder ce pourcentage, autant je suis en faveur du principe qui laisse au Roi le soin de fixer l'indemnisation dans certains cas, dont celui auquel j'ai fait allusion. Il y a là, je crois, une grosse nuance. Nous voterons donc l'amendement de M. Hanin.

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

De heer Cuvelier. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, onze fractie zal het amendement van de heer Hanin niet goedkeuren. Wij willen er nogmaals op wijzen — en de heer Lagae heeft dat daarstraks ook zeer goed gedaan — dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de slachtrechten en de keurrechten. Het is onaanvaardbaar dat de opbrengst van de keurrechten gedeeltelijk zou gaan naar de gemeenten of naar een openbare instelling. Zij komt volledig ten goede aan degenen die het vlees keuren. Bovendien zou de maatregel voorgesteld door de heer Hanin regelrecht indruisen tegen de belangen van de private slachthuizen die toch de meerderheid vormen in ons land.

Daarom zullen wij het amendement van de heer Hanin niet goedkeuren.

Mme Pétry. — Ah! cela je le crois. Et l'abattage à la pièce, pour que cela se passe n'importe comment et que cela rapporte plus!

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Dhoore.

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, ik stel vast dat er nog steeds een misverstand bestaat in de Senaat. Wij hebben deze problemen langdurig besproken in de commissie. In feite komt het hierop neer dat de tekst van artikel 15 die wij hebben goedgekeurd in de commissie overeenstemt met de inhoud van artikel 6 van de bestaande wet. Zowel in dit laatste als in artikel 15 van het huidige wetsontwerp wordt bepaald dat desgevallend een vergoeding aan de gemeenten kan worden toegekend indien beslist zou worden dat bepaalde taken in verband met de keuring aan de gemeenten zouden worden toevertrouwd. Als dus in de uitvoeringsbesluiten zou blijken dat men bepaalde taken aan de gemeenten toevertrouwt, hebben wij een wettelijke basis — namelijk artikel 15 — om aan de gemeenten een redelijke vergoeding toe te kennen, zoals dit ook nu mogelijk is op basis van artikel 6 van de huidige wet.

Tussen deze vaststelling en de goedkeuring van het amendement van de heer Hanin bestaat echter een groot verschil omdat daarin de verplichting wordt opgenomen dat bij koninklijk besluit, overlegd in Ministerraad, een vergoeding zou worden bepaald.

De vrees van de heer Hubin is in zekere mate ongegrond. Ook de directeurs van de gemeentelijke slachthuizen zullen een keuze moeten doen. Ik ben ervan overtuigd dat een aantal van hen zullen verkiezen directeur te blijven. Als men daarbij spreekt van verworven rechten en beweert dat de huidige cumulatie in hoofdte van deze directeurs moet worden behouden, meen ik dat dit een onjuiste interpretatie is van de wil die hier tot uiting is gekomen in de Senaat bij de goedkeuring van artikel 5 houdende verbod van elke cumulatie. Bij de stemming over dit artikel heb ik me niet gemengd in het debat omdat ik dacht dat alles reeds gezegd was over dit probleem. Artikel 5 regelt inderdaad de onverenigbaarheid, zoals Mevr. Herman-Michielsens terecht onderstreept. In de commissie hebben wij tot vervelens toe herhaald dat het probleem van de cumulatie als dusdanig zal worden geregeld bij de bepaling van het statuut zoals dit trouwens voor alle rijksambtenaren en ambtenaren van parastatale instellingen het geval is. Wij zullen ook bij het opstellen van het sta-

tuut van de vleeskeurders bepalen wat al dan niet toegelaten is als cumulatatie, maar in de wet wensen wij de onverenigbaarheid in te schrijven.

Om deze reden verzoek ik de Senaat zich te houden aan de oorspronkelijke tekst en het amendement van de heer Hanin niet te aanvaarden. (*Applaus op sommige banken van de meerderheid.*)

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

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, vóór veertien dagen hebben wij de Hoge Vergadering ervan kunnen overtuigen een amendement van de heer Hanin bij artikel 34 niet aan te nemen. Wij vragen ook ten aanzien van artikel 15 terug te keren naar de oorspronkelijke tekst. Wij weten hoe in het buitenland grote percenten van de keuringskosten worden terugbetaald om de uitvoer mogelijk te maken. Laat ons de keuringskosten niet verzwaren. Er zijn andere mogelijkheden om de werkelijke slachtkosten terug te vorderen. (*Applaus op sommige banken van de meerderheid.*)

M. Hanin. — Vous n'avez pas répondu à mon argument !

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole, je mets aux voix le texte du dernier alinéa de l'article 15 tel qu'il a été adopté en première lecture.

Daar niemand meer het woord vraagt, breng ik in stemming de tekst van het laatste lid van artikel 15 zoals het in eerste lezing werd aangenomen.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

130 membres sont présents.

130 leden zijn aanwezig.

71 votent non.

71 stemmen neen.

58 votent oui.

58 stemmen ja.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. Adriaenssens, Bascour, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Boey, Bogaerts, Canipel, Carpels, Chabert, Claeys, Cooreman, Coppens, Cornelis, Cuvelier, Daems, De Baere, De Bondt, De Clercq (Constant), Decoster, De Kerpel, Deleeck, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. De Rore, De Seranno, De Smeyter, Dewulf, D'Haeyer, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Egelmeers, Férir, Février, Gerits, Gijs, Mme Herman-Michielsens, MM. Hostekint, Kennens, Kuylen, Lagae, Lindemans, Mme Maes-Vanrobaeys, MM. Mesotten, Nauwelaerts, Mme Nauwelaerts-Thues, M. Nutkewitz, Mme Panneels-Van Baelen, M. Piot, Mmes Planckaert-Staessens, Rommel-Souvagie, MM. Seeuws, Smeers, Mmes Smitt, Staels-Dompas, M. Storme, Mme Turf-De Munter, MM. Van den Broeck, Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijzen, Vanderborgh, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuize, Verbist, Vergeylen, Verleysen, Waltin, Windels et Leemans.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. André, Bailly, Bascq, Bataille, Belot, Bertrand, Bonmariage, Bruart, Capoen, Cerf, Conrotte, Cugnon, Dalem, Daulne, Decoinck, De Graeve, Delpérée, De Rouck, le chevalier de Stexhe, de Wasseige, Donnay, Dulac, le comte du Monceau de Bergendal, Féaux, Flagothier, Gillet (Jean), Gillet (Roland), Goossens, Guillaume (François), Hanin, Hismans, Houben, Hubin, Jorissen, Kevers, Lacroix, Lallemand, Lecoq, Maes, Mainil, Mme Mathieu-Mohin, MM. Moureaux, Neuray, Paque, Paulus, Payfa, Peeters, Mme Pétry, MM. Poulain, Pouillet, Mme Remy-Oger, MM. Sondag, Tilquin, Toussaint (Théo), Vandekerckhove (Rik), Van Elsen, Van Ooteghem et Van Spitaal.

S'est abstenu :

Heeft zich onthouden :

M. Vandezande.

M. le Président. — Le vote que le Sénat vient d'émettre implique le rejet du texte approuvé en première lecture et l'adoption du texte original proposé par la commission.

De door de Senaat uitgebrachte stemming impliceert de verwerping van de in eerste lezing aangenomen tekst en de aanvaarding van de oorspronkelijke tekst die de commissie had voorgesteld.

L'article 37 a été adopté en première lecture dans les termes que voici :

Art. 37. Les articles de la présente loi entrent en vigueur aux dates fixées par le Roi et au plus tard le premier jour du treizième mois qui suit celui de sa publication et de la publication au *Moniteur belge* de ses arrêtés d'exécution qui règlent le statut administratif et pécuniaire du personnel.

Art. 37. De artikelen van deze wet treden in werking op de data die de Koning bepaalt en ten laatste op de eerste dag van de dertiende maand volgend op die waarin de wet en de uitvoeringsbesluiten welke de administratieve en geldelijke toestand van het personeel regelen en het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.

La parole est à M. André.

M. André. — Monsieur le Président, comme je l'ai fait voici quinze jours, je voterai contre l'amendement de Mme Herman-Michielsens, pour une raison qui me paraît de stricte logique légistique. Je ne veux pas que l'on s'engage dans une voie qui rend finalement la troisième branche du pouvoir exécutif juge de l'application d'une loi.

Si le gouvernement ne prend pas les arrêtés réglant le statut administratif et pécuniaire des personnes concernées par le présent projet, la loi n'entrera pas en vigueur. Ce n'est pas une méthode légistique saine que de faire dépendre l'application d'une loi, d'arrêtés que le gouvernement est libre de prendre ou non. (*Applaudissements sur certains bancs à droite.*)

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

Mevr. Herman-Michielsens. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, ik heb vorige keer voldoende de draagwijdte van mijn amendement toegelicht. Mijn voorstel wordt niet tegengesproken door wat de heer André zoeven heeft gezegd.

Ik vraag mij af waarom er in dit geval wordt afgeweken. Het is altijd de derde tak van de machten die rechter is over de uitvoering van de wetten — precies is het de uitvoerende macht — en die oordeelt over de publicatie ervan. Een wet die niet wordt gepubliceerd, kan niet worden uitgevoerd. Ik kan daar tal van voorbeelden van noemen.

Daarenboven, indien het amendement van de heer Payfa opnieuw in stemming wordt gebracht in dezelfde geest als bij de eerste stemming, zullen degenen die onder de toepassing zullen vallen van deze wet een zeer zwaarwichtige beslissing moeten nemen.

Ver van mij de plechtige verklaring, die de minister meer dan eens heeft afgelegd in de commissie, in de wind te slaan. Het zou echter niet ernstig zijn aan de woorden van de minister een té grote rechtskracht te hechten. Bij een wijziging van de samenstelling van de regering zou zijn belofte eigenlijk niet meer gelden. De enig mogelijke waarborg voor degenen die een beslissing moeten nemen, is de inschrijving van alle garanties in de wet.

Ik meen zelfs dat het antwoord van de minister heeft uitgewezen dat hij in essentie niet tegen een dergelijke garantie gekant is. (*Applaus op de liberale banken.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Dhoore.

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — Mijnheer de Voorzitter, zoals ik vorige maal heb gezegd, deel ik de zorg van Mevr. Herman-Michielsens. De betrokken veeartsen moeten namelijk met kennis van zaken een keuze kunnen doen.

Ik meende dat het de bedoeling was de tekst van het amendement ietwat uit te breiden en de waarborg nader te omschrijven maar blijkbaar gaat dit niet volgens de procedure in de Senaat. Wij moeten vermijden dat, wanneer bijvoorbeeld een uitvoeringsbesluit dat niet essentieel is binnen twee jaar verschijnt, men op dat ogenblik zou kunnen zeggen dat dan pas de termijn een aanvang neemt.

Daarom heb ik in de commissie verklaard — zoals u terugvindt in het uitstekend verslag van senator Van Nevel — dat de veeartsen niet voor de keuze mogen worden geplaatst zonder kennis van zaken. Ze moeten weten wat de wet is en waaruit hun statuut bestaat.

De heer Jorissen. — Maak dan een subamendement, Mijnheer de Minister.

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — Nogmaals, il deel uw zorg, Mevrouw Herman. Mocht de voorlig-

gende bedoeling beter kunnen worden gepreciseerd in de tekst, zal ik uw amendement steunen. Indien deze precisering niet mogelijk is, vraag ik dat men terugkeert naar de oorspronkelijke tekst maar met de vaste belofte dat de geest van het amendement wordt gerespecteerd...

Mme Pétry. — Comment peut-on respecter l'esprit sans respecter la lettre?

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — ... en dat de termijn wordt geopend op het ogenblik dat de voornaamste uitvoeringsbesluiten die de statuten bepalen, worden gepubliceerd.

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

De heer Vanderpoorten. — Mijnheer de Voorzitter, aan de zorg van de minister kan worden tegemoet gekomen. Ik begrijp dat hij, als volksvertegenwoordiger, misschien niet voldoende vertrouwd is met het huishoudelijk reglement van de Senaat.

In het nieuwe door de Senaat goedgekeurde reglement lees ik onder artikel 50, paragraaf 1, tweede alinea: «... worden bij de tweede stemming», wat wij nu bezig zijn «nieuwe op die aanneming of verwerping gebonden amendementen aangenomen...» enzovoort. Dus is het mogelijk amendementen in te dienen. Het is dus perfect mogelijk dat de minister, vermits hij principieel akkoord gaat met Mevr. Herman-Michielsens, ter verduidelijking van het amendement een aanvullend amendement indient in de geest zoals hij heeft gezegd. Op die manier kan iedereen akkoord gaan. De door het reglement bepaalde procedure belet zulks niet.

De Voorzitter. — U heeft gelijk, Mijnheer Vanderpoorten. Als men niet raakt aan de grond van de kwestie, kan men in tweede lezing voorstellen de tekst te verbeteren, te verduidelijken of te amenderen.

Het woord is aan de heer Verbist.

De heer Verbist. — Mijnheer de Voorzitter, ik meen dat wij kunnen gevolg geven aan de uitnodiging van Mevr. Michielsens en tegemoet komen aan de bezorgdheid van de minister door het aanvaarden van een tekst die ik u wens voor te stellen.

Ik meen dat het in de eerste plaats de bedoeling is van Mevr. Michielsens dat belangrijke uitvoeringsbesluiten eerst zouden worden onderzocht en aan onze controle zouden worden onderworpen. Dit zou evenwel niet gelden voor alle besluiten, zoals de minder belangrijke besluiten, b.v. ministeriële besluiten, die eventueel betrekking hebben op de verplaatsingsvergoedingen of dergelijke. Ik stel dus volgende tekst voor: «... waarin de wet en de koninklijke besluiten welke tot uitvoering van deze wet de administratieve en geldelijke toestand van het personeel regelen in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.»

Dit is geen amendement. Het is enkel een toiletwijziging van de tekst, waarvan de inhoud ongewijzigd blijft. Het is immers de bedoeling dat alleen de voornaamste uitvoeringsbesluiten worden voorgelegd.

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

M. André. — Monsieur le Président, puisqu'il est question d'un nouvel amendement, je désirerais en avoir le texte par écrit.

M. le Président. — Cette façon de faire est de nature à retarder nos travaux, mais, enfin, d'autres points restent à examiner.

Cet amendement tend tout simplement à remplacer les termes «arrêtés d'exécution» par les mots «arrêtés royaux».

M. André. — Monsieur le Président, je ne voudrais pas être désagréable à l'égard de mon collègue, mais remplacer «arrêtés d'exécution» par «arrêtés royaux» pose un problème dont je suis incapable, pour le moment, de mesurer toute la portée. Cette façon de faire me paraît difficilement acceptable.

M. Vanderpoorten. — Monsieur le Président, si l'amendement proposé par M. Verbist est accepté, nous devons, selon le règlement, reporter le vote à une séance ultérieure.

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

De heer Verbist. — Mijnheer de Voorzitter, ik meen dat wij ons niet kunnen aansluiten bij de mening van de heer André. Het is zeer duidelijk geen amendement dat ik voorstel. Ik beoog alleen maar de tekst te wijzigen opdat hij goed door iedereen zou worden begrepen.

Niet alle besluiten maar de voornaamste besluiten zullen worden voorgelegd.

Indien men leest op de derde lijn van artikel 37, waar de cursief gedrukte tekst begint: «waarin de wet en de koninklijke besluiten welke tot uitvoering van deze wet de administratieve en geldelijke toestand van het personeel regelen», zal men ermede akkoord gaan dat het geen amendement ten gronde is. Derhalve is artikel 50 van het reglement niet van toepassing en kunnen wij deze tekst goedkeuren.

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

De heer Vanderpoorten. — Het is niet omdat het geen amendement ten gronde is dat het geen amendement kan zijn. U wijzigt de tekst. De minister van Volksgezondheid heeft gezegd dat hij akkoord kan gaan indien niet alles moet worden uitgesteld.

Het is wel een amendement. U vervangt het woord «uitvoeringsbesluiten». Laten we niet twisten over die kleinigheid. We nemen het amendement van de heer Verbist aan, in voorkomend geval op geschreven tekst, zoals voorgesteld door de heer André. Maar we moeten tijdens een volgende vergadering stemmen over het geheel zoals het reglement, dat wij allen plechtig hebben aangenomen, het voorschrijft.

De Voorzitter. — Wij mogen tijdens deze vergadering tot de stemming overgaan maar — en daar heeft de heer Vanderpoorten enigermate gelijk — wanneer de verduidelijking wordt beschouwd als een amendering, dan mag de stemming tot een volgende vergadering worden uitgesteld met dien verstande dat er dan geen bespreking meer mogelijk is.

De heer Vanderpoorten. — Inderdaad.

De Voorzitter. — Zou deze verduidelijking nu niet zijn gevraagd, dan hadden wij nu kunnen stemmen.

De heer Lagae. — Mijnheer de Voorzitter, u mag de stemming verdagen.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Dhoore.

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — Mijnheer de Voorzitter, ik ken het reglement van de Senaat zeer slecht, maar ik meen dat de eindstemming over het ontwerp vandaag niet kan plaatshebben gezien artikel 15 werd gewijzigd, en werd teruggekeerd tot de oorspronkelijke tekst.

De Voorzitter. — Wij kunnen beslissen om vandaag te stemmen maar op basis van ons reglement kan worden gevraagd, vermits er een wijziging is aan de tekst, om de stemming te verdagen.

Gezien het verzoek van de heer André om de wijziging op schrift te hebben en gelet op het feit dat die wijziging als een amendement wordt aangezien, lijkt het mij geraten om de stemming uit te stellen.

Het woord is aan de heer Verbist.

De heer Verbist. — Mijnheer de Voorzitter, gezien de proceduriële bezwaren, trek ik mijn amendement in.

De Voorzitter. — Het amendement van de heer Verbist is dus ingetrokken.

Het woord is aan Mevr. Herman.

Mevr. Herman-Michielsens. — Mijnheer de Voorzitter, het is nooit mijn bedoeling om obstructie te voeren, maar gezien de draagwijdte van het amendement van de heer Verbist, wens ik dit als subamendement op het door mij ingediende amendement in te dienen.

Het gaat om besluiten die voorafgaandelijk aan de uitvoering van de wet moeten worden genomen. Het is een restrictie op mijn amendement en het kan derhalve als een subamendement worden beschouwd.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Dhoore.

De heer Dhoore, Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu. — Mijnheer de Voorzitter, in die omstandigheden vraag ik de Senaat om de oorspronkelijke tekst van artikel 15 te aanvaarden met onze belofte dat de bedoeling van het amendement zal worden gerespecteerd in de werkelijkheid.

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

De heer Vanderpoorten. — Dat kan ik niet meer begrijpen.

Iedereen erkent dat het amendement van Mevr. Michielsens ernstig en degelijk is. De heer Verbist tracht dit amendement door subamendering nog te verbeteren. De Senaat blijkt dat met welgevallen te willen aanvaarden, maar omdat daardoor een stemming over een ontwerp dat reeds vele jaren aansleept, met een week zou worden verdaagd, wordt het subamendement ingetrokken.

Waarom wordt niet meteen dit ontwerp gekoppeld aan de programmawet en aan het ontwerp 261? (*Gelach*).

M. le Président. — Monsieur André, souhaitez-vous toujours que le texte de l'amendement soit distribué?

M. André. — M. Verbist a retiré son amendement, Monsieur le Président.

M. Verbist. — Mais Mme Herman l'a repris!

M. André. — Dès lors, il me paraît préférable que nous disposions du texte, Monsieur le Président.

M. le Président. — Afin de permettre aux services du Sénat de traduire et de distribuer le texte de cet amendement repris par Mme Herman, je propose d'aborder l'examen du projet de loi modifiant certains articles de la loi concernant l'emploi des langues en matière judiciaire et certains articles du Code judiciaire. (*Assentiment*.)

PROJET DE LOI MODIFIANT LES ARTICLES 19, 20, 21, 22 ET 43bis DE LA LOI DU 15 JUIN 1935 CONCERNANT L'EMPLOI DES LANGUES EN MATIÈRE JUDICIAIRE ET LES ARTICLES 121, 166, 223, 226 ET 229 DU CODE JUDICIAIRE

Discussion générale et vote des articles

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE ARTIKELEN 19, 20, 21, 22 EN 43bis VAN DE WET VAN 15 JUNI 1935 OP HET GEBRUIK DER TALEN IN GERECHTSZAKEN EN VAN DE ARTIKELEN 121, 166, 223, 226 EN 229 VAN HET GERECHTELIJK WETBOEK

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi concernant l'emploi des langues en matière judiciaire et certains articles du Code judiciaire.

Wij vatten de beraadslaging aan over het ontwerp van wet betreffende het gebruik der talen in gerechtszaken en het Gerechtelijk Wetboek.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est au rapporteur.

M. Moureaux, rapporteur. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, chers collègues, je me serais volontiers référé à mon rapport écrit, mais puisque aussi bien nous disposons de quelques instants pour la mise en état de textes dans la discussion du projet précédent, il ne me paraît pas inutile de souligner l'importance indiscutable du présent projet de loi qui, je l'espère, recueillera l'adhésion unanime de notre assemblée.

Il s'agit d'un projet de portée certes limitée, qui tend à adapter un certain nombre de dispositions de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire et du Code judiciaire, afin de permettre l'usage de la langue allemande comme langue de procédure devant la Cour d'assises de la province de Liège.

Pour parler plus simplement, il s'agit de faire entrer dans notre arsenal d'institutions judiciaires une cour d'assises de langue allemande.

C'est là, me semble-t-il, le point essentiel à retenir par le Sénat.

Comme le dit l'exposé introductif du rapport, ce projet trouve naturellement sa source juridique dans l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme, qui prescrit que chacun a le droit d'être jugé dans une langue qu'il comprend, mais également dans les articles 3bis et 3ter de notre Constitution, relatifs à la communauté de langue allemande.

Pour éviter toute erreur d'interprétation, je crois utile de souligner que si le projet vise essentiellement à satisfaire une revendication des Belges de langue allemande des cantons de l'Est, le bénéfice de son application n'est pas limité aux habitants des cantons de l'Est.

En réalité, on a placé désormais dans la loi la communauté de langue allemande de l'ensemble du pays sur le même pied que les deux autres communautés linguistiques, ce qui signifie que tous citoyens, qu'il soit belge ou étranger, s'exprimant en langue allemande pourra demander d'être renvoyé devant cette Cour d'assises de la province de Liège siégeant en langue allemande, s'il estime plus opportun d'être jugé dans cette langue.

Telle est la portée du projet.

Pour le reste, il s'agit, bien entendu, de dispositions essentiellement techniques, tendant notamment à permettre de recruter, au sein du personnel judiciaire de la magistrature assise et debout de la Cour d'appel de Liège, les magistrats nécessaires pour composer cette Cour d'assises, tant en ce qui concerne les sièges que le ministère public.

Tels sont les objectifs essentiels du projet de loi.

S'il y a eu en commission quelques hésitations au sujet du vote de certains articles — et nous pourrions éventuellement y revenir —, c'est à l'unanimité moins une abstention que la commission s'est prononcée sur l'ensemble du projet. Je vous demande en son nom de bien vouloir l'approuver. (*Applaudissements sur divers bancs*.)

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

De heer Jorissen. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ik kom uiteraard niet op dit podium om dit wetsontwerp te bestrijden. Het spreekt vanzelf dat wij akkoord gaan met het kleine stukje recht dat onze Duitstalige landgenoten eindelijk verwerven.

Wanneer ik even het woord heb gevraagd, dan is het om enigszins mijn scepticisme te uiten wat betreft de voldoende kennis van het Duits van de magistraten.

In het verslag lees ik:

De Minister verstrekt de volgende inlichtingen:

— Aantal zittende magistraten geslaagd voor het examen Duits: 0;

— Aantal zittende magistraten met een feitelijke kennis van het Duits die zijn benoemd voor de organisatie van het taalexamen: 1;

— Aantal zittende magistraten met een feitelijke kennis van het Duits die zijn benoemd na de organisatie van het taalexamen en zich voorbereiden op het examen: 1;

— Aantal magistraten van het parket-generaal die zijn geslaagd voor het examen Duits: 1.

Het examen over de kennis van het Duits is georganiseerd bij koninklijk besluit van 1 april 1970.

In het verslag lees ik bovendien:

De Minister legt er de nadruk op dat verscheidene magistraten, die in functie waren vóór de inwerkingtreding van de wet van 26 juni 1974 (« een raadsheer en een advocaat-generaal of een substituut-procureur-generaal moeten de Duitse taal kennen »), Duits kenden zonder dat die kennis door een examen moest worden vastgesteld.

Mijnheer de Minister, hoe hebt u vastgesteld dat deze magistraten Duits kenden? Want wanneer wij nagaan met welk gemak men vroeger — en thans ook nog — heeft vastgesteld dat bepaalde personen Nederlands kenden, hoewel zij deze taal helemaal niet bleken te beheersen. Mijn vraag is dus gegrond.

Ik wens daarover uiting te geven aan mijn grootste scepticisme.

Mijnheer de Minister, men zou op een andere manier deze magistraten, die toch een behoorlijke wedde verdienen, moeten verplichten de taal te leren van degenen die zij moeten beoordelen. (*Applaus op de banken van de Volksunie*.)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Van Elsanle.

De heer Van Elsanle, Minister van Justitie. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb de indruk dat de uiteenzetting van de heer Jorissen eerder als een intermezzo is bedoeld. Ik kan moeilijk aannemen dat hij datgene in betwisting wil brengen dat in vorige wetten als redelijk werd aanvaard. Wat gebeurd is, zal misschien niet meer gebeuren, maar aan degenen die benoemd werden vooraleer de verplichting tot het taalexamen bestond en van wie werd erkend dat zij de taal behoorlijk kenden en spraken, kan niet meer getornd worden.

Tot nu toe — dat is juist — hebben zich om zo te zeggen geen kandidaten aangeboden voor het examen en van degenen die zich hebben aangeboden zijn er weinig geslaagd. Ik hoop dat wij, wanneer het examen op 21 maart plaatsheeft, niet alleen kandidaten maar ook geslaagden zullen hebben, zodat in de toekomst het probleem dat de heer Jorissen opwerpt zich niet meer zal voordoen en hij al zijn scepticisme op dat punt kan laten varen.

De heer Jorissen. — Ik hoop dat de minister ons zal zeggen hoeveel kandidaten er « geslaagd » zijn en hoeveel er zullen « geslagen » zijn.

Ik begrijp dat hij zijn zaak verdedigt, maar ik blijf bij mijn scepticisme.

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

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de behandeling van de artikelen van het ontwerp van wet.

L'article premier est ainsi rédigé :

Artikel 1. Artikel 19 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Voor de hoven van assisen van de provincies Henegouwen, Luxemburg en Namen wordt de rechtspleging in het Frans gevoerd.

Voor de hoven van assisen van de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Limburg wordt de rechtspleging in het Nederlands gevoerd.

Voor het hof van assisen van de provincie Brabant wordt de rechtspleging in het Frans of in het Nederlands gevoerd en voor het hof van assisen van de provincie Luik in het Frans of in het Duits naargelang van de taal door de beschuldigde gebruikt voor zijn verklaringen in het onderzoek. Van die regel wordt afgeweken, wanneer de beschuldigde daartoe een aanvraag doet uiterlijk in de loop van de ondervraging vermeld in artikel 293 van het Wetboek van Strafvordering. »

Article 1^{er}. L'article 19 de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire est remplacé par la disposition suivante :

« Devant les cours d'assises des provinces du Hainaut, du Luxembourg et de Namur, la procédure est faite en français.

Devant les cours d'assises des provinces d'Anvers, de la Flandre orientale, de la Flandre occidentale et du Limbourg, la procédure est faite en néerlandais.

Devant la cour d'assises de la province du Brabant, la procédure est faite en français ou en néerlandais et devant la cour d'assises de la province de Liège, en français ou en allemand, selon la langue dont l'accusé s'est servi à l'instruction pour ses déclarations. Il est dérogé à cette règle lorsque l'accusé en fait la demande au plus tard au cours de l'interrogatoire prévu par l'article 293 du Code d'instruction criminelle. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. In artikel 20 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Tussen het tweede en het derde lid wordt een lid ingevoegd luidend als volgt :

« De beschuldigde die alleen Duits kent of zich gemakkelijker in die taal uitdrukt en die voor een ander hof van assisen dan dat van de provincie Luik moet worden gebracht zal, zo hij het aanvraagt, door de kamer van inbeschuldigingstelling worden verwezen naar het hof van assisen van de provincie Luik. »

2° In het derde lid, dat het vierde wordt, worden de woorden « voorzien in de twee voorgaande alinea's » vervangen door de woorden « bedoeld in de vorige leden ». »

Art. 2. A l'article 20 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Un alinéa, rédigé comme suit, est inséré entre le deuxième et le troisième alinéa :

« L'accusé qui ne connaît que l'allemand ou qui s'exprime plus facilement dans cette langue et qui doit être traduit devant une autre cour d'assises que celle de la province de Liège est, s'il le demande, renvoyé par la chambre des mises en accusation devant la cour d'assises de la province de Liège. »

2° A l'alinéa 3, qui devient l'alinéa 4, les mots « aux deux alinéas précédents » sont remplacés par les mots « aux alinéas précédents ». »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. Artikel 21, derde lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Wanneer voor het hof van assisen van de provincie Brabant of van de provincie Luik verscheidene verdachten in dezelfde zaak be-

trokken zijn die niet allen dezelfde taal voor de rechtspleging kiezen, wordt de taal gebruikt die door de meerderheid der verdachten wordt gekozen.

Is er geen meerderheid, dan duidt het hof zelf bij een met redenen omklede beslissing, de taal aan waarin de rechtspleging zal worden gevoerd. »

Art. 3. L'article 21, alinéa 3, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Lorsque, devant la cour d'assises de la province du Brabant ou de la province de Liège, plusieurs accusés sont impliqués dans la même affaire et que tous ne choisissent pas la même langue pour la procédure, il est fait usage de celle choisie par la majorité des accusés.

En cas de parité, la cour, par décision motivée, désigne elle-même la langue dans laquelle la procédure sera faite. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. In artikel 22 van dezelfde wet worden het eerste en het tweede lid door de volgende bepalingen vervangen :

« Ieder verdachte die alleen Nederlands en Duits of een van die talen verstaat, kan vorderen dat bij zijn dossier een Nederlandse of een Duitse vertaling wordt gevoegd van de processen-verbaal, de verklaringen van getuigen of klagers en de verslagen van deskundigen die in het Frans zijn gesteld.

Ieder verdachte die alleen Frans en Duits of een van die talen verstaat, kan vorderen dat bij zijn dossier een Franse of een Duitse vertaling wordt gevoegd van genoemde stukken die in het Nederlands zijn gesteld.

Eveneens kan ieder verdachte die alleen Frans en Nederlands of een van die talen verstaat, vorderen dat bij zijn dossier een Franse of een Nederlandse vertaling wordt gevoegd van genoemde stukken die in het Duits zijn gesteld. »

Art. 4. Dans l'article 22 de la même loi, les alinéas 1 et 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Tout inculqué qui ne comprend que le néerlandais et l'allemand ou une de ces langues peut demander que soit jointe au dossier une traduction néerlandaise ou allemande des procès-verbaux, des déclarations de témoins ou plaigants et des rapports d'experts rédigés en français.

Tout inculqué qui ne comprend que le français et l'allemand ou une de ces langues peut demander que soit jointe au dossier une traduction française ou allemande des prédites pièces rédigées en néerlandais.

De même, tout inculqué qui ne comprend que le français et le néerlandais ou une de ces langues peut demander que soit jointe au dossier une traduction française ou néerlandaise des prédites pièces rédigées en allemand. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 5. Artikel 43bis, § 1, tweede lid, van dezelfde wet, aldaar ingevoegd bij de wet van 10 oktober 1967, gewijzigd bij de wet van 26 juni 1974, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Bovendien moeten in het hof van beroep te Luik ten minste twee raadsheren en een advocaat-generaal of een substituut-procureur-generaal de Duitse taal kennen. »

Art. 5. L'article 43bis, § 1^{er}, alinéa 2, de la même loi, y inséré par la loi du 10 octobre 1967, modifié par la loi du 26 juin 1974, est remplacé par la disposition suivante :

« En outre, à la cour d'appel de Liège, deux conseillers au moins et un avocat général ou un substitut du procureur général doivent connaître la langue allemande. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 6. Artikel 121 van het Gerechtelijk Wetboek wordt met het volgende lid aangevuld :

« Wanneer voor het hof van assisen van de provincie Luik de rechtspleging in het Duits wordt gevoerd, worden de assessoren aangewezen door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Verviers, onder de Duitstalige rechters in die rechtbank. »

Art. 6. L'article 121 du Code judiciaire est complété par l'alinéa suivant :

« Lorsque devant la cour d'assises de la province de Liège la procédure est faite en allemand, les assesseurs sont désignés par le prési-

dent du tribunal de première instance de Verviers, parmi les juges de langue allemande de ce tribunal. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 7. Artikel 166 van hetzelfde Wetboek wordt met het volgende lid aangevuld :

« Wanneer voor het hof van assisen van de provincie Luik de rechtspleging in het Duits wordt gevoerd, wordt het ambt van griffier uitgeoefend door een Duitstalig griffier van de rechtbank van eerste aanleg te Verviers, aangewezen door de hoofdgriffier van die rechtbank. »

Art. 7. L'article 166 du même Code est complété par l'alinéa suivant :

« Lorsque devant la cour d'assises de la province de Liège la procédure est faite en allemand, les fonctions de greffier sont exercées par un greffier de langue allemande du tribunal de première instance de Verviers, désigné par le greffier en chef de ce tribunal. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 8. Artikel 223, 2°, van hetzelfde Wetboek wordt met het volgende lid aangevuld :

« d) In het gerechtelijk arrondissement Verviers of hij ertoe in staat is de debatten van het hof van assisen in het Frans, in het Duits of in de twee talen te volgen; in dit laatste geval kan de kiezer aangeven welke taal hij verkiest. »

Art. 8. L'article 223, 2°, du même Code est complété par l'alinéa suivant :

« d) Dans l'arrondissement judiciaire de Verviers, s'il est capable de suivre les débats de la cour d'assises en français, en allemand ou dans les deux langues; dans ce dernier cas, l'électeur peut indiquer la langue qu'il choisit. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 9. Artikel 226 van hetzelfde Wetboek wordt met het volgende lid aangevuld :

« In het gerechtelijk arrondissement Verviers maakt de burgemeester twee lijsten op: de ene omvat de namen van de personen die, volgens hun verklaring naar aanleiding van het onderzoek de debatten in het Frans kunnen volgen of die taal gekozen hebben; de andere omvat de personen die volgens hun verklaringen naar aanleiding van het onderzoek de debatten in het Duits kunnen volgen of die taal gekozen hebben. »

Art. 9. L'article 226 du même Code est complété par l'alinéa suivant :

« Dans l'arrondissement judiciaire de Verviers, le bourgmestre établit deux listes: l'une comprend les noms des personnes qui, d'après leur déclaration à l'enquête, sont capables de suivre les débats en français ou qui ont fait choix de cette langue; l'autre comprend les personnes qui, d'après leur déclaration à l'enquête, sont capables de suivre les débats en allemand ou qui ont fait choix de cette langue. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 10. Artikel 229 van hetzelfde Wetboek wordt met het volgende lid aangevuld :

« De bestendige deputatie van Luik maakt twee provinciale lijsten van gezworenen op: de ene met de Franstalige gemeentelijke lijsten van het arrondissement Verviers en de gemeentelijke lijsten van de overige arrondissementen, de andere met de Duitstalige gemeentelijke lijsten van het arrondissement Verviers. »

Art. 10. L'article 229 du même Code est complété par l'alinéa suivant :

« La députation permanente de Liège dresse deux listes provinciales des jurés: l'une au moyen des listes communales françaises de l'arrondissement de Verviers et des listes communales des autres arrondissements, l'autre au moyen des listes communales allemandes de l'arrondissement de Verviers. »

— Aangenomen.

Adopté.

Tijdelijke bepalingen

Art. 11. In afwijking van artikel 218 van het Gerechtelijk Wetboek worden de gezworenen voor het hof van assisen van de provincie Luik, die zullen zetelen wanneer de rechtspleging in het Duits wordt gevoerd, bij loting aangewezen, voor de eerste maal zodra de wet van kracht is geworden.

Dispositions temporaires

Art. 11. Par dérogation à l'article 218 du Code judiciaire, les jurés à la cour d'assises de la province de Liège, appelés à siéger lorsque la procédure est faite en allemand, seront tirés au sort la première fois dès l'entrée en vigueur de la loi.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 12. In afwijking van artikel 228 van hetzelfde Wetboek wordt de provinciale lijst van de gezworenen voor het hof van assisen van de provincie Luik, die zullen zetelen wanneer de rechtspleging in het Duits wordt gevoerd, opgemaakt en verzonnen zoals bepaald in genoemd artikel, voor de eerste maal zodra de wet van kracht is geworden.

Art. 12. Par dérogation à l'article 228 du même Code, la liste provinciale des jurés à la cour d'assises de la province de Liège, appelés à siéger lorsque la procédure est faite en allemand, sera dressée et transmise selon les modalités prévues à cet article, la première fois dès l'entrée en vigueur de la loi.

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Wij zullen straks stemmen over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Nos voterons tout à l'heure sur l'ensemble du projet de loi.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

De Voorzitter. — Dames en Heren, de commissie voor de parlementaire werkzaamheden stelt voor toekomende week de volgende agenda voor:

Dinsdag, 11 maart 1980, te 14 uur:

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1980;

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1979;

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1979:

Interpellatie van 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 vergadering zal worden verlengd.

Woensdag, 12 maart 1980, te 14 uur:

1. Hervatting van de agenda van de vergadering van dinsdag;

2. Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juli 1973 houdende wijziging van de wet van 29 mei 1959 betreffende het bewaarschoolonderwijs, het lager, middelbaar, normaal-, technisch, kunst- en buitengewoon onderwijs;

3. Naamstemmingen over de afgehandelde ontwerpen van wet;

4. Mondelinge vragen:

a) Van Mevr. Mayence-Goossens aan de minister van Verkeerswegen en aan de minister van Financiën over « de fiscalisatie van de slopingspremies voor binnenschepen »;

b) Van Mevr. Mayence-Goossens aan de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en minister van Wetenschapsbeleid over « de schadeloosstelling van de getroffen door de ramp te Thuillies, deelgemeente van Thuin, op 4 juni 1979 »;

5. Interpellaties:

a) Van de heer R. Gillet tot de minister van Buitenlandse Zaken over « de aanslepende bekrachtiging van de Overeenkomst van Washington door België »;

b) 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 »;

c) Van de heer Humblet tot de minister van Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en minister van Wetenschapsbeleid over « de affectatie van gewetensbezwaarden ».

De vergadering zal worden verlengd.

Donderdag, 13 maart 1980, te 14 uur:

Afdeling Economische Aangelegenheden:

1. Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Financiën voor het begrotingsjaar 1980;

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

Algemene en artikelsgewijze beraadslaging.

2. Interpellaties:

a) Van de heer Wyninckx tot 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) »;

b) Van de heer Humblet tot de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over « de gewestelijke ontwikkelingszones en de Europese Economische Gemeenschap »;

c) 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 ».

La commission du travail parlementaire propose l'ordre du jour suivant pour la semaine prochaine:

Mardi, 11 mars 1980, à 14 heures:

Projet de loi contenant le budget du ministère de la Défense nationale de l'année budgétaire 1980;

Projet de loi ajustant le budget du ministère de la Défense nationale de l'année budgétaire 1979;

Projet de loi ajustant le budget du ministère de la Défense nationale de l'année budgétaire 1979;

Interpellation de 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 ».

La séance sera prolongée.

Mercredi, 12 mars 1980, à 14 heures:

1. Reprise de l'ordre du jour de la séance de mardi;

2. Projet de loi modifiant la loi du 11 juillet 1973 modifiant la loi du 29 mai 1959 relative à l'enseignement gardien, primaire, moyen, normal, technique, artistique et spécial;

3. Votes nominatifs sur les projets de loi dont la discussion est terminée.

4. Questions orales:

a) De Mme Mayence-Goossens au ministre des Communications et au ministre des Finances sur « la fiscalisation des primes de déchargement de péniches »;

b) De Mme Mayence-Goossens au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles et ministre de la Politique scientifique sur « l'indemnisation des victimes du sinistre intervenu à Thuillies, entité de Thuin, le 4 juin 1979 »;

5. Interpellations:

a) De M. R. Gillet au ministre des Affaires étrangères sur « le retard apporté à la ratification par la Belgique de la Convention de Washington »;

b) 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 »;

c) De M. Humblet au ministre de l'Intérieur et des Réformes institutionnelles et ministre de la Politique scientifique sur « l'affectation des objecteurs de conscience ».

La séance sera prolongée.

Jeudi, 13 mars 1980, à 14 heures:

Section des Affaires économiques:

1. Projet de loi contenant le budget du ministère des Finances de l'année budgétaire 1980;

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

Discussion générale et discussion des articles.

2. Interpellations:

a) De M. Wyninckx 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 »;

b) De M. Humblet au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques sur « les zones de développement régional et la Communauté économique européenne »;

c) 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 ».

Het woord is aan de heer Jorissen.

De heer Jorissen. — Ik neem aan dat de nieuwe voorzitter wel wat krediet verdient, maar ik stel vast dat wij in strijd met ons reglement zijn. Ik wil de aandacht erop vestigen dat wij het reglement herzien hebben, onder meer om te stellen dat de mondelinge vragen, behoudens andere beslissingen, op donderdag het eerst aan de orde zouden komen. Wij zien thans dat de mondelinge vragen nog moeten behandeld worden. Mag ik vragen dat wij ons voortaan aan ons reglement zouden houden?

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

De heer Vanderpoorten. — Mijnheer de Voorzitter, ik ga akkoord met de agenda zoals u ze hebt voorgelezen. Zoals ik gehoord heb, staat de begroting van het ministerie van Landsverdediging ingeschreven op onze agenda van dinsdag. Deze begroting is altijd, en in de huidige omstandigheden in het bijzonder, zeer belangrijk.

Daarom zou ik willen vragen ervoor te zorgen dat dinsdagnamiddag alle leden de bespreking van de begroting van Landsverdediging kunnen bijwonen, derwijze dat zij door geen andere verplichtingen in de Senaat zouden opgehouden zijn.

De heer Jorissen. — Ik wens dit verzoek te steunen, Mijnheer de Voorzitter.

De Voorzitter. — Mijnheer Jorissen, in verband met uw eerste opmerking wens ik te zeggen dat deze agenda, wat de vragen en interpellaties betreft, reeds vroeger was goedgekeurd. Twee weken geleden hebben wij deze agenda vastgelegd.

De heer Jorissen. — Mijnheer de Voorzitter, het gaat om het principe dat wij in ons reglement gesteld hebben om op donderdag de vragen het eerst aan bod te laten komen, behoudens een andere beslissing. Als het reglement dit als algemene regel stelt, zou ik wensen dat wij ons aan deze algemene regel houden en deze mondelinge vragen niet alleen vooraan op de agenda plaatsen, maar ook in feite eerst laten plaatsvinden.

De Voorzitter. — Mijnheer Jorissen, ik ben het eens dat men moet trachten zich aan deze regel te houden. Ik zou veronderstellen dat wij volgende woensdag in de commissie voor de parlementaire werkzaamheden dit punt eens en voor goed bespreken en vastleggen.

Mijnheer Vanderpoorten, ik kan uw opmerking begrijpen. Wij zouden deze kwestie misschien zo dadelijk in de commissie voor de Institutionele Hervormingen kunnen overleggen en nagaan hoe wij daar onze werkzaamheden kunnen organiseren, rekening houdend met uw opmerking.

De heer Vanderpoorten. — In elk geval moet de Senaat beslissen.

De Voorzitter. — Ik geloof dat wij van onze agenda niet kunnen afwijken.

De heer Vanderpoorten. — Mijnheer de Voorzitter, met de agenda ben ik het eens. Ik zou enkel wensen dat alle senatoren dinsdag aanwezig zouden kunnen zijn bij de bespreking van de begroting van Landsverdediging.

De Voorzitter. — Wij kunnen dat zo dadelijk in de commissie regelen.

Is de Senaat het eens met de voorgestelde regeling van onze werkzaamheden?

Le Sénat est-il d'accord sur cet ordre des travaux? (Assentiment.)

PROJET DE LOI PORTANT CREATION D'UN INSTITUT
D'EXPERTISE VETERINAIRE

*Reprise de la discussion et du vote
en seconde lecture de l'article 37
Vote de l'ensemble*

ONTWERP VAN WET TOT OPRICHTING VAN EEN INSTI-
TUUT VOOR VETERINAIRE KEURING

*Hervatting van de beraadslaging en van de stemming
in tweede lezing over artikel 37
Stemming over het geheel*

De Voorzitter. — Wij hervatten de behandeling, in tweede lezing, van in eerste lezing aangenomen artikel 37 van het ontwerp van wet tot oprichting van een Instituut voor veterinaire keuring. Nous reprenons l'examen en seconde lecture du texte de l'article 37 adopté en première lecture.

A cet article, Mme Herman propose l'amendement qui voici :

Dans cet article, remplacer les mots « de ses arrêtés d'exécution » par les mots « des arrêtés royaux d'exécution ».

In dit artikel de woorden « uitvoeringsbesluiten » te vervangen door « koninklijke besluiten tot uitvoering ».

La parole est à M. André.

M. André. — Monsieur le Président, je voudrais demander à M. le ministre de la Santé publique s'il maintient la déclaration qu'il a faite tout à l'heure et au terme de laquelle il demandait que nous votions le texte tel qu'il était proposé par la commission.

M. Dhoore, Ministre de la Santé publique et de l'Environnement. — Monsieur le Président, j'accepte l'amendement de Mme Herman.

M. André. — Vous changez à nouveau d'avis !

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole, nous allons procéder au vote sur l'amendement de Mme Herman.

De heer Vanderpoorten. — Wij vragen de naamstemming, Mijnheer de Voorzitter.

De Voorzitter. — Wordt deze vraag gesteund? (*Meer dan negen leden staan op.*)

Aangezien de naamstemming reglementair is gevraagd, zal ertoe worden overgegaan.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

115 membres sont présents.

115 leden zijn aanwezig.

77 voten oui.

77 stemmen ja.

37 votent non.

37 stemmen neen.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, l'amendement est adopté.

Derhalve is het amendement aangenomen.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Adriaensens, Bailly, Bascour, Basecq, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Bertrand, Boey, Bogaerts, Bonmariage, Capoen, Carpels, Chabert, Coen, Coppens, Cornelis, Cuvelier, Daems, Daulne, De Kerpel, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Delpérée, De Rouck, De Seranno, de Wasseige, D'Haeyer, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Dulac, Egemeers, Féaux, Gerits, Gillet (Jean), Goossens, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Hubin, Jorissen, Kenens, Lallemand, Lecoq, Lindemans, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Maes, Mme Mayence-Goossens, MM. Moureaux, Nauwelaerts, Mme Nauwelaerts-Thues, MM. Neuray, Nutkewitz, Mme Panneels-Van Balen, MM. Paque, Payfa, Peeters, Mmes Pétry, Planckaert-Staessens, M. Poulain, Mmes Remy-Oger, Rommel-Souvagie, MM.

Seeuws, Smeers, Storme, Toussaint (Théo), Vandekerckhove, Van den Broeck, Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijzen, Vanderborght, Vanderpoorten, Vandersmissen, Van Elsen, Vangeel, Vanhaverbeke, Van Ooteghem, Vergeylen, Waltniel, Windels et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. André, Bataille, Bruart, Claeys, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Baere, De Bondt, De Clercq (Constant), Deconinck, De Graeve, Deleek, De Smeyter, le chevalier de Stexhe, Dewulf, Féir, Flagothier, Gijs, Gillet (Roland), Hanin, Hostekint, Kevers, Kuylen, Me-sotten, Paulus, Piot, Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Turf-De Munter, MM. Vangronsveld, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuize, Verbist et Verleysen.

S'est abstenu :

Heeft zich onthouden :

M. Vandezande.

M. le Président. — Nous allons procéder maintenant au vote sur l'article 37 amendé en seconde lecture.

Je suppose que le vote nominatif est demandé? (*Plusieurs membres se lèvent.*)

Le vote nominatif étant régulièrement demandé, il va y être procédé.

— Il est procédé au vote nominatif sur l'article 37 amendé en seconde lecture.

Er wordt tot naamstemming overgegaan over in tweede lezing geamendeerd artikel 37.

118 membres sont présents.

118 leden zijn aanwezig.

93 votent oui.

93 stemmen ja.

24 votent non.

24 stemmen neen.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, l'article 37 est adopté.

Derhalve is artikel 37 aangenomen.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Adriaensens, Bailly, Bascour, Basecq, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Bertrand, Boey, Bogaerts, Bonmariage, Calewaert, Capoen, Carpels, Chabert, Coen, Cooreman, Coppens, Cornelis, Cuvelier, Daems, De Baere, De Clercq (Constant), Deconinck, De Graeve, De Kerpel, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Delpérée, De Rouck, De Seranno, de Smeyter, de Wasseige, D'Haeyer, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Dulac, Egemeers, Féaux, Féir, Gerits, Gijs, Gillet (Jean), Goossens, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Hostekint, Hubin, Jorissen, Kenens, Kuylen, Lagae, Lallemand, Lecoq, Lindemans, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Maes, Mmes Mathieu-Mohin, Mayence-Goossens, MM. Mesotten, Moureaux, Nauwelaerts, Mme Nauwelaerts-Thues, MM. Neuray, Nutkewitz, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Payfa, Peeters, Perin, Mme Pétry, M. Piot, Mme Planckaert-Staessens, M. Poulain, Mmes Remy-Oger, Rommel-Souvagie, MM. Seeuws, Smeers, Mme Staels-Dompas, MM. Storme, Toussaint (Théo), Vandekerckhove, Van den Broeck, Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijzen, Vanderborght, Vanderpoorten, Vandersmissen, Van Elsen, Vangeel, Vanhaverbeke, Van Ooteghem, Vergeylen, Waltniel, Windels et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. André, Bataille, Bruart, Claeys, Conrotte, Dalem, De Bondt, Deleek, le chevalier de Stexhe, Dewulf, le comte du Monceau de Bergendal, Flagothier, Hanin, Kevers, Paulus, Sondag, Tilquin, Mme Turf-De Munter, MM. Vangronsveld, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuize, Verbist et Verleysen.

S'est abstenu :

Heeft zich onthouden :

M. Vandezande.

M. le Président. — Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi.

La parole est à M. Hanin pour une justification de vote.

M. Hanin. — Monsieur le Président, je voterai contre ce projet car j'entends ne plus m'associer à une politique qui déclare vouloir l'au-

tonomie communale mais, qui, dans différents domaines, prive les communes des moyens dont elles ont besoin.

Nous avons commencé avec le problème des CPAS qui a abouti à mettre à charge des communes la moitié du minimum garanti. Nous continuons maintenant en transférant aux CPAS des charges qui normalement incombent aux comités de protection de la jeunesse, mais dont les communes supportent la moitié. Le projet actuel met ainsi à charge de la commune des dépenses qu'elle ne doit pas supporter exclusivement. Je ne peux plus m'associer à une telle politique.

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

De heer Cuvelier. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, de PVV, de PRL en de PL zullen dit ontwerp niet goedkeuren, ten eerste omdat wij principieel en hardnekkig gekant zijn tegen het oprichten van een nieuwe parastatale A, aangezien het voldoende ware een goed ingerichte dienst in het departement uit te bouwen; ten tweede omdat het ons spijt dat ons amendement bij artikel 1 niet werd goedgekeurd, waardoor degenen, die eventueel het voorwerp zijn van sancties, in de onmogelijkheid zullen zijn beroep aan te tekenen; ten derde, omdat door het goedkeuren van het amendement-Payfa een discriminatie wordt geschapen tussen gelijksoortige ambtenaren in de departementen.

Om die redenen zullen wij dan ook dit ontwerp niet goedkeuren.

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

M. André. — Monsieur le Président, la plupart de mes amis et moi-même voterons affirmativement parce qu'il s'agit d'un projet proposé par un membre du gouvernement. Nous refusons qu'on puisse trouver dans notre vote la moindre manifestation de désaveu à l'égard du gouvernement.

Mais je dis, et en particulier au ministre de la Santé publique, que nous avons essayé d'améliorer ce projet sur différents points et que son obstination à refuser toute amélioration nous a profondément touchés. (*Exclamations sur les bancs de la Volksunie.*)

Le projet n'est pas au bout de sa course. Il doit encore être transmis à la Chambre des représentants. On peut imaginer qu'il reviendra au Sénat. Alors, le ministre pourra se rendre compte que les problèmes soulevés par ce projet de loi touchent profondément un certain nombre de communes rurales de Wallonie...

M. Jorissen. — La confiance règne!

M. André. — ... dont nous entendons être les défenseurs.

Nous n'abandonnerons pas ce combat. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le Président. — Nous passons au vote de l'ensemble du projet. Le vote commence.

De stemming begint.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

119 membres sont présents.

119 leden zijn aanwezig.

77 votent oui.

77 stemmen ja.

30 votent non.

30 stemmen neen.

12 s'abstiennent.

12 onthouden zich.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Adriaenssens, André, Bailly, Basecq, Bataille, Bogaerts, Bruart, Carpels, Chabert, Claeys, Conrotte, Cooreman, Coppens, Cornelis, Daulne, De Baere, De Clercq (Constant), Deconinck, De Graeve, De Kerpel, Deleek, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. De Seranno, De Smeyter, le chevalier de Stexhe, Dewulf, Mme D'Hondt-Van Opendenbosch, MM. Donnay, Dulac, Egemeers, Féaux, Féris, Flagothier, Gerits, Gijs, Goossens, Guillaume (François), Hismans,

Hostekint, Hubin, Kevers, Kuylen, Lagae, Lallemand, Lecoq, Lindemans, Mme Maes-Vanrobaeys, MM. Mesotten, Nauwelaerts, Mme Nauwelaerts-Thues, M. Paque, Mmes Pétry, Planckaert-Staessens, M. Poulain, Mmes Remy-Oger, Rommel-Souvagie, MM. Seeuws, Smeers, Mmes Smitt, Staels-Dompas, MM. Storme, Tilquin, Tous-saint (Théo), Mme Turf-De Munter, MM. Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijzen, Vanderborcht, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Vergeylen, Verleysen, Windels et Leemans.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

M. Bascour, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Bertrand, Boey, Bon-mariage, Coen, Cuvelier, Daems, Delpérée, de Wasseige, D'Haeyer, le comte du Monceau de Bergendal, Gillet (Jean), Gillet (Roland), Hanin, Henrion, Mme Herman-Michielsens, M. Kenens, Mmes Mathieu-Mohin, Mayence-Goossens, MM. Moureaux, Neuray, Nutkewitz, Paulus, Payfa, Perin, Van den Broeck, Vanderpoorten, Vandersmissen et Waltniel.

Se sont abstenus:

Hebben zich onthouden:

MM. Capoen, Dalem, De Bondt, De Rouck, Jorissen, Maes, Peeters, Sondag, Vandekerckhove, Vandezande, Van Elsen et Van Ooteghem.

M. le Président. — Les membres qui se sont abstenus sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

Ik verzoek de leden die zich hebben onthouden de reden van hun onthouding mede te delen.

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, Heren Ministers, geachte collega's, ik heb mij onthouden om te doen akteren dat, naar het mij voorkomt, de eindstemming over het geheel van het ontwerp, na aanneming ter vergadering van een vandaag ingediend subamendement, is geschied met verwaarlozing van de het bepaalde artikel 50 van ons Reglement.

Door dit feit te laten akteren wil ik vermijden dat deze gebeurtenis als een voorgaande wordt ingeroepen bij de interpretatie van artikel 50 van ons Reglement.

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

De heer Vandekerckhove. — Mijnheer de Voorzitter, de Volksunie-fractie heeft niet ja gestemd omwille van de redenen uiteengezet in de algemene bespreking, vooral het niet-opplitsen van het Instituut volgens de gemeenschappen hoewel het hier gaat om een materie die zich daar bij uitstek toe leent. Wij hebben ook niet neen gestemd omdat dit ontwerp een fundamentele verbetering betekent voor de vleeskeuring.

M. Sondag. — Monsieur le Président, je n'ai pas voté contre le projet parce que je suis d'accord avec sa philosophie générale. Je n'ai pu cependant l'approuver parce qu'il contient trop de dispositions contraignantes que nous ne pouvons accepter; MM. André et Hanin s'en sont expliqués.

Nous aurons l'occasion, j'en suis convaincu, de nous prononcer à ce sujet, d'une manière plus nette, lorsque le projet reviendra de la Chambre des représentants.

PROJET DE LOI MODIFIANT LES ARTICLES 19, 20, 21, 22 ET 43bis DE LA LOI DU 15 JUIN 1935 CONCERNANT L'EMPLOI DES LANGUES EN MATIÈRE JUDICIAIRE ET LES ARTICLES 121, 166, 223, 226 ET 229 DU CODE JUDICIAIRE

Vote

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE ARTIKELEN 19, 20, 21, 22 EN 43bis VAN DE WET VAN 15 JUNI 1935 OP HET GEBRUIK DER TALEN IN GERECHTSZAKEN EN VAN DE ARTIKELEN 121, 166, 223, 226 EN 229 VAN HET GERECHTELIIK WETBOEK

Stemming

M. le Président. — Mesdames, Messieurs, nous passons au vote du projet de loi concernant l'emploi des langues en matière judiciaire.

Dames en Heren, wij gaan over tot de stemming over het ontwerp van wet op het gebruik der talen in gerechtszaken.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

116 membres sont présents.

116 leden zijn aanwezig.

Tous votent oui.

Allen stemmen ja.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera soumis à la sanction royale.

Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Ont pris par au vote:

Hebben aan de stemming deelgenomen:

MM. Adriaensens, André, Bailly, Bascour, Basecq, Bataille, Mme Bernaerts-Viroux, MM. Bertrand, Boey, Bogaerts, Bruart, Calewaert, Capoen, Chabert, Claeys, Coen, Cooreman, Coppens, Cornelis, Daems, Dalem, Daulne, De Baere, De Bondt, De Clercq (Constant), Deconinck, De Graeve, De Kerpel, Deleeck, Mme De Loore-Raeymaekers, MM. Delpérée, De Rouck, De Seranno, De Smeyter, le chevalier de Stexhe, de Wasseige, Dewulf, D'Haeyer, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Dulac, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Féaux, Flagother, Gerits, Gijis, Gillet (Jean), Gillet (Roland), Goossens, Guillaume (François), Hanin, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Hubin, Jorissen, Kenens, Kevers, Kuylén, Lacroix, Lagae, Lagneau, Lallemand, Lecoq, Lindemans, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Maes, Mmes Mathieu-Mohin, Mayence-Goossens, MM. Mesotten, Moureaux, Nauwelaerts, Mme Nauwelaerts-Thues, MM. Neuray, Nutkewitz, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Paulus, Payfa, Peeters, Perin, Mmes Pétry, Planckaert-Staessens, M. Poulain, Mmes Remy-Oger, Rommel-Souvagie, MM. Seeuws, Smeers, Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Storme, Tilquin, Toussaint (Théo), Mme Turf-De Munter, MM. Vandekerckhove, Van den Broeck, Van den Eynden, Van den Nieuwenhuijzen, Vanderborcht, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vandezande, Van Elsen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herreweghe, Van Nevel, Vannieuwenhuize, Van Ooteghem, Vergeylen, Verleysen, Waltniel, Windels et Leemans.

VOORSTEL VAN DE VOORZITTER

PROPOSITION DU PRESIDENT

De Voorzitter. — De auteurs van de motie, ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Van den Eynden, evenals sommige leden behorend tot diverse fracties hebben mij verzocht de stemming over die motie uit te stellen tot volgende week.

Il a été demandé d'ajourner à la semaine prochaine le vote sur la motion déposée en conclusion de l'interpellation de M. Van den Eynden.

De heer Jorissen. — Om welke reden?

De Voorzitter. — Als de auteurs van de motie daarom verzoeken, meen ik dat wij dit kunnen toestaan.

De heer Jorissen. — Mijnheer de Voorzitter, als men een punt van de agenda wil veranderen, moet men dit motiveren. Mag ik vragen dat degenen die de stemming over de motie willen verdagen, daarvoor de reden opgeven zodat de oppositie met kennis van zaken kan oordelen of zij al dan niet akkoord gaat met de verdaging van dit agendapunt?

De Voorzitter. — Wanneer de auteurs van de motie zelf om die verdaging verzoeken, kunnen wij dat toestaan.

De heer Jorissen. — Mijnheer de Voorzitter, besluiten tot een wijziging van de agenda, zonder stemming, dat mag niet.

De Voorzitter. — Derhalve vraag ik de Senaat zich uit te spreken over het voorstel tot verdaging van de stemming over de motie.

— Dit voorstel, bij zitten en opstaan in stemming gebracht, wordt aangenomen.

Cette proposition, mise aux voix par assis et levé, est adoptée.

De Voorzitter. — Wij zullen dus volgende week stemmen over de motie ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Van den Eynden.

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

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

Reprise de la discussion générale

Examen et vote des articles

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 »

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

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

Hervatting van de algemene beraadslaging

Behandeling en stemming over de artikelen

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 »

M. le Président. — Nous reprenons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications, auquel a été jointe l'interpellation de M. Roland Gillet.

Wij hervatten de behandeling van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen en de eraan toegevoegde interpellatie van de heer Roland Gillet.

La parole est à Mme Mayence.

Mme Mayence-Goossens. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, lors de la discussion du budget de votre département, Monsieur le Ministre, en juin 1979, je me faisais le porte-parole de la déception de Carolorégiens devant l'incompréhension à laquelle se heurte leur souhait de voir développer l'aérodrome de Charleroi-Gosselies.

De nombreux mois se sont passés et je pourrais vous redire textuellement mon inquiétude, car rien n'a progressé, bien au contraire; l'aide du ministère des Travaux publics pourrait même être compromise.

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

Je sais que vous avez accepté de recevoir une délégation de responsables carolorégiens, mais je constate que cette rencontre annoncée depuis longtemps ne s'est pas encore réalisée. Et l'intervention des secrétaires d'Etat successifs de la Région wallonne semble rester lettre morte.

Vos intentions m'inquiètent davantage quand je lis, dans un quotidien de Charleroi qui recueille votre interview: « Allonger la piste de Charleroi-Gosselies, c'est dépenser un demi-milliard pour un profit problématique. »

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

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

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

Je ne doute pas que vous recevrez les délégués de Charleroi, mais, dès à présent, permettez-moi de vous demander de ne pas appliquer servilement les recommandations du volumineux rapport Dixon-Spears.

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

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

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

Il faut réexaminer toute la vie aéronautique et aéroportuaire dans une perspective régionale nouvelle.

Nous espérons rencontrer très prochainement votre compréhension dégagée de toute idée préconçue et sans parti-pris préalable. Dès à présent, je vous en remercie, Monsieur le Ministre. *(Applaudissements sur les bancs libéraux.)*

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

De heer Gerits. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, aangezien ik, wellicht niet op dezelfde sympathieke manier als onze collega Vangronsveld, in mijn uiteenzetting nogal indringende vragen zal stellen en enkele kritische beschouwingen zal formuleren, heb ik er behoefte aan van bij het begin heel duidelijk te stellen dat de CVP vanuit Limburg een groot vertrouwen heeft in de persoon van de minister van Verkeerswezen en dat wij hem oprecht dankbaar zijn voor de belangrijke beleidswijziging die hij uitgevoerd heeft inzake onder meer het spoorwegaanpak in onze provincie.

Nadat de spoorwegprogramma's al gedurende een twintigtal jaren steeds afschaffingen en opheffingen bevatten, begroeten wij met vreugde een onbetwiste ommekeer. De heropening van de lijn Antwerpen-Neerpelt, de electrificatie plus het bouwen van een prachtig station op de lijn Hasselt-Genk en de ontsluiting van deze economische hoofdstad van Limburg op het nationale spoornet, de gunstige vooruitzichten die u hebt laten horen over een mogelijke vernieuwing van de verbindingen met het Maasland, de voortdurende dialoog die u met verschillende Limburgse instanties onderhoudt: het zijn allemaal zoveel redenen waarom ons vertrouwen even groot is als onze reeks van vragen en verzuchtingen die trouwens uiteraard ook het globale nationale vervoerbeleid betreffen.

Een eerste vaststelling die ik even wil ontwikkelen en toelichten is het feit dat wij blijkbaar nog niet toe zijn aan coördinatie en overleg onder de verschillende departementen die zich met verkeers- en vervoerproblemen bezighouden. Het onvermijdelijk resultaat hiervan is dat belangrijke investeringsprojecten mekaar bekampen en dat de gebruiker of klant, die terzelfder tijd de betalende partij is, helemaal geen reden heeft om tevreden te zijn. Een typisch maar tegelijkertijd ontstellend voorbeeld van dit beleid menen wij te zien in de aangekondigde ontwikkeling van het vervoer van de steenkolen van het Limburgs bekken naar Cockerill in Luik, waarover ook onze collega Vangronsveld heeft gesproken, en meer speciaal dan over de bijzondere aspecten daaraan verbonden voor zijn streek.

Sinds vele jaren worden miljarden uitgegeven om het Albertkanaal te moderniseren en aan te passen voor duwvaartkonvooien voor kolen. Thans vernemen wij dat men de intentie heeft om deze kolen per spoor te gaan vervoeren. Dit zou naast nieuwe belangrijke investeringen van de NMBS heel wat bijkomende hinder veroorzaken op de reisroute en verschillende arbeidsplaatsen in de kolenhaven van Genk en van de twee diensten voor de scheepvaart in het gedrang brengen; dit geldt zowel voor de Nederlandstalige als voor de Franstalige diensten van de Scheepvaart.

In de betrokken kringen is men erg ongerust, Mijnheer de Minister, en alhoewel dit geen probleem is waarvoor alleen de minister van Verkeerswezen verantwoordelijk is, zou een geruststellende verklaring van u erg gewaardeerd worden. Het aangehaalde voorbeeld toont echter ook aan dat de uitbouw van de verkeersmogelijkheden steeds economische invloeden en gevolgen impliceert.

U zult dan wel begrijpen, Mijnheer de Minister, dat ik er niet kan aan weerstaan om in het bijzonder uw aandacht te vragen voor de provincie Limburg met haar meer dan 30 000 werklozen, en dan voornamelijk voor de streken van het noorden en het Maasland.

Sinds verscheidene jaren werd er geijverd om in deze streken verkeersproblemen op te lossen en bijkomende ontwikkelingskansen toe te voegen door de verbetering van het wegverkeer. Het is evident dat, ook en vooral voor deze streken, de uitbouw van het openbaar vervoer, passende aansluitingen op het nationale net en de ontsluiting

over 's lands grenzen heen, dringende eisen zijn. U weet dat ik daarmee meerdere belangrijke projecten op het oog heb:

— De lijn Antwerpen-Neerpelt die dient door te worden getrokken naar Nederland en Duitsland;

— De ontsluiting van het Maasland waarvoor een gunstige kosten-batenanalyse voorligt, en waaromtrent wij met ongeduld op een beslissing van de minister wachten, ook in verband met de noodzakelijke tijdelijke oplossing via een sneldienst van de NMVB Dilsen-Genk-Hasselt;

— De grensoverschrijdende verbinding vanuit Kortrijk via Antwerpen en Hasselt naar Maastricht en Aken.

Alvorens wij deze problemen kunnen realiseren zijn er natuurlijk nog heel wat contacten nodig op het internationale vlak, maar zij mogen niet langer uitgesteld worden omdat deze streken niet langer vleugellam willen en mogen blijven. Deze vleugellamheid inzake moderne spoorweginvesteringen is inmiddels voor vele mensen van de provincie Limburg een dagelijks ervaren handicap. Ik verwijs in dit verband naar de forensen die dagelijks naar Brussel sporen en die hierbij dikwijls onnodige vertragingen te slikken krijgen om de eenvoudige reden dat er tussen Alken en Sint-Truiden over een afstand van een paar kilometer nog altijd maar één enkel spoor ligt. Ik haal, eveneens voor de forensen, het voorbeeld aan van trein E 2982 die te 6 u. 30 uit Genk vertrekt en in Sint-Truiden reeds een gemiddelde bezetting kent van 830 reizigers. Kan deze trein niet rechtstreeks doorrijden vanuit Sint-Truiden tot Brussel?

Zonder verder uit te weiden over de lang verbeide en in uitvoering zijnde modernisering van Leuven-Hasselt en Antwerpen-Hasselt wil ik dit pleidooi voor een aantal spoorwegverbeteringen in Limburg niet afsluiten zonder met veel nadruk aan te dringen op de spoedige verwezenlijking van de ongelijkvloerse kruising der lijnen 21A en 35 in het station te Hasselt, waar een steeds meer overbelaste flessenhals toenemende problemen veroorzaakt. Het is daarenboven duidelijk dat het niet vlot en gecoördineerd uitvoeren van de door de directie-exploitatie gevraagde werken in dit verband, een dubbele uitgave zal meebrengen voor de elektrificering van lijn 35.

Mijnheer de Minister, ik heb willen beginnen met te wijzen op een gebrek aan fundamentele coördinatie in verband met het verkeer en het vervoerbeleid in ons land. Ik wil eindigen met de vaststelling dat ook de gewone of zelfs maar toevallige reiziger een grotere coördinatie tussen de onderscheidene netten van uw eigen departement zou waarderen. Momenteel is het blijkbaar nog altijd zo dat de reiziger nergens terecht kan wanneer hij voor de verschillende netten een reisweg met diverse aansluitingen kan of wil ontpuzzelen. Zou het niet kunnen worden overwogen om per provincie een gemeenschappelijke inlichtingendienst van de NMBS en de NMVB op te richten? Indien die zou bereikbaar zijn via een eenvoudig en algemeen gekend telefoonnummer, zou dit misschien vele problemen kunnen oplossen van vele mensen en zou dit zelfs, wellicht, een bijdrage tot energiebesparing kunnen worden. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

De heer De Rouck. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, in verband met een andere streek wil ik mij aansluiten bij de vorige spreker.

Herhaaldelijk al wees ik op de bijzonder slechte toestand van de verkeersverbindingen tussen de gemeenten van de Vlaamse Ardennen en de rest van het Vlaamse land, richting Gent, Kortrijk en Brussel. Daardoor, alsmede door de hoge werkloosheid in de streek, onder meer als gevolg van het verval van de Ronsese textielindustrie, zijn duizenden mensen dagelijks verplicht aangewezen op het openbaar vervoer. Begrijpelijk dat de belangstelling voor een degelijk openbaar vervoer in deze streek groot is.

De werkgroep openbaar vervoer Vlaamse Ardennen, WOVA genoemd, was er vorig jaar toe gekomen merkwaaardige verbeteringen te laten aanbrengen aan de verbindingen Ronse-Gent en Ronse-Oudenaarde-Brussel, eenvoudigweg door enkele technische ingrepen, zonder financiële meeruitgaven te vereisen. Het mag wel eens gezegd worden dat dit gebeurde met eigen middelen, met eigen mensen. Pas nadien boog ook de NMBS zich over de voorgestelde verbeteringen, en nam ze voor een groot deel over. Ik zeg wel, voor een groot deel, jammer genoeg niet volledig. Immers, werden in laatste instantie nog een aantal voorgestelde wijzigingen niet in aanmerking genomen, zodat nochtans uitermate nuttige verbeteringen geen doorgang vonden — zonder dat daar voordelen voor andere gemeenten tegenover stonden.

De nieuwe regeling nu, die ingaat in mei a.s., doet heel wat verwezenlijkingen van het voorbije jaar teniet — zonder dat wij hiervoor ook maar één zinnige verklaring konden vinden. Ik som er hierna een aantal op:

1. De wachttijden in het station Oudenaarde worden gemiddeld verlengd met tien tot veertien minuten, ook op de meest drukke ogenblikken;

2. Van Oudenaarde naar Ronse komt een avondtrein te vervallen, zodat er te Oudenaarde door de reizigers komende van Brussel, voor de laatste verbinding met Ronse 38 minuten moet worden gewacht.

3. Van enige coördinatie tussen trein- en busverbinding is er nog altijd geen sprake;

4. Er is geen enkele weekendtrein voorzien. Het gehele gebied van de Vlaamse Ardennen, een bij uitstek toeristisch gebied, kan aldus het gehele weekend niet bereikt worden, tenzij met onmogelijke busverbindingen;

5. De verbinding Ronse-Brussel, die 's morgens nog enigszins bedreigd, is echter 's avonds opnieuw verslecht;

6. De treinen tussen Ronse en Gent rijden met een gemiddelde snelheid van 35 km per uur. In Afghanistan aan 41,5 km per uur.

Onlangs kwam een delegatie bestaande uit zowat twintig verantwoordelijken uit de Vlaamse Ardennen een bezoek brengen aan uw kabinet, Mijnheer de Minister. Uw kabinetschef heeft u daarvan waarschijnlijk op de hoogte gebracht.

Er werd gewezen op de bijna oneindige reeks onmogelijke toestanden wat betreft het openbaar vervoer in de Vlaamse Ardennen. Er werd de delegatie toen beloofd — en ik herhaal deze belofte hier openbaar — dat er uiterlijk vóór september 1980, een directe en vlugge verbinding zou tot stand worden gebracht tussen Ronse-Gent-Eeklo.

De werkgroep Openbaar Vervoer Vlaamse Ardennen, WOVA, liet inmiddels een motie goedkeuren door een unaniem Ronsese gemeenterbestuur, en vond alle parlementairen van de streek bereid om zijn klachtendossier op uw kabinet mee te verdedigen, Mijnheer de Minister.

U hebt daarvan, zoals ik heb gezegd, een verslag gekregen. In ieder geval bleek, na het voorbrengen van het degelijk voorbereid dossier over het openbaar vervoer in de Vlaamse Ardennen, overduidelijk hoe schandelijk de Vlaamse Ardennen worden benadeeld. Er bleek onder meer dat het onderzoek dat de NMBS op 2 oktober 1978 begonnen is, hierbij nochtans deskundig bijgestaan door de WOVA, die de maatschappij van een volledig dossier voorzag, zelfs nog niet was afgesloten. Ik meen dat er ter zake geen excuses mogelijk zijn. Alleen onwil kan de oorzaak zijn van deze schandalige achteruitstelling.

Er bleek ook dat sommige zogenaamde «ingewijden» van de NMBS zelfs niet op de hoogte waren van de slechte werking van de trein-busabonnementen. Inderdaad, sommige abonnees op het trein-verkeer moeten nog een busticket kopen om vanuit Oudenaarde Ronse te kunnen bereiken.

Ik moet u ook melden dat men eraan denkt de spoorlijn Ronse-Leuze af te schaffen en dat voor de verbinding Gent-Valenciennes onder de af te schaffen spoorweg nog een brug zal worden gebouwd om de doortocht door Ronse te realiseren. Naar ik meen zal die brug een 400 miljoen kosten. Daar kan toch een besparing worden gedaan die het half miljard benadert.

Terloops gezegd, Mijnheer de Minister, de tentoonstellingstrein van de NMBS doet Ronse niet aan, misschien omdat deze trein onze streek weinig tentoon te stellen heeft.

Er zijn nog een aantal andere discriminaties van de Vlaamse Ardennen te vermelden.

In het kader van de viering van 150 jaar België, waar wij, tussen haakjes gezegd, niet hoog mee oplopen, zeker niet in deze omstandigheden, worden de Vlaamse Ardennen nogmaals vergeten wat de schooluitstappen betreft. Als voor deze viering in 22 000 gratis abonnementen wordt voorzien, dan meen ik dat de Vlaamse Ardennen toch iets meer van het pakket mogen krijgen voor die toeristische uitstappen.

Een andere discriminatie is dat er in het station van Ronse geen mogelijkheid bestaat om fietsen te huren om van het station uit te rijden naar een goed aangelegde fietsroute.

Enige coördinatie tussen trein- en busverkeer bestaat er in de Vlaamse Ardennen niet.

Ganse gemeenten worden niet of slechts éénmaal per dag met de bus bediend. Niet verwonderlijk dat onze mensen, en dat zijn er duizenden per dag, gedwongen pendelaars naar Brussel of Gent, veertien uur per dag of langer van huis weg zijn.

Een en ander is niet langer aanvaardbaar. Als de Vlaamse Ardennen, na 150 jaar België, niet krijgen waar ze normaal recht op hebben, zullen ze deze verjaardag als een rouwdag beschouwen, wat, dat willen we er onmiddellijk aan toevoegen, ook waar is voor heel wat andere gebieden in Vlaanderen, alsmede, zoals wij net hebben ge-

hoord, in Wallonië achteruitgesteld door een negatieve belgicistische en ook soms Brusselse politiek.

Verantwoordelijk is de regering, uw regering, Mijnheer de Minister, dus ook de Vlaamse partijen in de regering, die er althans qua kiezersaantal de meerderheid van uitmaken. En nogmaals, voor de Vlaamse Ardennen, is dit niet langer duldbaar. (*Applaus op de banen van de Volksunie.*)

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

De heer Vandekerckhove. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, zonder voorbij te gaan aan de algemene problematiek van het openbaar vervoer in Limburg, wil ik ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van Verkeerswezen, de ongerustheid mededelen die in het Genkse bestaat in verband met het probleem van het kolenvervoer naar Luik. Hierin wordt verandering gebracht omwille, zogezegd, van rationalisatie of van goedkopere prijzen.

Na de uiteenzetting van de heer Van Ooteghem begin ik mij toch ook af te vragen of dit alles niet thuishoort in een systematische poging tot overheveling van werkgelegenheid van Vlaanderen naar Wallonië.

Voor Limburg, een provincie die door de werkloosheid zeer zwaar wordt getroffen en die in tegenstelling met andere provincies nog het hoofd moet bieden aan een onverminderde groei van jonge krachten op de arbeidsmarkt als gevolg van de demografische stuwing, is een dergelijk plan bijzonder zwaar en onbegrijpelijk.

Dit, niet alleen omwille van de context maar ook omwille van het moment waarin die plaats grijpt, namelijk op het ogenblik dat belangrijke moderniseringswerken aan de kolenhavens die nu pas in gebruik zijn genomen zijn uitgevoerd.

Het is eigenlijk ironisch. Op het Albertkanaal is er tussen de kolenhavens van Genk en Luik geen enkele sluis om de nochtans belangrijke niveaoverschillen op te vangen ten einde een ongehinderd kolentransport naar Luik toe te laten, daar waar er op het traject Genk-Antwerpen, verschillende sluizen zijn. Alleen reeds tussen Genk en Zolder zijn er drie.

Datzelfde Albertkanaal is in de jongste jaren nog voor vele miljarden verbeterd en gemoderniseerd mede op vraag van de Luikse industrie om de duwvaart voor steenkool mogelijk te maken.

Nu dit alles ten koste van veel inspanningen en veel geld is gereedgekomen, wordt onder Luikse druk gevraagd de kolen niet meer per schip te vervoeren maar per spoor.

Wat senator Gerits hieromtrent heeft gezegd val ik bij. Duidelijk een gebrek aan coördinatie speelt hier een rol. Dit doet zich herhaalde malen voor. Het gaat toch niet op dat enerzijds miljarden worden gependeld om verbeteringswerken uit te voeren en dat vanaf het ogenblik dat ze klaar zijn er wordt overgestapt naar andere projecten. Ik wil, Mijnheer de Minister, u hierover dan ook enkele concrete vragen stellen.

Ten eerste, in hoeverre is deze zaak geëvolueerd?

Ten tweede, welke kosten zullen er voor de NMBS zijn om deze omschakeling mogelijk te maken? Wordt er al dan niet tegemoetgekomen in de kosten voor de bouw van een nieuwe losplaats te Luik?

Ten derde, in hoeverre zal men in de tariefberekeningen die zogezegd voordeliger zullen uitvallen, rekening houden met de onvermijdelijke aanpassingswerken en structuurwerken die er nodig zullen zijn wanneer men de kolen per spoor zal vervoeren? Ik verwijs hier naar de uiteenzetting van senator Vangronsveld en de problemen die ongetwijfelt in Bilzen nog zullen vergroten.

Ten vierde, in hoeverre worden voor dit vervoer per spoor voorkeurstarieven voor Cockerill toegekend?

Er moet mij nog iets van het hart. De Limburgse kolen worden nog altijd onder de Europese richtlijnprijzen verkocht aan de Waalse staalbedrijven. Nu zou er nog bij komen dat ze via een subsidiëring langs het spoor nog eens tegen een goedkoper tarief worden vervoerd. Dat zijn indirecte subsidies die grote sommen uitmaken. Dat is niet te aanvaarden.

Ik ben misschien de laatste in de rij van de Limburgse sprekers. Het punt dat ik heb aangesneden is een belangrijk probleem dat in Limburg bijzonder zwaar wordt gevoeld. Een beslissing in het nadeel van de kolenhaven van Genk zal heel wat bitterheid en heel wat verzet uitlokken, te meer omdat de toestand in de mijnstreek erg gespannen is. Er is de blijvende onzekerheid in verband met de steenkolenmijnen. Dit behoort niet tot uw werkgebied, Mijnheer de Minister, maar ik vraag mij wel af welk gevolg zal worden gegeven aan de besluiten van het verslag van de Dienst voor Nijverheidsbevordering in verband met de steenkoolcentrales en hun cokessfabrieken. De ten-

dens om de Waalse nijverheid te bevoordelen in dit land wordt hierdoor nogmaals geïllustreerd.

Er is de toenemende druk van de werkloosheid in Limburg, vooral van de jeugdwerkloosheid. Het zijn zoveel factoren die ons in een moeilijke en in een gespannen toestand brengen.

Ik dring erop aan, Mijnheer de Minister, dat een beslissing in verband met de kolenhaven zeer zorgvuldig zou worden overwogen. Naar mijn oordeel zijn er op het ogenblik onvoldoende redenen om een ganse omschakeling van dit vervoer per spoor te laten gebeuren. *(Applaus op de banken van de Volksunie.)*

M. le Président. — La parole est au comte du Monceau de Bergendal.

M. le Comte du Monceau de Bergendal. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, ma courte intervention n'a pas pour but de répéter ici tout ce qui a été fort bien dit concernant le plan de restructuration de la SNCB. Je vous fais confiance, Monsieur le Ministre, pour que vous teniez compte, en ce qui concerne le Brabant wallon, des résolutions des conseils communaux, de l'Intercommunale du Brabant wallon, du Conseil économique du Brabant wallon et des associations syndicales, à ce sujet.

Mon intervention n'a pas non plus pour but de plaider pour l'achèvement des travaux d'équipement du réseau à électrifier de la ligne 140 et du tronçon entre la gare centrale de la ville universitaire et du site de Louvain-la-Neuve que vous avez personnellement inaugurée il y a quelques années.

Je vous fais confiance, Monsieur le Ministre, pour qu'enfin, votre promesse de moderniser, d'agrandir et de porter à une dimension réaliste notre gare centrale, soit réalisée. A la page 32, au point 81.23, 200 millions sont prévus pour cette réalisation et, en cette matière également, je vous fais confiance.

Mon intervention concerne l'exploitation de la Sabena et l'utilité qu'il me paraît y avoir pour notre Société nationale aérienne de disposer d'une nouvelle escale africaine à Salisbury. Je reviens de Rhodesie où, avec deux collègues de la Chambre et un collègue du Sénat, nous avons assisté, en tant que parlementaires, observateurs, au déroulement des élections.

Vous savez que la Rhodesie-Zimbabwe va accéder à son indépendance, reconnue, cette fois, au niveau international.

Les sanctions étant levées, le marché de la Rhodesie-Zimbabwe devient libre. Il faut donc que la Belgique participe à sa conquête.

Sur place, à l'exception des quatre observateurs parlementaires belges, je n'ai pas remarqué la présence de compatriotes attentifs à ce marché. Par contre, des Japonais, des Allemands, des Hollandais et des Américains, en grand nombre, encombraient les hôtels et entamaient, bien entendu, des négociations.

Sur place, un bureau de la Sabena est ouvert et je me suis enquis de la question de savoir ce qu'il y avait lieu de faire, étant donné que Salisbury est une escale tout à fait logique entre Bruxelles et Kinshasa. Demain, le président de la république du Zaïre sera à Bruxelles, Monsieur le Ministre, vous pourriez peut-être obtenir l'escale de Lumumbashi que nous avions précédemment et qui est réservée à Air Zaïre, à l'exclusion de la Sabena. Ensuite, nous pourrions facilement prolonger cette escale vers Lusaka. J'ai vu le président Kaunda à l'occasion de la visite qu'il a faite en Belgique et il regretta le peu de contacts entre notre pays et le sien. Je lui ai parlé de cette escale possible et ses déclarations étaient encourageantes. Un saut de plus, et vous êtes à Salisbury avec retour à Bruxelles.

On m'a rapporté que des négociations sont en cours avec la SAS, UTA, KLM et Panamerican et mon propos vise à vous encourager à entamer des pourparlers à ce sujet.

Vous n'ignorez pas que nous avons conclu un accord en matière de navigation aérienne avec le gouvernement de la Rhodesie du Sud en son temps, donc peu avant que ce pays déclare unilatéralement son indépendance. En raison des sanctions imposées par l'ONU, la Sabena a suspendu sa décision d'entreprendre l'effort prévu. Par suite de la levée des sanctions et du retour de la Rhodesie à la légalité, la Sabena, me semble-t-il, aurait le droit de solliciter l'application dudit accord.

Bien entendu, l'appui d'une ambassade sur place est nécessaire. Vous devriez donc intervenir auprès de votre collègue des Affaires étrangères. Là aussi, il faudrait pouvoir compter sur le soutien d'une équipe, et pas simplement d'un consulat général, à l'égal des autres nations qui ont déjà désigné leur ambassadeur et leurs fonctionnaires diplomatiques.

Monsieur le Ministre, mon propos est simplement de vous encourager dans cette voie. Je crois qu'il s'agit là d'une escale possible

et intéressante. Deux cent cinquante Belges se trouvent sur place. On m'a signalé qu'au cours des derniers mois, une trentaine de Belges venaient encore de s'installer au Zimbabwe; malgré les événements, ils gardent donc confiance dans le développement de ce pays et de cette partie de l'Afrique australe.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van den Nieuwenhuijze.

De heer Van den Nieuwenhuijze. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, waarde collega's, ik voel mij in zekere mate vereerd dat mij is toegelaten om als laatste spreker op te treden tijdens de bespreking van de begroting van Verkeerswezen.

Mijnheer de Minister, als er in een familie zorgenkinderen zijn, dan krijgen deze de meeste aandacht en worden zij met de meeste zorgen omringd, zodat het meermaals voorkomt dat de andere kinderen zich stiefmoederlijk behandeld voelen, en menen dat zij aan hun lot zijn overgelaten.

Dit is misschien wel een eigenaardige inleiding, in de bespreking van de begroting van Verkeerswezen.

Wanneer wij echter een omschrijving zouden moeten maken van wat de begroting van Verkeerswezen inhoudelijk betekent voor de diverse bedrijfstakken, dan geloof ik dat deze inleiding een treffend voorbeeld zou kunnen zijn.

Inderdaad, bij Verkeerswezen zijn zorgenkinderen: de NMBS, de buurtspoorwegen, het stedelijk vervoer, het luchtvervoer, het zeevervoer enz., die, gezien hun openbaar nut, niet alleen een brede belangstelling genieten, maar tevens begiftigd worden met allerlei compensaties, dotaties, fondsen, concessieovereenkomsten, tarieven en geheime tarieven.

En er zijn ook andere kinderen: de binnenvaart en het wegtransport, die minder belangstelling genieten en waarvan de binnenvaart nog wel een eervolle vermelding haalde, in de tabel van de uitgaven.

Mijnheer de Minister, u kent mijn betrokkenheid bij het beroeps-goederenvervoer. Ik durf zeggen dat in de benadering van de problemen er sinds 1934 — dat was de voorbereiding van de wet van 5 maart 1936 — niet veel veranderd is. Er zijn verbeteringen gekomen aan de reglementering, maar als ik het herstructureringsplan van de NMBS nakijk, of als ik het vakbondsalternatief van ACOB en CCOD inkijk, dan ontmoet ik dezelfde argumenten, dezelfde geest, hetzelfde onbegrip van ongeveer 50 jaar geleden.

Het beroeps-goederenvervoer voelt zich als een niet-beschermd persoon, die weet wat werken is, die weet wat de waarde is van risicodragend kapitaal, die weet wat verantwoordelijkheid is voor familie en personeel.

Een zeker onbegrip inzake de betekenis van het wegvervoer in België ligt ten grondslag aan deze toestand. Desbetreffend zou ik het op prijs stellen enkele getallen te citeren. Het gaat hier over 8 719 bedrijven waarvan er bijna 6 000 zijn die kleine en middelgrote bedrijven zijn met één of vier voertuigen.

Het aantal motorvoertuigen bedraagt 33 256, het aantal aanhangers en opleggers 22 135 en het totaal nuttig laadvermogen 634 200 ton. Dit zijn de cijfers van 1980. Er zijn 47 000 personeelsleden in dienst, zonder rekening te houden met de kleine patroons die zelf hun wagenpark besturen. Als wij hen erbij tellen mogen wij aannemen dat er in het beroeps-goederenvervoer ongeveer 53 000 mensen werken.

Op bladzijde 39 van het verslag van de heer Vanderborcht lezen wij weliswaar: «Eveneens met de bekommernis en met de rentabiliteit van onze vervoerondernemingen voor ogen werd het initiatief genomen de drie factoren die de rentabiliteit gunstig kunnen beïnvloeden, namelijk kostendrukking, trafiekuitbreiding en prijzenaanpassing, in samenwerking met de beroepsorganisaties in werkgroepen te bespreken om er de nodige praktische conclusies uit te trekken.

Het zal ons moeilijk vallen, om hier nog in te kunnen geloven, denken wij maar aan de mislukking van de standstil, de behaalde resultaten in de prijzencommissie, aan de zeer recente besprekingen rond het ATP-vervoer (vervoer onder geleide temperatuur), de discriminatie inzake verzekeringen ten overstaan van het eigen vervoer, de internationale verhoudingen prijzen en lonen, belangrijke factor in concurrentiemogelijkheden.

Als wij mogen veronderstellen dat de gebruiker zijn keuze maakt en zal rekening houden met de prijs, veiligheid, snelheid, behandeling, verpakking enz., dan lijkt mij het gebruik dat men van het goederenvervoer langs de weg maaakt, een voldoende verantwoording van haar economische waarde.

Zulks bevestigt tevens, dat elke vervoertak, hetzij spoor, binnenvaart of weg, een eigenheid heeft, die bepalend is voor de keuze van het transport.

Wij willen graag de verplichtingen en rechten erkennen, die voortvloeien uit het statuut van openbare dienst, voor spoor, tram en bus.

Een gesprek zal slechts mogelijk zijn, indien men voldoende begrip kan ontmoeten voor eigen noden en begrip voor de problemen van de anderen.

Ik weet, Mijnheer de Minister, dat mijn betoog een pleidooi is geweest voor het beroepsvervoer langs de weg. Ik heb dit zo gewild en nodig geacht.

Ik ben ook van oordeel dat men dringend een globaal vervoerbeleid dient uit te werken, waarbij alle partijen betrokken worden, zowel openbaar als beroepsvervoer, spoor-, weg- en binnenvaart.

De eigenheid in dienstbaarheid van elke tak, geeft zeer duidelijk een antwoord aan de noodzakelijkheid en economische behoefte.

Over de verschillende takken mag worden gezegd dat zij inzake tewerkstelling als evenwaardig kunnen worden erkend.

Ik hoop dan ook, Mijnheer de Minister, dat men spoedig tot een nuttig en goed gesprek desbetreffende zal kunnen komen. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, ik ben u dankbaar voor het bijzonder interessante debat. Ik heb geluisterd naar de vele suggesties en ik heb, om het met de woorden van Mevr. D'Hondt te herhalen, meer dan wat kruimeltjes opgehaapt.

In verschillende betogen werden uiterst interessante beleidssuggesties gedaan. Wij zullen daar rekening mee houden.

Ik dank de heer Vanderborght voor zijn uitstekend verslag. Ik betreur altijd dat zulke interessante parlementaire documenten niet voldoende doordringen tot de publieke opinie. Het zijn de echte beleidsdocumenten, neerslag van grondig parlementair werk, dat soms maanden heeft geduurd in de commissie. Uiteindelijk stelt men vast dat heel wat van die documenten tot stand komen en daarna verdwijnen zonder dat er voldoende aandacht wordt aan besteed, althans wat de publieke opinie betreft. In mijn departement echter wordt een dergelijk verslag grondig onderzocht en maakt het de basis uit voor het beleid van de komende jaren.

Ik zal een poging doen zoveel mogelijk te antwoorden op de vragen die werden gesteld. Ik heb ze per sector geglobaliseerd en ik verontschuldigd mij bij degenen die geen precies antwoord op hun vraag zouden krijgen vandaag.

Geen enkele vraag zal echter onbeantwoord blijven. Indien wij niet tijdig beschikken over alle elementen om te antwoorden, is dit te wijten aan technische omstandigheden en aan de korte tijd die ons nu wordt toegemeten om te antwoorden.

Ik wens te beginnen met de sector van de luchtvaart, waarover vragen werden gesteld door Mevr. D'Hondt en door de heren Vanderborght, Boey, Maes en Hanin. Vooreerst het grootste zorgkind van de minister van Verkeerswezen, de Sabena.

Inzake de sanering van onze nationale luchtvaartmaatschappij zal ik mij vandaag beperken tot een summier schets. Wij zullen inderdaad volgende week of binnen veertien dagen in de commissie een bespreking wijden aan het wetsontwerp tot herstructurering van de maatschappij en tot verhoging van haar maatschappelijk kapitaal. Deze bespreking zal ons ongetwijfeld de gelegenheid geven nader in te gaan op de saneringsoperatie, die in 1978 werd aangevat.

Bij die gelegenheid zal ik ook de uiteenzetting kunnen houden die de heer Hanin heeft gevraagd over de huidige stand van zaken in het licht van de recente gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan in de internationale luchtvaartwereld, en over de evolutie van de Sabena sedert de benoeming van de nieuwe raad van beheer.

Het saneringsplan dat door de raad van beheer werd uitgewerkt, blijft in grote lijnen bestaan. De krachtlijnen ervan zijn:

— Gematigde groei van de produktie en vandaar een politiek om nieuwe interessante landingsplaatsen te vinden. Ik dank de heer du Monceau voor zijn suggesties in verband met nieuwe mogelijkheden in Afrika;

— Forse toename van de verkoop;

— Drukking van de kosten;

— Stijging van de produktiviteit.

Met deze doelstellingen voor ogen wordt een gelijklopende actie gevoerd op het vlak van het beheersorgaan en op het vlak van de regering. Ik heb reeds verklaard dat niet te voorziene elementen ertoe hebben geleid dat het *break-even point*, dit wil zeggen een exploitatie zonder verlies, niet kan worden bereikt tegen 1983. De vaste wil blijft echter aanwezig, het saneringsplan verder uit te voeren om

tegen 1983 het verlies te beperken tot de statutair bepaalde russenkomsten van de Staat in de afschrijvingslast van de maatschappij.

Onvoorziene elementen in de exploitatie in 1978 en 1979, de geblokkeerde fondsen in Zaïre, de verschillende devaluaties, die meegebracht hebben dat het verlies voor 1978 563 miljoen BF beloopt en in 1979 wellicht nogmaals 175 miljoen. Daarnaast de nooit geziene stijging van de brandstofprijzen. Sabena heeft in 1978 2,5 miljard uitgegeven aan brandstoffen, in 1979 meer dan 5,5 miljard, wat een stijging betekent van 120 pct. ten opzichte van 1978.

De grote luchtvaartmaatschappijen, die vóór het begin van de crisis op een gezonde financiële basis konden rekenen, hebben nu ook enorme problemen. Vier van de zes grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben tijdens het vierde kwartaal van 1979 grote verliezen geleden. We mogen dan ook niet meteen alle hoop op een herstel van de maatschappij laten varen, wanneer en het probleem Zaïre, en de brandstofprijzen en de instorting van de prijzenstructuur op de Noordatlantische route hebben de gezondmaking van Sabena, die sedert jaren met zware structurele problemen te kampen heeft, komen doorkruisen.

Wij moeten onze nationale luchtvaartmaatschappij de nodige instrumenten geven om beter weerstand te kunnen bieden aan dergelijke incidenten: een voldoende kapitaal, een gemoderniseerde vloot, een aangepast net, geen overmatig personeel.

Een van de grote problemen van Sabena — velen onder u hebben erop gewezen — is dat de omzet in verhouding tot de bedrijfslasten niet groot genoeg is. Dit betekent zeer duidelijk dat in verhouding tot de produktie er een te groot aantal personeelsleden is. Vandaar dat wij resoluut hebben gekozen voor de oplossing die erin bestaat de produktie te verhogen, dit wil zeggen dat ieder personeelslid productiever wordt. Bovendien voeren we een beleid van vervroegde opspioensstelling, wat tot gevolg moet hebben dat de Sabena haar personeel tot een normaal aantal kan terugbrengen.

Nog altijd in verband met de sector luchtvaart, hebben verschillende sprekers, onder wie de heren Bogaerts, Neuray en Toussaint, vragen gesteld inzake de luchthaveninfrastructuur. Dit geeft mij de gelegenheid om in het kort de krachtlijnen te hernemen van ons beleid inzake luchthaveninfrastructuur.

Op grond van de Dixon-Spears-studie, waarvan het wetenschappelijk karakter door niemand wordt betwist en waarvan alle Belgische universiteiten hebben meegewerkt evenals de meest gespecialiseerde bureaus in het buitenland, en uitgebrachte adviezen, zijn er concrete beleidsopties uitgewerkt. De nationale luchthaven en al onze regionale luchthavens samen volstaan om de behoeften op het stuk van de luchtvaartinfrastructuur in ons land te dekken, niet zoals Mevr. Mayence zegt tot in het jaar 1990, maar tot in het jaar 2000.

Ten tweede, onze bestaande regionale luchthavens vertegenwoordigen een ontegensprekelijke waarde voor de regionale economische belangen en ze werden opgenomen in een nationaal systeemplan.

Ten derde, de ontwikkeling van een afzonderlijke vrachtluchthaven is niet verantwoord.

Een charterspecialisatie voor één van de regionale luchthavens is weliswaar denkbaar, doch zij zou de globale kost van het systeem voor de gemeenschap verhogen.

De heer Neuray vergist zich, wanneer hij zegt dat ik in Zaventem een charterhaven heb uitgebouwd alleen bestemd voor vrachtvervoer. Zaventem is een polyvalente luchthaven. Het optrekken van gebouwen aldaar, die hopelijk in 1980 zullen worden geopend voor het vrachtverkeer, was alleen maar gerechtvaardigd door de nationale luchthaven en door het gemengd karakter van het luchtvervoer van personen en vracht in één enkel vliegtuig.

De beleidsopties die ik net heb geschetst werden vertaald in concrete beslissingen: de vrachtzone in Brussel-Nationaal, het feit dat geen enkele regionale luchthaven noch de nationale luchthaven specifiek en uitsluitend als charterluchthaven wordt uitgerust, mijn recente beslissing in verband met Deurne. In dit verband ben ik er de heer Boey dankbaar voor dat hij, hoewel hij tot de oppositie behoort, gezegd heeft dat deze beslissing inzake Deurne goed is. Die beslissing werd genomen na lang studeren, na veel wikken en wegen; het was de beslissing van de gulden middenweg en blijkbaar wordt ze in Antwerpen goed onthaald.

Deze beleidsopties zullen ons blijven leiden bij de grote beslissingen inzake investeringen.

Het is niet de bedoeling iedere luchthaven autoritair een exclusieve bestemming te geven. Wij moeten in de mate van het mogelijke deze luchthavens blijven aanpassen aan de evolutie van het verkeer.

Tenslotte onderstreep ik dat deze politiek past in het raam van een globale luchtvaartpolitiek, die zowel de belangen van de Nationale Luchtvaartmaatschappij als die van onze luchthavens op het oog heeft.

Ik herhaal daarom nogmaals dat ook onze politiek inzake verkeersrechten in dit globaal kader moet worden gezien. Een weigering of een toelating van een vlucht geldt voor het hele land en niet voor deze of gene luchthaven.

Wat de opmerkingen betreft inzake de lasten die de begroting van de Regie der Luchtwezen bezwaren, vestig ik er de aandacht op dat de Regie der Luchtwezen op commerciële wijze de luchthavens beheert en dat een volledige service aan de cliënteel en de bijzondere tarieven voor grote gebruikers tot de normale commerciële praktijken behoren. Dit geldt trouwens ook voor de privé-maatschappijen.

Al onze regionale luchthavens zijn deficitair, maar de globale begroting van de Regie blijft in evenwicht dank zij het feit dat onze nationale luchthaven Zaventem over grote overschotten beschikt, zodat in deze sector geen staatssubsidies noodzakelijk zijn.

Je voudrais parler spécialement de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, au sujet duquel plusieurs orateurs sont intervenus.

Les différents milieux politiques de la région de Charleroi revendiquent avec insistance l'allongement de la piste à 3 300 mètres.

Quelle est la position de la Régie des Voies aériennes et celle de mon département?

Mon administration estime que ce prolongement, qui coûterait environ un demi-milliard, ne se justifie ni par le volume ni par le genre de trafic espéré.

L'argument selon lequel la piste de Charleroi ne permet pas le décollage à pleine charge de toute une série d'appareils est subjectif, car cette question est liée à différents paramètres de conditions de vol: conditions atmosphériques, vitesse maximum, etc.

En fait, la majorité des types d'avions courants, court et moyen courriers, peuvent décoller au chargement commercial maximum pour des distances allant jusqu'à 2 000 kilomètres.

Nous avons d'ailleurs assisté en janvier dernier à une démonstration tout à fait péremptoire effectuée par l'Airbus.

J'ajoute, toutefois, que le dossier n'est pas clos. A cet égard, je voudrais signaler que je rencontrerai prochainement M. Maystadt, qui a été chargé par l'exécutif régional wallon de défendre les dossiers des aéroports régionaux de Wallonie et que nous examinerons ensemble les différentes possibilités réalistes qui me permettraient de résoudre les problèmes, sans parti-pris, je vous l'assure. Je recevrai ensuite la délégation qui m'a demandé une audience.

Je souligne que plus de 50 millions ont été investis en travaux divers à Gosselies depuis 1978, que 102 personnes de la Régie des Voies aériennes y travaillent et que les projets actuels prévoient, pour cet aéroport, l'installation, en avril prochain, d'un nouveau radar et l'aménagement des bureaux, tandis que la construction d'un bâtiment-incendie est à l'étude. En outre, l'allongement de la piste-taxi sud est étudié.

Je voudrais encore dire à M. Neuray que si les services de télécommunications météorologiques et le centre de formation sont localisés à Bruxelles-National. C'est pour des raisons essentiellement techniques et opérationnelles.

En effet, le volume du trafic destiné à l'aéroport national et la nécessité opérationnelle d'intégration des différents services plaident en faveur de leur maintien à l'aéroport national où ils fonctionnent d'ailleurs depuis des années.

Mme Mayence-Goossens. — Me permettez-vous une interruption, Monsieur le Ministre?

M. Chabert, Ministre des Communications. — Je crains un allongement du débat, Madame, mais je suis à la disposition du Sénat.

Mme Mayence-Goossens. — Je serai très brève et ne désire nullement engager un débat, Monsieur le Ministre.

Je profite de la présence de M. Maystadt parmi nous pour vous dire que la délégation de Charleroi préfère vous rencontrer avant votre entrevue avec lui, ce qui risque de nous renvoyer aux calendes grecques. Cette audience avait été convenue lorsque M. Humblot était secrétaire d'Etat à la Région wallonne. Comme membre du gouvernement et non plus député, M. Maystadt ne se sent peut-être pas aussi libre pour défendre ce point de vue.

Je ne vous demande pas de réponse, Monsieur le Ministre, mais je voulais vous faire connaître notre opinion.

M. Th. Toussaint. — Je souscris entièrement à la demande de Mme Mayence.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Ne craignez rien, Madame, M. Maystadt défend très bien, non seulement les intérêts de Charleroi, mais aussi ceux de toute la région wallonne.

Je vais vous donner une réponse immédiate et tout à fait franche. Nous sommes en train d'examiner ce problème dont je veux d'abord m'entretenir, à tête reposée, avec mon collègue au gouvernement. Nous en discuterons ensuite avec les parlementaires et avec les personnes qui désirent nous rencontrer. Cela ne signifie pas pour autant que cette audience soit remise aux calendes grecques.

Mijnheer Maes, in verband met de Sabena en de taalverhoudingen, is, zoals u weet, een koninklijk besluit uitgevaardigd op 10 oktober 1978. De algemene strekking kent u: realisering over vijf jaar, te rekenen van 9 december 1978 af, op basis van een *fifty-fifty*-verhouding, met alle modaliteiten die in het koninklijk besluit zijn opgenomen en die trouwens nog werden goedgekeurd in een regering waarvan sommige leden van uw partij deel uitmaakten. Zij hebben mij toen ernstig geholpen om dit koninklijk besluit te doen goedkeuren. Het betrof een zaak die ongeveer tien jaar heeft aangeslepen.

Het instrument kent u: de taalrollen, de graden van hiërarchie, koninklijk besluit te nemen na consultatie van de syndicale raad van advies en de Commissie van taaltoezicht.

Wat is nu de realisatie? Wat betreft de taalrollen, is de indeling op basis van de studiecriteriën vastgelegd bij koninklijk besluit van 10 oktober 1978 geschied op 6 april 1979, dit wil zeggen vóór de gestelde datum, vermits hiervoor in een periode van vier maanden was voorzien, plus een termijn van twee maanden voor eventueel beroep.

Ongeveer duizend gevallen konden op die basis niet worden geklasseerd en moesten door een examen worden opgelost. Onnodig u te zeggen dat er enorme moeilijkheden waren, wegens de internationale vertakking van de activiteiten van de Sabena over de hele wereld.

Betwistingen inzake inschrijving waarover u zo breedvoerig hebt gesproken: 3 op een personeelsbestand van 10 000. U moet de proporties toch een weinig in acht nemen. Deze drie gevallen zijn geregeld. Wij hebben de betrokkenen kunnen onderbrengen in een taalgroep.

Wat de examens aangaat, er hadden verscheidene zittingen plaats. Op de datum van het verstrijken van de wettelijke overgangsmaatregelen, 9 december 1979, was iedereen ingeschreven, op 66 gevallen na. Die 66 gevallen zijn thans geregeld.

Er zijn er nog 14 voortzettingen van de laatste gedeelten van het examen.

Wat de graden van de hiërarchie betreft, zal de raad zich begin 1980 over deze voorstellen uitspreken, opdat de verplichte voorafgaande consultaties kunnen aanvangen. Uw kritiek over de Sabena in verband met de taalrollen is dus dubbel en dik ongegrond.

De heer Jorissen. — Alles is in orde!

De heer Maes. — Mijnheer de Minister, de taalrollen zijn niet gepubliceerd zoals voorgeschreven was in het koninklijk besluit.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik kan u zeggen dat de procedure zoals bepaald in het koninklijk besluit wordt nageleefd. Er is zelfs een voorsprong.

Wat de sector van het zeewezen en het havenbeleid aangaat, wil ik beginnen met de belangrijke vragen gesteld door de heer Gijs en de heer De Bondt.

De heer Jorissen. — Zij zijn van uw partij, dan zijn het altijd belangrijke vragen. Onze vragen zijn blijkbaar niet belangrijk.

M. Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Er heerst inderdaad beroering onder de studenten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Gisteren nog werd er een poging ondernomen om mijn kabinet te bezetten maar u weet dat het niet zo gemakkelijk is om de Wetstraat, 65 te bezetten. Het is een ministerie waar men niet zo gemakkelijk binnen geraakt. (*Gelach.*)

De heer Mesotten. — Niet uitdagen, Mijnheer de Minister.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De herwaardering van het hoger zeevaartonderwijs wordt door alle betrokken kringen nagestreefd. Door ons departement werden de programma's en de studieduur aangepast aan de noodwendigheden voor een degelijke maritieme opleiding. Ons hoger zeevaartonderwijs geniet een uitstekende faam in binnen- en buitenland. Een erkenning van de gedane studies en het afleveren van een aangepast diploma lijken mij dan ook meer dan ooit gerechtvaardigd. Er zal ook geen enkel probleem bestaan over deze erkenning in de regering. Ik heb ter zake concrete voorstellen ingelied. Wij beginnen de bespreking van deze voorstellen morgen in de Ministerraad. Ik heb de indruk dat wij wellicht morgen

of ten laatste maandag in deze aangelegenheid een houding zullen kunnen bepalen maar u mag erop rekenen dat, wat het departement van Verkeerswezen betreft, wij over het probleem geen gras zullen laten groeien en dat wij, daar ben ik van overtuigd, spoedig met het departement van Nationale Opvoeding tot een bevredigende oplossing zullen komen. Als ik u dat zeg zijn daarvoor gegronde redenen, maar neemt het mij niet kwalijk dat ik vandaag op deze tribune niet verder in detail kan treden. Het belangrijkste is dat er spoedig een oplossing wordt bereikt.

Mijnheer Van Herreweghe, in verband met de haven van Gent en de sluis van Terneuzen kan ik u het volgende mededelen:

Tijdens het jongste periodiek ministerieel overleg met mijn Nederlandse collega werd beslist de proefperiode met schepen van 255 m/34 m/12,5 m tot eind 1980 te verlengen en turbineschepen met dezelfde afmetingen tot de proefvaarten toe te laten.

Gezien het zeer beperkt aantal proefschepen welke zich in 1979 hebben aangeboden, heb ik een maand geleden aan de Nederlandse autoriteiten gevraagd om de lengtebeperking van 255 m tijdens de proefperiode van 1980 te laten wegvallen, daar deze beperking bijna automatisch schepen met een breedte van meer dan 33 m uitsluit. Nederland heeft zijn instemming nog niet gegeven, maar wij zullen nogmaals aandringen.

U hebt ook, samen met de heer Van Oorteghem, vragen gesteld in verband met de loodsdienst in de haven van Gent. Dit is een organisatorisch probleem. Maatregelen worden uitgewerkt om aan de bestaande moeilijke toestand een oplossing te geven. Welle zijn die maatregelen?

1° De inrichting van een permanentie voor de loodsdienstregeling. De daartoe nodige kaderwijziging is in uitvoering.

2° Een reorganisatie van de arbeidsvoorwaarden van de loodsen. Deze maatregel vergt een voorafgaande bespreking met de beroepsvereniging van de Gentse loodsen. Deze besprekingen worden geactiveerd met het doel de reorganisatie zo spoedig mogelijk tot stand te brengen.

Ik kan dus in verband met de gestelde vragen zeer precies het volgende zeggen.

Ten eerste, het loodsenbestand te Gent, en elders, is afgestemd op de scheepvaartbewegingen en wordt nauwkeurig en permanent gevolgd.

Ten tweede, er is op dit moment een semi-permanente dienst georganiseerd, in afwachting van de inrichting van een volwaardige permanente dienst.

Ten derde, het loodsenkader te Gent is ruim genoeg om, zo daar-toe noodzaak bestaat, het loodsenbestand op te drijven.

De heer Van Herreweghe. — Mijnheer de Minister, een kaderuitbreiding kan niet onmiddellijk gebeuren. Intussen wordt met klem aangedrongen op een spoedige volwaardige aanvulling van het huidige loodsenkader.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Wij zoeken naar een oplossing volgens de procedure die ik daarnet heb geschetst.

Wat de schippersbeurs betreft, Mijnheer Van Herreweghe, zijn er verschillende voorstellen die door mijn diensten worden onderzocht. Er zijn onderhandelingen aan de gang met de respectievelijke eigenaars. Alles wijst erop dat er eerlang een beslissing zal worden genomen, waarbij uiteraard ook rekening moet worden gehouden met de op de begroting beschikbare kredieten. Daarna zal de administratieve procedure in de mate van het mogelijke bespoedigd worden om tot de realisatie van het project te komen.

Mijnheer Bogaerts, u hebt een zonderlinge vraag gesteld in verband met kredieten voor de koopvaardij.

U vroeg of het waar is dat buitenlandse reders een aantal aandelen in de handen stoppen van Belgische functionarissen om de firma een Belgisch tintje te geven en zo in aanmerking te komen voor uitzonderlijke voordelen en belastingvermindering bij de bouw van grote schepen.

Het financieel onderzoek in verband met de kredietaanvragen der reders en de waarborgen die zij moeten geven, wordt steeds uitgevoerd door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid. Tot op heden werd nog nooit vastgesteld dat Belgische functionarissen aandelen zouden hebben in nieuw te bouwen schepen. Mocht u inlichtingen bezitten omtrent deze rechtstreekse aantijging aan het adres van sommige Belgische functionarissen, dan zou ik

daar graag in kennis van worden gesteld. Ik zal dan niet nalaten een grondig onderzoek te laten instellen. Ik herhaal echter dat er niets op wijst dat de vraag die u hebt gesteld op ernstige gronden berust.

Mijnheer Boey, u hebt gesproken over de voorhaven van Zeebrugge en het gebrek aan duidelijkheid. Op 9 november 1979 werd door de Ministerraad onder meer het deelcontract 4 A 2de fase goedgekeurd waardoor de werken aan de zuidelijke oostdam en de werken voor de bodembescherming verder konden worden gezet. Deze beslissing was onder meer noodzakelijk om vertraging in de bouw van de LNG-terminal te vermijden. Daardoor werd evenwel nog geen definitieve keuze gedaan omtrent de verschillende uitbouw mogelijkheden van de dijken.

Ik kan u mededelen dat ik voor de Nationale Havencommissie vorige week heb verklaard dat mijn administratie om nautische redenen van oordeel is dat, wat de lengte van deze dam betreft, de 1 750 G-formule aanbeveling verdient. Deze zaak moet evenwel in de regering nog worden besproken. Ik herhaal dat dit het advies is van de technici van mijn departement die om nautische redenen tot deze conclusies zijn gekomen. Deze conclusies worden trouwens op het technische vlak gedeeld door mijn collega van Openbare Werken. Ik hoop dat deze problemen spoedig in de regering zullen kunnen worden opgelost.

En matière de politique portuaire, M. Hanin a posé une question intéressante concernant les fonctions spécifiques de nos trois grands ports de mer, compte tenu des importants investissements prévus.

De par leur situation, tous nos ports ont leurs fonctions spécifiques qui orienteront le gouvernement dans le choix des investissements pour l'avenir.

J'ignore, Monsieur Hanin, si vous avez pris connaissance d'un document que j'ai déposé à la Chambre, il y a environ deux ans, sur la politique portuaire du pays. Ce document contient des conclusions importantes sur la spécificité et la complémentarité de nos ports. Je me propose de vous le communiquer, car entamer encore ce soir un débat sur la vocation respective de nos ports pourrait nous mener trop loin.

De ce document il résulte clairement que chacun de nos ports de mer a sa propre vocation en fonction de laquelle les investissements seront orientés.

Tous les investissements futurs seront préalablement discutés dans le groupe de travail « planification-infrastructure » installé au sein de la Commission nationale de politique portuaire. Ce groupe de travail, où toutes les instances portuaires sont représentées, aura donc l'occasion d'émettre des avis au sujet des investissements, en tenant compte des possibilités budgétaires et de l'incidence éventuelle sur le trafic dans les autres ports.

J'attire votre attention sur le fait que la Commission nationale n'émet que des avis, la décision définitive restant au Parlement, qui a finalement le dernier mot par le biais de la discussion et de l'approbation annuelles du budget des Travaux publics.

Il faudra éviter les doubles emplois et la création d'une surcapacité dans nos ports. En d'autres termes, il faudra être très sélectif pour les investissements futurs. Je le répète, ils doivent avoir pour but, non de créer une concurrence entre les ports, mais d'attirer des trafics nouveaux qui, normalement, passeraient par des ports étrangers et d'éviter que le trafic actuellement assuré en Belgique ne soit détourné à l'étranger.

M. Hanin. — Puis-je vous interrompre un instant, Monsieur le Ministre?

M. Chabert, Ministre des Communications. — Je vous en prie.

M. Hanin. — J'ai signalé que le programme prévu se montait, d'après votre exposé, à 90 milliards pour trois ou quatre années, que cela comportait presque un doublement du montant prévu pour les années précédentes, et j'ai demandé si vous estimiez la chose possible.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Cette question s'adresse normalement à mon collègue des Travaux publics. Ces montants ne figurent pas au budget des Communications.

Je sais, à propos des investissements portuaires, que des accords politiques ont été conclus en vue de l'établissement du plan d'investissement prioritaire. Ces accords politiques doivent être respectés.

Aan de heer Vangronsveld kan ik in verband met de slooppremies zeggen dat er eind verleden jaar aanvragen tot het bekomen van een

slooppremie indediend waren voor een bedrag van 205 miljoen 432 000 frank.

Tot op heden werden premies uitbetaald voor bijna 100 miljoen. Op volgende begrotingen zullen de nodige kredieten worden ingeschreven, zodanig dat het hele programma van de slooppremies kan worden uitgevoerd. Het fiscale aspect van deze zaak behoort niet tot mijn bevoegdheid en daarover moet ik met mijn collega van Financiën onderhandelen.

Zo kom ik tot de sector verkeersveiligheid, stedelijk vervoer en streekvervoer, waarover onder meer de heren Van Herreweghe, Bogaerts en Gerits vragen hebben gesteld. Er werd gevraagd of er op het gebied van de coördinatie tussen de verschillende openbare vervoermiddelen vooruitgang werd gemaakt. De betere coördinatie tussen de onderscheiden openbare vervoermiddelen is één van de specifieke taken waarmee de regionale commissies belast zijn. Bovendien werd recent nog een overeenkomst afgesloten tussen de NMBS en de NMVB. Deze betreft in de eerste plaats de aansluitingen tussen treinen en autobussen en het uithangen van de dienstregelingen van de buurtspoorwegen. De heren Gerits en Vanderborcht die ter zake suggesties hebben geformuleerd, zullen waarschijnlijk met genoeg horen dat reeds maatregelen werden getroffen.

In de betrokken stations zal de NMBS de buurtspoorwegen de nodige plaats ter beschikking stellen. Het uithangen en bijhouden zal door de buurtspoorwegen zelf worden verzorgd. In vier welbepaalde gevallen zal de NMBS, luidens de nieuwe regeling, een beroep kunnen doen op de buurtspoorwegen: spoorwegincidenten, ongevallen die een snelle evacuatie van de reizigers vergen, spoorwegwerken waardoor treinen niet kunnen rijden, autobusritten die in de dienstregeling van de treinen zijn opgenomen wanneer een laatste trein van de dag is vertrokken zonder de aansluiting met de trein met vertraging af te wachten.

De betrokken maatschappijen staan ter beschikking van de reizigers voor bijkomende inlichtingen. De modaliteiten van deze nieuwe regeling zijn van toepassing voor privé-ondernemingen die autobus-transporten verzorgen voor rekening van de buurtspoorwegen. Er is dus weer een stap gedaan in de richting van een betere coördinatie. Daarnaast werd nog een interessante suggestie in het midden gebracht. Men vroeg of men ook op het provinciale niveau niet zou kunnen coördineren door het maken van een provinciale dienst tussen buurtspoorwegen en spoorwegen. Op het eerste gezicht lijkt mij dit een interessante suggestie en ik zal dan ook opdracht geven ze verder te onderzoeken.

De heer Van Herreweghe hield zijn jaarlijks pleidooi voor de 100 kilometer per uur maximumsnelheid in het kader van de verkeersveiligheid. Ik kan uw bezorgdheid voor de verkeersveiligheid delen, maar ik kan niet ingaan op uw vraag om de maximumsnelheid te beperken omdat daarbij een aantal complexe factoren komen kijken. Daarom is het ook zo moeilijk op internationaal vlak tot de gewenste harmonisatie te komen.

De beperkingen die op ons wegenet van toepassing zijn, worden aanvaardbaar geacht en worden ook door het merendeel van de automobilisten nageleefd. Een nieuwe verlaging van de toegelaten snelheid zou de verkeersgewoonten grondig wijzigen en permanente controles vereisen zonder de garantie te hebben dat deze operatie een gevoelige weerslag zou hebben op de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid zou beter gediend zijn door maatregelen zoals het verbeteren van het wegenet en van de signalisatie, het wegwerken van de zogenaamde zwarte punten en ook door een betere vorming van de automobilisten.

Mevrouw D'Hondt, ik ga met u akkoord wanneer u voorstelt dat het beleid ten aanzien van het bevorderen van de verkeersveiligheid sterker dient gestimuleerd te worden op het vlak van de gemeenten en met medewerking van alle sociale organisaties en verenigingen die daar belangstelling willen voor opbrengen.

Ingaande op de door u geformuleerde suggestie, heb ik een werkgroep opgericht die tot opdracht kreeg, in samenwerking met mijn kabinet, de Belgische Vereniging van Steden en Gemeenten, Via Secura en het Studiefonds voor Veilig Wegverkeer, concrete voorstellen uit te werken die in de vorm van een omzendbrief aan alle burgemeesters van het land zouden meegedeeld worden. Deze voorstellen van de werkgroep zullen einde van de maand maart 1980 klaar zijn. Dan zullen wij een grote campagne beginnen via alle gemeentebesturen die daarbij een heel belangrijke rol zullen kunnen spelen. Op die manier gaan wij de hele publieke opinie mobiliseren.

Monsieur Guillaume, en ce qui concerne le permis de conduire des candidats sourds ou sourds-muets, aucune réglementation particulière n'est prévue. En effet, ils obtiennent ce permis après réussite des examens imposés. Des dispositions ont été prises pour l'examen théorique: ces candidats peuvent être assistés d'un traducteur juré,

spécialiste en langage gestuel; en outre, ils sont autorisés à se grouper et à passer l'examen dans un même centre.

Pour ce qui regarde la formation, les candidats sont libres de choisir la formule la plus appropriée.

Une école existe d'ores et déjà en pays flamand. Il paraît qu'un projet d'école du même genre est à l'étude du côté francophone. Je ne puis que m'en réjouir.

Mijnheer Boey, in verband met het autowegenvignet voor autocars en autobussen, ben ik, op grond van de relatief belangrijke weerslag op de kostprijs — het vignet zou 50 pct. van de verkeersbelasting bedragen — herhaalde malen opgeheven om het vignettarief voor autocars tot een minimum te beperken, indien de vrijstelling niet mogelijk blijkt. Als motivering heb ik de nadruk gelegd op de concurrentiepositie van onze Belgische vervoerders, niet alleen van de autocarvervoerders, maar ook van de wegvervoerders. Ik heb eveneens de nadruk gelegd op het belang van het Belgisch toerisme en op de energiebesparing die onder meer de autobusvervoerders via het gemeenschappelijk vervoer kunnen realiseren.

Wat het sluiwerk betreft, zal ik alles in het werk stellen wat mogelijk is om inzonderheid tijdens het weekend deze controledienst van mijn departement nog strenger te laten werken.

De heer Bogaerts heeft ook gesproken over de verkeersveiligheid en heeft de vraag gesteld of wij geen regie zouden oprichten voor de technische controle en de rijbewijsexamen. Ik heb principieel geen enkel bezwaar tegen de overname door de Staat van de activiteiten die aan de erkende instellingen werden toevertrouwd. De voorwaarden zijn expliciet bepaald in de contracten die wij met deze organen hebben gesloten. De overname zou alleen opportuun zijn wanneer er ernstige redenen zouden zijn, rekening houdend met de voor- en nadelen en met de wettelijke belangen van de meer dan duizend tewerkgestelden in deze sector. Zoals ik heb uiteengezet, is het onze zorg te waken over de kwaliteit van de prestaties en de diensten die aan de gemeenschap worden verleend onder de meest rechtvaardige voorwaarden. Niets rechtvaardigt momenteel een ander standpunt in te nemen.

De opleiding van bestuurders die gevaarlijke producten vervoeren, stelt ernstige problemen. Wij zijn met de studie begonnen van de bestaande buitenlandse systemen. Wij zijn van plan binnenkort op dit stuk concrete initiatieven te nemen.

Mijnheer Maes, u handelde over het naleven van de snelheidsbeperking door de buitenlandse bestuurders. Er is een ontwerp van wet om de procedure tot het onmiddellijk innen van een geldboete mogelijk te maken. Dit ontwerp werd voorgelegd aan de Raad van State en zal binnenkort bij het Parlement worden ingediend. Dat ontwerp bepaalt dat bij weigering om te betalen ter plaatse een borgsom zou moeten worden gestort, zoniet zal het voertuig worden geïmmobiliseerd.

Het rijbewijs met punten werd onderzocht in een werkgroep, maar er is nog geen concreet resultaat. Het departement van Verkeerswezen staat er gunstig tegenover, voor beginnende bestuurders in een eerste fase, maar er zijn moeilijkheden, onder meer in het departement van Justitie, en een grondige studie van diverse verwickelingen is noodzakelijk.

Uw vragen over technische problemen zullen schriftelijk worden beantwoord.

U suggereert overdag met kleine bussen te rijden bij de MIVB in plaats van met de grote bussen met een beperkt aantal reizigers. Mijn diensten beweren dat die oplossing niet aangewezen is voor het stedelijk vervoer. Het zou bijkomende investeringen en onderhoudskosten vergen, vermits de grote bussen alleszins allemaal tijdens de spitsuren moeten rijden. De personeelskosten zijn dezelfde voor grote of kleine bussen, en, zoals u weet, bedragen zij 75 pct. van de kosten bij de buurtspoorwegen.

Er werden vragen gesteld in verband met de metro te Brussel, onder meer door de heren Van Ooteghem en Maes. Brussel zou het leeuwenaandeel krijgen van een metro-infrastructuur en van de exploitatiekredieten. U vergelijkt alleen de vijf agglomeraties, maar daarvan is Brussel veruit de grootste en bovendien de hoofdstad van het land en zetel van internationale instellingen.

Bijgevolg is het logisch dat daarvoor een groter deel van de exploitatiekredieten ter beschikking is. Brussel is ook de enige agglomeratie met een uitgebreide metro en pre-metro, nodig voor de vele inwoners maar ook voor de vele pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië.

De vergelijkingen die u hebt gemaakt gaan bijgevolg niet op. Mocht een analoge vergelijking worden gemaakt voor het streekvervoer, dan zou men vaststellen dat Brussel veel minder heeft. Brussel is trouwens de enige stad met 1 miljoen inwoners, waar een metro te rechtvaardigen is.

De heer Van Ooteghem. — Dus mag men in Brussel zeker niet klagen.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De cijfers die u hebt vooropgesteld inzake investeringen zijn overdreven. Het bedrag sedert 1968 geïnvesteerd voor infrastructuur van het openbaar vervoer te Brussel bedraagt 45 miljard en niet 80 miljard, zoals u hebt gezegd.

De heer Maes. — Maar u moet er ook de exploitatieverliezen bij tellen.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Exploitatieverliezen zijn er in alle alle steden en bij alle maatschappijen. Dan moet u ook rekening houden met de exploitatieverliezen van de spoorwegen en de buurtspoorwegen. Pas dan kunt u de rekening maken per hoofd.

M. Toussaint m'a demandé qui assurera la gestion du prémétro et des transports en commun à Charleroi. Actuellement, ce sont la STIC et la SNCV, coordonnées par un comité directeur. Une fusion éventuelle d'une partie de la SNCV et de la STIC est étudiée par mes services, en collaboration avec toutes les parties intéressées, y compris les syndicats.

M. Guillaume m'a demandé si le planning pour le métro à Laeken serait respecté. Je puis lui répondre que le métro y sera terminé fin 1982.

De heren Van Herreweghe en Van Ooteghem klagen over de ontoereikende investeringen in de Gentse regio. Het krediet van 9 miljard 842 miljoen, ingeschreven op het ontwerp van begroting met het oog op de bevordering van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, zal verdeeld worden op een billijke wijze tussen de zes grote agglomeraties van het land, waaronder de Gentse regio, met inachtnaam van de mogelijkheden de projecten ten uitvoer te leggen naar mate van de vooruitgang van de studieopdrachten en het opmaken van plans en bestekken. Overigens mag de Maatschappij voor Intercommunal Vervoer te Gent dit jaar met eigen middelen investeringsprojecten ten uitvoer leggen ten belope van bijna 80 miljoen frank.

Aan de heer Van Ooteghem moet ik zeggen dat zijn redenering om de berekeningen in verband met de metro en de kredieten voor investeringen van het openbaar vervoer in percenten uit te drukken, volledig indruist tegen de essentie zelf van het krediet dat voorzien is voor vervoer en openbaar vervoer in ons land, daar het hier gaat om een nationaal krediet. De heer Maes was veel genuanceerder dan uzelf, al wil ik hem daarmee niet compromitteren, toen hij erop wees dat het hier inderdaad nationale kredieten betrof en hij derhalve niet in percenten wenste te rekenen. Hij rekende wel op een evenwichtige en billijke verdeling tussen de verschillende landsgedeelten.

Men mag zich niet blind staren op één sector van het vervoer. Ik zal straks, wanneer ik spreek over de sector van de spoorwegen, bewijzen dat de klachten die daarover onder meer door de heer Maes werden geformuleerd, ongegrond zijn. Men moet dat globaal bekijken. Er is werkelijk een evenwichtige spreiding in ons land van de investeringen inzake verkeerswezen.

De heer Jorissen. — Wij worden « globaal » bedot.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Wat de lijnen 17, 70 en 71 betreft, Mijnheer Van Herreweghe, kan ik u mededelen dat de MIVG in het bezit is van een voorlopige machtiging voor verlenging van de lijnen 17, 70 en 71.

Deze zijn om technische redenen nog niet gerealiseerd. Wat de bediening van Oostakker betreft, is mijn departement van oordeel dat dit behoort tot het bevoegdheidsgebied van de NMVB, die werd uitgenodigd aangepaste voorstellen in te dienen.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Minister, Oostakker behoort toch tot de fusiegemeente. Het is logisch dat het bij het stadsvervoer wordt betrokken.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Het ligt in het domein van de buurtspoorwegen en wij moeten dat respecteren.

De heer Van Herreweghe heeft vragen gesteld over de huidige stand van zaken in verband met het zonetarief betreffende de voertitels van de NMBS en de NMVB. De abonnees die voor hun verplaatsingen een in elkaars verlengde liggend traject met bus of trein moeten afleggen, bekomen een doorlopend abonnement van vertrekpunt tot bestemmingspunt, berekend tegen spoortarief. Voor 33 verbindingen waarvoorheen naast de trein ook een vervangingsbus van de NMBS reed en waar noch trein, noch bus op zichzelf voldoende verbindingsmogelijkheden bood, worden abonnementen

afgeleverd tegen spoortarief op basis van het langste traject die zowel op trein als op bus geldig zijn.

De NMVB heeft in overleg met de MIVG een voorstel tot invoering van een zonaal tarief in het Gentse uitgewerkt dat thans op mijn departement wordt onderzocht en waarvan de uitvoering gepland is tegen 1 september aanstaande.

De heer Van Herreweghe. — Dat is positief!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — De suggesties van de heer Bogaerts in verband met *car-pool* en taxistop steun ik honderd percent.

De heer De Seranno. — Dat is goed!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Het verzoek voor een snelautobusdienst Bilzen-Genk-Hasselt geformuleerd door de heer Gerits werd gunstig geadviseerd door de regionale adviescommissie van Limburg.

Momenteel wordt met grote ijver gezocht naar de formule die deze realisatie budgettair mogelijk zal maken en daartoe wordt naar compensaties gezocht. Gelden moeten worden vrijgemaakt door de nog resterende overlappings uit de schakelen of lijnen af te schaffen die niet meer aan een reële verplaatsingsbehoefte voldoen. Alles wordt in het werk gesteld om hiermede tegen mei aanstaande klaar te zijn.

De heer Mesotten. — Proficiat!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Wat betreft het goederenvervoer over de weg, waarover de heer Van den Nieuwenhuijzen heeft gesproken, is bekend dat de nationale federatie een *status-quo* wenst in verband met het vervoerbewijs « 25 kilometer straal ». Zij zal eerlang voorstellen doen inzake de nieuwe rentabiliteitscriteria. Ik nodig anderzijds de nationale federatie uit om zo vlug mogelijk mee te werken aan de geplande werkgroepen over kostendrukking, tariefuitbreiding en prijzenaanpassing. Ik hoop dat wij spoedig deze studie kunnen beginnen samen met de betrokken beroepsvervoerders. Wij zullen deze aangelegenheid met de grootste aandacht volgen. Wij hebben meer dan begrip voor de moeilijke situatie waarin de beroepsvervoerders zich bevinden. Wij zullen alles doen om hen in de toekomst het leven zo gemakkelijk mogelijk te maken. Ik weet dat in deze sector zich de jongste jaren heel wat moeilijkheden hebben voorgedaan en dat heel wat bedrijven zijn verdwenen. Daarom moeten wij onverwijld met deze studie beginnen, zodanig dat wij daarna tot concrete beleidsmaatregelen kunnen komen.

Tot slot van mijn beschouwingen over deze sector wens ik nog te antwoorden aan de heer Boey die een vraag heeft gesteld in verband met het fiscaal beleid en de energiebesparingen.

In het kader van de commissie « Energie », opgericht in de schoot van het departement van Verkeerswezen, werden contacten gelegd met het ministerie van Financiën om na te gaan op welke wijze de fiscale politiek beter zou kunnen worden afgestemd op het bereiken van besparingen op het vlak van de energie. De commissie was van oordeel dat het niet aangewezen is de globale fiscale lasten die wegen op de auto en op het goederenvervoer over de weg nog te verhogen.

Zonder verhoging van de fiscale ontvangsten voortkomend uit de verkeerstaksen na te streven wordt momenteel tussen de ministeries van Financiën en Verkeerswezen een nieuwe formule voor de berekening van de verkeerstaks voor personenwagens bestudeerd die voor namelijk rekening houdt met de volgende drie elementen: het motorvermogen, het gewicht van het voertuig en het brandstofverbruik, vastgesteld op een objectieve manier met behulp van een methode die beschreven staat in een aanbeveling van de Economische Commissie voor Europa.

Een van de beoogde doelstellingen van deze globale aanpassing is vanzelfsprekend te komen tot een taxering van de voertuigen op een wijze die meer in verhouding staat tot het energieverbruik.

Ingevolge zijn beslissing van 28 december 1979 betreffende het uitwerken van een prioritair actieprogramma voor de energiebesparing in de vervoersector zal dit vraagstuk zeer binnenkort aan de Ministerraad worden voorgelegd.

Zo komen wij tot het laatste kapittel, namelijk dat van de spoorwegen.

Het eerste probleem dat door quasi iedereen werd opgeworpen betreft de herstructurering. Bij mijn inleiding heb ik een beknopte evaluatie gegeven van ons actieprogramma. Naar aanleiding van het groot aantal beschouwingen die ter zake werden geformuleerd, kan ik mededelen dat dit optimalisatieplan in de eerste plaats tot doel heeft beter te beantwoorden aan de wensen van de cliënteel door

maximaal gebruik te maken van de specifieke voordelen van de trein als transportmiddel.

Deze optimalisering gaat gepaard met een rationeler inzetten van het personeel van de spoorweg en met een substantiële vermindering van de overheidscompensaties. Bij een eventuele uitvoering van de voorstellen zal soepel te werk worden gegaan. Ook moet maximaal rekening worden gehouden met de verantwoorde suggesties en de voorgedragen alternatieve voorstellen. Ik hoop dat wij binnen afzienbare tijd hierover een gedachtenwisseling zullen hebben met de leden van de commissie voor het Verkeerswezen.

Ik herhaal dat er geen herstructureringsplan zal komen zonder voorafgaande discussie in het Parlement. De administratie van de spoorweg is nu bezig met het onderzoek van de adviezen en de alternatieve formules.

Ter attentie van de heer Hanin voeg ik hieraan toe dat de herstructurering niet trapsgewijze zal doorgevoerd worden. Het is een globaal plan. Er zal geen openbaar vervoer worden afgeschaft zonder dat alternatief openbaar vervoer op hetzelfde ogenblik wordt gecreëerd.

Ik meen dat deze verklaring voldoende duidelijk is en ik hoop dat wij zeer binnenkort dit plan rekening houdend met de suggesties in de commissie zullen kunnen bespreken.

En ce qui concerne le plan 81-85, Monsieur Hanin, vous avez obtenu la même documentation que les conseils économiques régionaux, et c'était votre droit le plus strict. Les 63 milliards, valeur 80, qui constituent les propositions de la SNCB, font abstraction des moyens financiers que le gouvernement accordera effectivement. Ces crédits serviront, en premier lieu, à la continuation des électrifications entamées puisqu'il s'agit des lignes les plus importantes. Dans le cas où certaines suppressions s'avéreraient nécessaires, elle viseraient des investissements dont le rendement social est le plus bas. On éviterait toutefois de toucher aux électrifications prévues.

Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Il ne s'agit pas de chiffres définitifs, mais d'une première hypothèse de travail au sein du bureau du Plan. La discussion sur les priorités et les montants qui seront en fin de compte accordés aux différents départements pour le plan 81-85, doit encore avoir lieu.

Je le répète: pas de réalisations par petits paquets pour le plan de restructuration!

M. Lagneau, vous avez posé le problème de la sensibilité de la clientèle aux prix des transports en commun. Une étude réalisée sur un grand axe voyageurs a fait la démonstration que les usagers attachent plus d'intérêt à des relations directes, ou à une bonne correspondance permettant de diminuer le temps de parcours total, soit une augmentation de la vitesse commerciale, qu'au facteur prime.

En règle générale, le public semble disposé à payer pour un service valable. Il se détournera du transport en commun davantage à cause de la mauvaise qualité du service que pour une raison de prix.

De heer Maes sprak over het pendelverkeer naar Brussel.

De investeringen die gedaan worden voor het verhogen van de capaciteit van de spoorlijnen in de omgeving van Brussel hebben voornamelijk betrekking op de absolute noodzaak het bestaand treinvervoer vlotter te laten verlopen. De investeringen die thans worden gedaan zijn hoofdzakelijk georiënteerd op de modernisering en de elektrificatie van de Vlaamse en de Waalse dwarslijn. De vroeger aangeklaagde stervormige structuur wordt duidelijk doorbroken.

Als vergelijking kan ik u de volgende bedragen geven.

Voor Brussel: periode 1976-1979, 1,5 miljard — begroting van dit jaar 874 miljoen; Vlaamse dwarslijn: periode 1976-1979, 6 miljard 274 miljoen — begroting 1980: 2,5 miljard; Waalse dwarslijn, periode 1976-1979, 7 miljard — begroting 1980: 2 miljard 856 miljoen.

Bovendien worden nog vele andere spoorlijnen die geen deel uitmaken van voornoemde dwarslijnen, zowel in Vlaanderen als in Wallonië, gemoderniseerd.

M. Lagneau a posé des questions en ce qui concerne la ligne Saint-Ghislain-Quiévrain. Le plan quinquennal 1981-1985, qui n'est pas encore approuvé, prévoit l'électrification du tronçon de la ligne Saint-Ghislain-Quiévrain.

A M. Conrotte, je dirai que les efforts entrepris dans le domaine de l'accueil ont porté sur la création de bureaux de renseignements dans les grandes gares, la création dans les gares les plus importantes de salons d'accueil, la mise en place d'une campagne pour une meilleure courtoisie dans les rapports entre le personnel et le public. Nous poursuivrons cet effort.

M. Lagneau se demande pourquoi une publicité plus importante n'est pas faite en faveur d'une utilisation plus rationnelle de la voiture et d'un plus grand recours aux transports en commun.

La publicité de la SNCB a comme objectif principal la promotion des transports par chemin de fer, donc des transports en commun.

Une campagne promotionnelle permanente a été entreprise pour montrer au public les avantages du train auto-couche et du service train location d'auto sans chauffeur, train-vélo également, Monsieur Neuray.

D'autres actions ont été menées en vue de mettre l'accent sur la sécurité, la tranquillité du voyage en train, en période hivernale surtout. Enfin, les thèmes « Je pollue moins, je consomme moins », « Ecologiquement vôtre » ont été utilisés pour sensibiliser le public aux avantages énergétiques et écologiques du transport par rail. Une extension de cette dernière campagne est à l'étude pour le moment. On peut donc constater que d'importants efforts publicitaires ont été entrepris pour montrer au public les avantages résultant d'une utilisation rationnelle des transports en commun par rapport au recours aux moyens de transports privés.

Mevrouw D'Hondt, wat betreft de elektrificatie van de lijn Denderleeuw-Zottegem-Kortrijk, is in de begroting voor 1980 een bedrag van 628 miljoen ingeschreven en zijn voor 445 miljoen vastlegingsdossiers voor onderzoek ingediend. De indienststelling van de elektrische tractie op dit baanvak is voorzien voor 1982. Het is de bedoeling deze elektrificatie uit te breiden tot Kortrijk.

Voor de periode 1981-1985 worden de investeringen die betrekking hebben op de modernisering en de elektrificatie van de lijn Denderleeuw-Zottegem-Kortrijk geraamd op 1 miljard 237 miljoen.

De heer Van Herreweghe heeft het gehad over de toestand van het rijdend materiaal van de spoorwegpostkantoren. Er zijn nog 30 rijtuigen van vooroorlogse constructie.

Volgens de vigerende regels voor rijtuigen en motorrijtuigen worden zijn onderhouden op vraag van de PTT.

In verband met de vernieuwing kan ik meedelen dat er voor acht nieuwe motorrijtuigen een prijsaanvraag aan de posterijen werd gestuurd op 6 maart 1979. Men zegt mij dat de PTT deze zaak heeft opgegeven bij gebrek aan financiële middelen.

Mijnheer Maes, u hebt gesproken over de verdeling van de kredieten tussen Wallonië en Vlaanderen. Als antwoord op uw klacht ter zake geef ik u de precieze cijfers.

De verdeling opgenomen in het plan 1976-1980 bedraagt, wat Vlaanderen betreft, 18,5 miljard of 45,4 pct. Voor Wallonië is dat 18,713 miljard of 46,1 pct. en voor Brussel 8,5 pct.

Over de jaren 1976-1979 is volgende effectieve verdeling bereikt: Vlaanderen 49,8 pct., Wallonië 43,6 pct. en Brussel 6,6 pct.

De heer Van Ooteghem. — Dat beantwoordt dus niet aan de demografische gegevens.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Daaruit blijkt in ieder geval dat de klacht van de heer Maes ongegrond is.

De heer Bogaerts heeft gesproken over de structuur van de rijksbijdragen aan het spoor. Het is juist dat een betere kennis door een breed publiek van de juiste aard en de oorsprong van de compensatiebetalingen aan de NMBS aanleiding zou geven tot een totaal andere evaluatie omtrent de spoorwegrekeningen.

Ik moet eraan toevoegen dat er in budgettair opzicht voor de overheid niets verandert door de inschrijving van bepaalde kredieten op de begroting van andere departementen dan Verkeerswezen.

Er werden ook vragen gesteld in verband met de Nationale Vervoersconferentie.

Naar aanleiding van de publicatie van het actieprogramma van de NMBS-directie werd van meerdere zijden aangedrongen op het bijeenroepen van een nationale vervoersconferentie.

Rekening houdend met het feit dat in België twee ministeries bevoegd zijn voor de vervoersinfrastructuur en dat de vervoerspolitiek in een ruimer Europees kader moet worden geplaatst, ben ik na het onderzoek van de suggesties tot de conclusie gekomen dat voor een adequaat resultaat op de eerste plaats een concertatie nodig is tussen de verschillende bevoegde entiteiten. Naar het voorbeeld van de Nationale Havencommissie zouden derhalve op de eerste plaats, in het licht van adviezen en opinies omtrent het herstructureringsplan, door een multidisciplinaire werkgroep de behoeften en problemen worden onderzocht van de drie transportmodi welke op een concurrentiële markt optreden.

De heer De Bondt heeft gesproken over de treinregeling Sint-Niklaas-Brussel, via Berchem.

Ik kan volkomen akkoord gaan met zijn visie. De NMBS is voorstander van de bediening van Berchem met de Benelux-treinen. Berchem biedt voor de Antwerpse agglomeratie het voordeel goed bereikbaar te zijn en over voldoende parkeermogelijkheden te beschik-

ken. Het stoppen van de treinen te Berchem mag evenwel niet ten koste van Essen geschieden en de NMBS dient een aanvaardbare regeling voor genoemd station uit te werken alvorens de voorgestelde halte te Berchem kan worden opgelegd.

Mijnheer Maes, 700 miljoen zijn inderdaad verloren indien wij de eerste klas in het treinvervoer zouden afschaffen.

Mijnheer Bogaerts, in de afschaffing van de overweg nummer 8 te Boortmeerbeek op de lijn Leuven-Mechelen, is voorzien voor 1981. Het openbaar onderzoek voor deze afschaffing zal nog in 1980 worden gedaan. Wij zijn voornemens om nog andere overwegen op die lijn af te schaffen. Er zijn contacten gelegd met de betrokken gemeentebesturen en wij wachten op de uitslag daarvan.

Er werd ook gesproken over de benoeming van topambtenaren bij de NMBS. Deze benoeming gebeurt door de Raad van Beheer en u weet dat daarin ook afgevaardigden zitten die zeer nauwe contacten hebben met onze vakbonden.

Mijnheer Boey, u vroeg hoe het komt dat het personeelsaantal bij de spoorwegen bleef toenemen tussen 1970 en 1978. Ik heb reeds geantwoord dat dit het gevolg is van het invoeren, eerst van de 41,30-urige werkweek, van de humanisatie van de prestaties en ook van het invoeren van de 40-urige werkweek op 1 januari 1975. Ik zal u daarover meer in detail schriftelijk antwoorden.

M. Conrotte pense qu'il faut empêcher la réduction des dotations de renouvellement.

Les dotations n'ont que légèrement augmenté ces dernières années. Toutefois, les moyens financiers de la SNCB ont été complétés par l'octroi de capacités d'emprunts avec garantie de l'Etat.

Pour le matériel pendulaire, le plan PIP prévoit, en effet, un crédit de 50 millions à consacrer à l'étude de ce matériel et à des essais. Avant de procéder à l'acquisition, on souhaite mieux étudier ces techniques assez onéreuses. Tenant compte des grands besoins de la SNCB en matériel nouveau, tout l'effort porte actuellement sur la modernisation des véhicules qui sont conçus suivant la technique classique.

M. Lagneau s'inquiète des mesures prises par la SNCB pour limiter la consommation d'énergie.

Nous approfondissons ce problème en vue d'accroître les mesures d'économie. Des instructions ont été données dans le sens d'une diminution du chauffage des trains en service intérieur.

M. Conrotte craint une postposition des travaux d'électrification.

Cette crainte n'est pas fondée. Au contraire, malgré les réductions opérées, pour des raisons budgétaires, dans l'octroi des crédits d'investissement, les travaux d'électrification déjà entamés seront poursuivis selon le rythme établi au départ. La SNCB a procédé à une nouvelle répartition des crédits disponibles.

MM. Conrotte et Dalem m'ont questionné sur les critères spécifiques adoptés pour les régions rurales peu peuplées.

L'administration a été chargée d'une étude à ce sujet et doit me présenter des conclusions pour le mois de mai prochain.

MM. Conrotte et Lagneau ont parlé des tarifs appliqués depuis le 16 janvier 1980.

Ces tarifs ont été appliqués dans le cadre de la politique budgétaire, mais l'augmentation a été limitée à l'évolution de l'indice des prix à la consommation. L'expérience a démontré qu'une augmentation raisonnable n'influence pas défavorablement le trafic.

M. Lagneau voudrait connaître les mesures prises pour faire face à une éventuelle restriction en matière d'hydrocarbures.

Un des motifs qui incitent le gouvernement à promouvoir l'électrification du réseau est le fait que l'électricité constitue une source d'énergie secondaire pouvant être obtenue au départ des différentes sortes d'énergie primaire.

M. Dalem s'est intéressé au parc industriel de Gembloux.

La SNCB est disposée à étudier la desserte du parc industriel de Gembloux pour autant que certaines firmes demandent un raccordement au réseau.

M. Lagneau a parlé de l'électrification de la ligne Tournai-Lille.

Jusqu'à présent, la SNCF a toujours réagi négativement à nos interventions en la matière. Toutefois, suite aux différents contacts que j'ai eus avec mon collègues français, la SNCF a refait le bilan économique de l'opération. Aux conditions économiques de juin 1979, le coût de l'électrification serait de l'ordre de 24 millions de francs français, somme à laquelle il y aurait lieu d'ajouter les dépenses pour les aménagements à prévoir en gare de Lille, si des études de marché démontraient qu'une desserte cadencée entre Bruxelles et Lille pouvait être envisagée.

Dans l'hypothèse du maintien de la desserte basse du trafic actuel, les économies d'exploitation par la SNCF seraient de l'ordre de 25 mille francs français par an.

Si cependant la desserte s'élevait à un chiffre estimé à 2 300 voyageurs quotidiens, le seuil minimal de rentabilité pourrait être atteint.

J'espère que les échanges de vues qui doivent se poursuivre entre la SNCB et la SNCF permettront de réaliser une parfaite approche des problèmes et de dégager une solution satisfaisante.

A M. Dalem, je signalerai que la suppression de la ligne Charleroi-Couvin n'est pas envisagée. Dans le cadre du programme d'action de la SNCB, la rationalisation et la modernisation de cette ligne ont été proposées. Celle-ci serait intégrée à une desserte régionale rénovée de la région carolorégienne. L'électrification de cette ligne jusqu'à Walcourt cause un problème technique d'exploitation qui fait l'objet d'études à la SNCB.

M. Lagneau m'a interrogé sur la construction d'automotrices pour lignes à faible trafic.

En ce qui concerne les automotrices électriques, la SNCB peut facilement adapter la composition à la demande probable. Pour ce qui est des autorails qui circulent sur des lignes non électrifiées, la SNCB a procédé à leur modernisation.

La desserte des lignes à faible trafic pose actuellement un problème à tous les réseaux limitrophes. La solution que la SNCB adoptera sera sans doute fonction des recherches en cours sur le plan des différents réseaux européens.

A l'heure actuelle, la société n'envisage pas l'achat de nouveaux engins.

En ce qui concerne les travaux routiers à Mons, je signale à M. Lagneau que les inconvénients concernent les automobilistes venant du sud qui désirent se rendre au parking SNCB de la gare de Mons. Ils résultent de la réalisation de voiries latérales à sens unique le long du boulevard de ceinture. La SNCB est étrangère à cette mesure.

Tenant compte de la construction prochaine du bâtiment de la Poste, il ne sera pas possible de modifier l'accès au parking.

De heren Bogaerts en Van Ooteghem stelden vragen in verband met de centrale werkplaats van Mechelen. Een beslissing in oktober 1974 door de raad van beheer van de NMBS genomen in verband met de werkzaamheden van de centrale werkplaatsen tijdens de vijftienjarige periode 75-79, voorziet in een inkrimping vanaf 1978 van het programma voor herstelling van dieselmaterieel door de centrale werkplaats Salzinnes, dit ingevolge de verdere elektrificatie van het net. Nochtans, ingevolge de verhoging van het goederenverkeer en het niet tijdig leveren van nieuw elektrisch materieel, moet de geplande inkrimping van de dieseltractie verschoven worden met vier jaar. Dit impliceert het voorlopig in stand houden van het huidige diesel-locomotiefpark en de daarmee gepaard gaande hogere belasting van Salzinnes ingevolge de uitvoering van de nodige herstellingswerken. Er is dus geen sprake van inkrimping van het werkvolume te Mechelen.

De heer Van Ooteghem evenals een aantal andere senatoren behorende tot vrijwel alle politieke fracties, hebben in verband met de structuur van de groepen van de spoorwegen vragen gesteld. De structuur van de groepen zal aan de regionalisering worden aangepast. De NMBS meent dat de decentralisatie en de deconcentratie kunnen geschieden via twee grote Vlaamse, twee grote Waalse groepen en een kleine groep Brussel beperkt tot de agglomeratie.

Ten aanzien van de afschaffing van de stations, bestaat er enige verwarring in uwen hoofde, Mijnheer Van Ooteghem. De NMBS heeft geen lijst opgesteld van af te schaffen stations, doch wel van stations waarvoor, in overleg met de buurtspoorwegen, moet worden uitgemaakt of de bediening niet beter met bussen kan geschieden.

Wat de taalkaders bij de spoorwegen betreft, worden in het koninklijk besluit van 27 september 1979 de graden van de personeelsleden van het hoofdbestuur van de NMBS vastgesteld die een zelfde trap van de hiërarchie vormen. Het ontwerp van taalkaders op basis van dit koninklijk besluit wordt thans opgesteld.

De heer Boey vroeg wat er gebeurt met spoorlijnen die niet renderend zijn en nooit renderend zullen worden. Het herstructureringsplan van de NMBS geeft een antwoord op deze vraag. Er dient te worden opgemerkt dat reizigerslijnen niet meer renderend kunnen zijn in de strikt economische betekenis van het woord «rendabiliteit». Over het geheel betaalt de reiziger slechts één derde van de werkelijke kostprijs. Voor de lijnen met gering reizigerstrafiek wordt door de NMBS, in samenwerking met de buurtspoorwegen, onderzocht welke de beste formule is voor de bediening. Deze kan bestaan uit een treinbediening voor het forensenverkeer plus een busbediening tijdens de daluren, ofwel een volledige busbediening. Voor al de NMBS-haltes wordt een studie gemaakt waarbij rekening wordt ge-

houden met de verschillende aspecten : tijd, energie en kostprijs, en in het licht van deze studies wordt dan telkens een beslissing genomen.

De heer Maes stelde een vraag in verband met de besparing van personeelsleden in het kader van de herstructurering. De besparing van personeelsleden werd voorgesteld in het herstructureringsplan. Dit werd nochtans opgemaakt volgens de werkvoorwaarden die de invoering van de 38-urige werkweek voorafgingen. De bijkomende prestaties, die door de invoering van de 38-urige werkweek nodig zijn, komen in mindering van het cijfer voorgesteld in het herstructureringsplan.

M. Dalem m'a interrogé au sujet de la gare de formation de Ronet. Le principe du maintien ou de la suppression d'une gare de formation est établi en fonction de critères techniques. Rappelons d'ailleurs qu'une gare de formation implique du travail de nuit et que dans la mesure compatible avec une bonne exploitation, la SNCB essaie de diminuer le nombre de prestations de nuit et ce, notamment pour des raisons sociales. Dans les faits, si Ronet perd sa qualité de gare de formation, elle restera néanmoins une gare de desserte importante. Les répercussions détaillées sur l'emploi n'ont pas été calculées dans le plan de restructuration. Il s'agissait d'un document de principe et de travail.

Ajoutons aussi que le passage de Ronet du régime de gare de formation à celui de gare de desserte aura comme incidence principale la réduction du travail de nuit.

M. Dalem m'a également parlé d'une desserte locale jusqu'à Bertrix de la ligne Namur-Givet. D'après le plan de restructuration de la SNCB, la desserte locale de Namur ne s'étend pas au-delà de Dinant. On ne pourra décider si certains trains doivent continuer jusqu'à Givet et Bertrix que lorsque les résultats de l'étude de dessertes régionales, entreprise en accord avec la SNCV, seront connus.

D'autre part, le problème des parkings aux alentours des gares existe et il est effectivement nécessaire d'y augmenter le nombre d'emplacements pour voitures. Cependant, cela pose parfois de gros problèmes dans certaines villes. Dans les localités moins importantes, la SNCB met en général des cours de marchandises abandonnées à la disposition des communes pour y installer des parkings. Un planning des travaux à effectuer autour des nœuds ferroviaires en vue d'y créer des parkings est en voie d'élaboration.

M. Dalem, se faisant l'écho de plusieurs instances, voudrait également l'inclusion de villes de moindre importance, telles que Ciney, Andenne et Sambreville, dans le réseau « Intercity ». On doit se rendre compte que cette demande est en opposition avec le principe même d'une liaison rapide entre les grands centres. On peut, par exemple, difficilement envisager sur la dorsale wallonne trois types de trains cadencés à l'heure pour les voyageurs : trains Intercity rapides, semi-directs et omnibus.

Ce type d'exploitation peut toutefois exister pendant les heures de pointe. En dehors de celles-ci, les « Intercity » rapides et les omnibus devraient suffire. Il existe d'ailleurs un trafic important de marchandises à écouler sur cette ligne. Toutefois, Ciney a été reprise sur la liste des villes dans lesquelles un arrêt du train « Intercity » est prévu.

M. Lagneau m'a interrogé au sujet du manque de ponctualité sur les lignes Bruxelles-Mons et Bruxelles-Tournai. Une des causes principales de ce manque de ponctualité est le détournement des trains de la dorsale wallonne entre Mons et La Louvière via Soignies et Manège. La situation s'améliorera dès que ces travaux d'électrification seront terminés.

La ligne 94 manque parfois de régularité à cause du grand nombre de passages à niveau où le moindre incident peut avoir des conséquences importantes. Le plan quinquennal de la SNCB prévoit la suppression de nombreux passages à niveau, notamment entre Enghien et Ath.

M. Neuray a posé une question concernant la gare frontière de Mouscron. Des pourparlers sont actuellement en cours et, à partir du 1^{er} juin prochain, le tronçon Mouscron-Tourcoing sera aussi ouvert pendant la nuit. Loin d'une réduction de l'emploi dans la gare de Mouscron, on peut plutôt s'attendre à une extension du cadre du personnel dans un proche avenir.

Il est indéniable que les études poursuivies au sein de l'Union internationale des chemins de fer en vue d'accélérer la marche des trains de marchandises font apparaître la nécessité d'éliminer les obstacles aux passages des frontières, obstacles parmi lesquels figurent les formalités de douane.

Dans cette optique, on peut s'attendre à des modifications à long terme dans les activités des gares frontières, modifications qui ne se limitent pas au cas particulier de Mouscron, mais s'étendent à tous les points de passage en Europe. Elles ne pourront se réaliser que par

étapes en procédant à des accords bilatéraux entre les Etats voisins et les services douaniers concernés.

Mijnheer Van Oohegem, de « ijzeren Rijn » wordt nu reeds gebruikt voor een beperkt aantal goederentreinen naar het Ruhrgebied. De veralgemening van alle transporten is niet aangewezen, zolang er geen doorlopende taxatie kan worden toegepast voor het volledig traject België-Nederland-Duitsland. In de huidige omstandigheden heeft de NMBS er alle belang bij het vervoer maximaal te organiseren via de lijn Aarschot-Hasselt-Tongeren-Wezet.

M. Hanin a posé la question de savoir s'il ne serait pas préférable de choisir Marloie comme gare Intercity au lieu de Jemelle ou Marche.

M. Hanin. — Ce n'était pas l'objet de ma question.

M. Chabert, Ministre des Communications. — La zone d'attraction de la gare de Marloie compte, en effet, à peu près autant d'habitants que celle de Marche et de Jemelle. La SNCB estime que l'équipement urbain caractéristique déterminant pour le choix d'une gare Intercity est toutefois plus important pour les localités de Jemelle et de Marche.

M. Hanin. — La gare de Marloie est celle de Marche.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Voilà la réponse qui m'est donnée par l'administration, particulièrement celle des chemins de fer.

En ce qui concerne l'embellissement des gares, dont a également parlé M. Hanin, la SNCB a toujours poursuivi dans la mesure des possibilités budgétaires une action visant à rendre ses gares aussi accueillantes que possible. Elle concerne l'entretien des locaux et du mobilier, l'augmentation du service offert aux voyageurs, la décoration florale des quais, etc.

En ce qui concerne les nouvelles gares, il importe de signaler que la SNCB n'en construit que là où le coût d'entretien trop élevé d'installations vétustes le justifie ou là où ses bâtiments ne peuvent plus être transformés à moindre frais pour satisfaire aux besoins actuels.

En effet, la transformation des anciennes gares conformément aux exigences techniques et sociales actuelles s'avère souvent plus coûteuse que la reconstruction de bâtiments modernes et les frais d'entretien ultérieurs seraient, en tout cas, notablement plus élevés.

Cela ne signifie pas que je ne veux pas faire preuve d'efficacité. Je vous ai bien écouté, Monsieur Hanin, lorsque vous avez parlé du roman — car c'en est un — écrit par un Français, ancien ministre lui-même, qui a rappelé que les ministres se plaignaient souvent du fait que leurs décisions n'étaient pas toujours exécutées avec diligence par l'administration.

Je vais faire la preuve de mon efficacité. Il est une gare que je connais bien, parce que je la fréquente régulièrement. C'est la gare du Nord à Bruxelles. Elle est en mauvais état et j'ai demandé à l'administration des chemins de fer de l'embellir et de la faire vite. J'espère que l'année prochaine, la preuve sera faite que mon souhait a été exaucé ! C'est un exemple parmi d'autres.

Monsieur Toussaint, vous avez parlé de la réalisation de travaux à Charleroi même et entre Charleroi et Châtelineau. Un nouveau faisceau sera mis en service à Charleroi-Sud Quai dans un délai d'un mois. L'équipement de la nouvelle cabine de signalisation sera terminé en mai prochain. A Châtelineau, des freins de voies ont été établis et mis en service. Aucune autre extension des installations marchandises à Châtelineau n'est prévue actuellement. La 3^e voie entre Charleroi-Sud Quai et Châtelineau vient d'être mise en service. La mise en service de la 4^e voie est prévue pour mars 1982.

Mijnheer Van Herreweghe, de structuur van het verkeer in de Gentse kanaalzone zoals deze thans bestaat leent zich niet voor de organisatie van treinverkeer, ingevolge de grote spreiding van de werkuren in de diverse ondernemingen. Wij volgen de toestand nauwgezet. Bij een verdere industrialisering en een voortschrijdende tewerkstelling worden reizigerstreinen eventueel in het vooruitzicht gesteld.

De heer De Baere had het over de overweg 25 te Kapellen. Bij koninklijk besluit van 8 november 1956 werd in de afschaffing door middel van overbrugging voorzien.

Men heeft dit voorstel nog niet gerealiseerd omdat vanwege het gemeentebestuur andere oplossingen werden geeist, zoals ingraving van het spoor.

Het voorstel is evenwel prohibitief qua prijs: het kost 1,3 miljard.

In overleg met mijn administratie en de NMBS werden andere alternatieven onderzocht, onder meer de ophoging van de sporen. De mij tot nu toe voorgelegde verslagen doen mij besluiten dat wellicht de individuele afschaffing van deze overweg de enig haalbare oplossing blijkt.

De heer De Rouck handelde over de verbindingen tussen de Vlaamse Ardennen en Brussel. Hierover ging een onderhoud door op mijn kabinet waar diverse wensen werden geformuleerd. Ik heb daar goed nota van genomen en ze aan de bevoegde regionale commissies overgezonden. Deze laatste hebben nu opdracht gekregen samen met de NMBS deze wensen te onderzoeken en na te gaan welke verbeteringen kunnen worden tot stand gebracht. Als streefdatum heb ik mei 1981 vooropgezet.

Last but not least, ik wil eindigen met Limburg.

Limburgse senatoren, onder wie de heer Gerits, stelden vragen in verband met het Maasland.

De regionale commissie-Limburg heeft een eerste onderzoek gewijd aan de door de NMBS gemaakte kosten-batenanalyse van de mogelijke verbindingen met het Maasland. Naargelang van de inhoud van het advies dat mij zal worden verstrekt, zal worden nagegaan, in overleg met de GERV in het geval dat nieuwe investeringen noodzakelijk zijn, welke prioriteiten aan de nodige werken moeten worden gegeven.

Nog steeds op vraag van de heer Gerits over de ontubbeling van het spoor tussen Hasselt en Landen, antwoord ik dat een bestaand plan voorziet in de ontubbeling Hasselt-Alken. Dit plan is in uitvoering. Voor de verdere ontubbeling richting Sint-Truiden werd nog geen beslissing genomen. Alvorens verder te investeren, moet worden nagegaan welke de gevolgen zijn van de modernisering en de electrificatie van de lijn Hasselt-Aarschot-Leuven voor de densiteit van het trafik.

Zo komen wij aan het bijzonder delicate probleem van het vervoer van steenkool van Genk naar Luik via de waterweg of via het spoor.

Het vervoer van steenkolen van de NV Kempische Steenkoolmijnen wordt voor een belangrijk deel georganiseerd via de waterweg, door de NV Steenkolenhaven van Genk. De jongste jaren werden in de steenkolenhaven van Genk trouwens belangrijke investeringen gedaan om dit vervoer te vergemakkelijken.

De firma Cockerill bestudeert reeds enige tijd de mogelijkheid om haar kolenaanvoer, onder meer uit de Kempen, per spoor te laten gebeuren met als doel de behandelingskosten en de produktiviteit te verbeteren.

Hierover geconsulteerd heeft de NMBS vervoerprijzen aangeboden die de vergelijking kunnen doorstaan met de door de concurrentie toegepaste vervoerprijzen. Het betreft hier vervoer waarvoor de spoorweg uitermate geschikt is: met volledige treinen, een geprogrammeerd verkeer, een snelle rotatie van rollend materieel, een goede benutting van de infrastructuur enzovoort. De kostprijs van het spoorwegvervoer wordt door de aangeboden vervoerprijzen gedekt.

In het kader van de door Cockerill nagestreefde kostenbesparende politiek bestaat overigens de mogelijkheid de klassieke terminale operaties gekoppeld aan het spoorwegvervoer te vervangen door een volautomatische lostechniek.

Daarbij dient te worden aangestipt dat de kwestie van een eventuele deelneming van de NMBS in een nieuwe installatie tot op heden niet ter sprake is gekomen.

De ganse zaak bevindt zich immers nog op het stadium van voorafgaande studie en Cockerill heeft nog geen standpunt ingenomen. Deze problematiek wordt momenteel door de diensten van het secretariaat-generaal van het departement van Verkeerswezen onderzocht. Er wordt vooral gezocht naar een oplossing waardoor overbodige infrastructuurkosten worden vermeden. Aan de Limburgse collega's verklaar ik onomwonden dat ik ter zake geen enkele beslissing heb genomen maar deze aangelegenheid met de grootste aandacht volg. Ik zal het dossier zeer zorgvuldig laten bestuderen door mijn administratie daar dit het prototype is van een aangelegenheid waarbij wij de investeringen grondig moeten wikkelen en wegen om te vermijden dat investeringen in één sector tot gevolg zou hebben dat de andere sector daardoor concurrentie krijgt.

Wij moeten dit grondig bekijken. Ik spreek mij daarover vandaag niet uit. De definitieve beslissing zal pas vallen na een wetenschappelijk verantwoorde kosten-batenanalyse. Ik herhaal dat op het ogenblik nog geen beslissing is genomen door Cockerill, noch door mijn departement en derhalve ook niet door de NMBS.

Mijnheer Vangronsveld, u hield zulk een mooi pleidooi dat u verdiende als laatste in de rij te komen.

De heer Jorissen. — *The last but not the least.*

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Ik wil u feliciteren en ook uw collega's die hebben geijverd voor het probleem van Bilzen. Op het departement van Verkeerswezen hebben wij wel duizend dergelijke problemen.

De heer Jorissen. — Duizend?

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Er bestaan inderdaad in ons land duizenden overwegen. Sommige mensen maken de opmerking dat de bespreking van de begroting van Verkeerswezen steeds aanleiding geeft tot tientallen uiteenzettingen of opmerkingen en honderden vragen over kleine problemen. Zij vragen zich af of die parlementsleden zich niet beter zouden inlaten met de grote opties van het verkeersbeleid.

Dat wij inzake Bilzen nog geen beslissing hebben genomen, betekent niet dat wij er ons niet van bewust zijn dat dit voor de mensen uit die streek wellicht één van de belangrijkste problemen is waarmee zij worden geconfronteerd. Wij wensen dat dit zou worden opgelost.

De heer Jorissen. — Zeer juist!

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mijnheer Vangronsveld, hoe graag zou ik u, vanavond, na uw uitstekend pleidooi voor de belangen van de mensen uit uw streek, de oplossing willen geven van dit probleem. Hoe graag zou ik u mededelen dat wij een ondergrondse of bovengrondse verbinding zullen maken of dat wij de bestaande overwegen zullen verplaatsen zodat de mensen ongehinderd hun weg kunnen verder zetten en de gemeente van die plaag zou verlost worden. Ik kan dit echter niet doen. Dit is niet mijn fout, noch de fout van mijn administratie. Uit de jongste gegevens die ik nog gisteravond heb laten opvragen blijkt immers dat voor dit probleem geen technische oplossing gevonden en overeengekomen werd.

Het is een weinig bemoedigende gang van zaken, ik ben de eerste om dat toe te geven. Ik heb beslist zelf op het niveau van mijn kabinet, de ambtenaren van Openbare Werken, van Verkeerswezen, van de spoorwegen rond de tafel samen te brengen om voor dit moeilijke probleem een oplossing te vinden. Hoe is het mogelijk dat voor deze kwestie waarvoor wij in onze begroting de nodige kredieten hebben ter beschikking gesteld, wat duidelijk onze politieke wil verwoordt om ze op te lossen, de ingenieurs met geen voorstel kunnen komen. Ik heb al de moties en petities in dat verband gelezen. Het schijnt dat men zelfs de minister van Verkeerswezen heeft willen kidnappen ten einde een oplossing te bespoedigen. Ik beloof dat ik er een prioritaair punt van zal maken en dat ik binnen de drie maanden — dat is een gevaarlijke verbintenis voor een minister vanop deze tribune — mijn technici, ook die van Openbare Werken, de opdracht geeft een oplossing te vinden. Ook zal ik de mensen van Bilzen daarbij betrekken.

Ik ben u allen zeer dankbaar voor de aandacht waarmee u mijn lange antwoord heeft beluisterd. Er waren honderden vragen, die ik trouwens niet alle heb kunnen beantwoorden. Ik dank u ook voor het vertrouwen dat u mij wilt schenken. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Vangronsveld. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord dat bemoedigend is voor de mensen in mijn streek. Wanneer men bedenkt dat 7 à 800 jaar geleden Venetië op palen werd gebouwd, dat kathedralen zoals die van Antwerpen, Brussel en Keulen op moerassige grond werden gebouwd, dan moet het voor onze ingenieurs mogelijk zijn om deze tunnel te bouwen. Aan de boorden van de Rijn werd een tunnel gebouwd op minder dan één jaar tijd, nl. te Bad-Hönnningen (bij Remagen). Bij ons moet dit ook mogelijk zijn.

M. le Président. — La parole est au comte du Monceau de Bergendal.

M. le comte du Monceau de Bergendal. — Monsieur le Ministre, vous avez eu des gestes approuvés lorsqu'on a parlé de la gare d'Orignies. Cela veut-il dire que, comme pour le passage à niveau de Bilzen, dont je connais les difficultés depuis plus de 40 ans, nous aurons aussi la chance d'obtenir, dans les trois mois, les aménagements nécessaires de cette gare?

De heer Maes. — Mijnheer de Voorzitter, het antwoord van de minister heeft mij op vele gebieden ontgoocheld maar vooral in verband met de taaloestanden bij Sabena heeft zijn antwoord mij geen voldoening geschonken. Het is niet de eerste keer dat men zegt dat het in orde komt of bijna in orde is. Ik houd mij aan de feiten en die zijn dat de beloften gedaan in 1963, bij « Hertoginnedal », een begin van uitvoering kregen door een koninklijk besluit in oktober 1978, zeggend dat er binnen de vier maanden een taalkader diende te verschijnen dat er nog steeds niet is en dat dus degenen die de sanering willen saboteren nog een jaar gewonnen hebben.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur du Monceau, en ce qui concerne la gare d'Ottignies, comme vous avez posé votre question à la fin du débat, je n'ai pas disposé du temps nécessaire pour faire établir une réponse technique précise, mais je puis vous assurer que je vous la communiquerai dès demain.

M. le comte du Monceau de Bergendal. — Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

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

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb mijn naam laten schrappen in de lijst van de sprekers in dit debat omdat een aantal vragen die ik wou stellen reeds beantwoord waren.

Ik wil nu enkel één opmerking maken.

Vrij recent werd in een programma « Terloops » van de BRT opgemerkt dat van de NMBS en van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid in de Brusselse bioscopen ééntalige gesproken reclame in het Frans laten lopen.

Ik vraag u nu geen antwoord, Mijnheer de Minister, maar het is duidelijk dat de NMBS en de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid geen kapitalen mogen besteden aan gesproken reclame in de Brusselse bioscopen die niet perfect tweetalig is. Het programma « Terloops » heeft daar twee jaar te reke op gewezen en wij vragen u instructies te willen geven aan de NMBS en aan de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid opdat deze reclame tweetalig zou zijn, zoniet hebben wij er geen geld voor over.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Dit lijkt mij evident. Ik zal deze klacht laten onderzoeken, Mijnheer De Seranno.

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

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1980

Discussion et vote des articles

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de 1980.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1980.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents n° 5-XIV-1 et 2 du Sénat, session 1979-1980.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie gedrukte stukken nrs. 5-XIV-1 en 2 van de Senaat, zitting 1979-1980.)

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

*Crédits pour les dépenses courantes (titre I),
pour les dépenses de capital (titre II)
et pour les amortissements de la dette publique (titre III)*

Article 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1980, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits non dissociés	Crédits dissociés	
		Crédits d'engage- ment	Crédits d'ordonnan- cement
TITRE I			
Dépenses courantes	68 550,3	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital	8 164,2	23 761,0	16 764,0
Totaux (titres I et II)	76 714,2	23 761,0	16 764,0
TITRE III			
Amortissements de la dette pu- blique	1 500,0	—	—
Totaux généraux (titres I, II et III)	78 214,5	23 761,0	16 764,0

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

*Kredieten voor de lopende uitgaven (titel I),
voor de kapitaaluitgaven (titel II)
en voor de aflossing van de rijksschuld (titel III)*

Artikel 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1980 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Niet- gesplitste kredieten	Gesplitste kredieten	
		Vast- leggings- kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL			
Lopende uitgaven	68 550,3	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven	8 164,2	23 761,0	16 764,0
Totalen (titels I en II)	76 714,5	23 761,0	16 764,0
TITEL III			
Aflossingen van de rijks- schuld	1 500,0	—	—
Algemene totalen (titels I, II en III)	78 214,5	23 761,0	16 764,0

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

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

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

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het Departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende ver-

mogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulp gelden en toelagen van sociale aard (sectie 31: art. 33.02; sectie 35: art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 50 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Par dérogation aux dispositions de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les soldes des crédits non dissociés ci-après peuvent être reportés à l'année suivante dans les mêmes conditions que les crédits dissociés:

Titre I;

Section 31, article 34.02.

Section 32, article 32.01.

Art. 4. Bij afwijking van de beschikkingen van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de saldi van de volgende, niet gesplitste kredieten naar het volgend jaar worden overgedragen in dezelfde voorwaarden als de gesplitste kredieten:

Titel I:

Sectie 31, artikel 34.02.

Sectie 32, artikel 32.01.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Par dérogation aux dispositions des articles 5, 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés ci-après, peuvent être utilisés pour le paiement de dépenses créées au cours d'années budgétaires antérieures:

Titel I:

Section 01, article 33.01.

Section 31, articles 12.01, 12.25, 31.01, 33.01, 34.04.

Section 32, articles 12.01, 12.22, 12.24.

Section 33, articles 12.01, 12.24.

Section 35, articles 12.01, 33.01.

Section 36, articles 12.01, 33.01.

Art. 5. Bij afwijking van de beschikkingen van de artikelen 5, 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de volgende, niet gesplitste kredieten worden aangewend tot het vereffenen van uitgaven ontstaan tijdens vroegere begrotingsjaren:

Titel I:

Sectie 01, artikel 33.01.

Sectie 31, artikelen 12.01, 12.25, 31.01, 33.01, 34.04.

Sectie 32, artikelen 12.01, 12.22, 12.24.

Sectie 33, artikelen 12.01, 12.24.

Sectie 35, artikelen 12.01, 33.01.

Sectie 36, artikelen 12.01, 33.01.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Le paiement des allocations de naissance et des indemnités pour frais funéraires s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 6. De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafeniskosten geschiedt volgens de regels vastgesteld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijkscomptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 33 (enseignement), du titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Art. 7. De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 33 (onderwijs), van titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses de capital

Art. 8. Par dérogation aux dispositions contenues dans le dernier alinéa de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés inscrits sous le titre II de la présente loi peuvent être reportés à l'année suivante dans les mêmes conditions que les crédits dissociés, à l'exception de ceux prévus aux divers articles 74.

Bijzondere bepalingen betreffende de kapitaaluitgaven

Art. 8. Bij afwijking van de beschikkingen van de laatste alinea van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de niet-gesplitste kredieten ingeschreven onder de titel II van deze wet naar het volgend jaar worden overgedragen in dezelfde voorwaarden als de gesplitste kredieten met uitzondering van die ingeschreven onder de diverse artikelen 74.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 9. Le ministre des Communications est autorisé à accorder des avances provisionnelles à valoir sur les crédits d'ordonnancement alloués pour l'année budgétaire 1980 aux articles 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 (section 31 — Transports et Aéronautique) à concurrence des prestations accomplies par la Société nationale des Chemins de fer belges et non encore remboursés à celle-ci par l'Etat.

Art. 9. De minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd provisionele voorschotten toe te staan in vermindering van de ordonnanceringskredieten verleend voor het begrotingsjaar 1980 op de artikelen 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 en 27 (sectie 31 — Vervoer en Luchtvaart) ten belope van de prestaties uitgevoerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en aan deze laatste nog niet terugbetaald door de Staat.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 10. Le Roi peut, en cas de besoin et dans le cadre des crédits pour les investissements de la Société nationale des Chemins de fer belges prévus pour l'année budgétaire 1980 aux articles 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 (section 31 — Transports et Aéronautique), opérer des transferts entre crédits d'engagement et entre crédits d'ordonnancement.

L'arrêté royal de transfert doit être contresigné par le ministre du Budget.

Art. 10. De Koning mag, zo nodig en in het raam der kredieten voor de investeringen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voorzien voor het begrotingsjaar 1980 onder de artikelen 81.01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16,

17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 en 27 (sectie 31 — Vervoer en Luchtvaart), overschrijvingen verrichten tussen vastleggingskredieten en tussen ordonnanceringskredieten.

Het koninklijk besluit houdende overschrijving van kredieten moet medeondertekend worden door de minister van Begroting.

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (titre IV)

Art. 11. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 9 530,3 millions de francs pour les recettes et à 9 567,6 millions de francs pour les dépenses.

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

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

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

Afzonderlijke sectie (titel IV)

Art. 11. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 9 530,3 miljoen frank voor de ontvangsten en op 9 567,6 miljoen frank voor de uitgaven.

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

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (titre VII)

Art. 12. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes de l'année 1980 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 3 757 800 000 francs et pour les dépenses à 4 295 972 000 francs.

La Régie des Voies aériennes est autorisée à utiliser :

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

2° Les disponibilités de son Fonds spécial à titre de fonds de roulement pour ses dépenses courantes à concurrence d'un montant de 650 millions de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 280 000 000 de francs et les dépenses pour ordre à 280 000 000 de francs.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 12. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwezen voor het jaar 1980.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 3 757 800 000 frank en voor de uitgaven 4 295 972 000 frank.

De Regie der Luchtwezen is ertoe gemachtigd :

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

2° De beschikbaarheden van haar Bijzonder Fonds als bedrijfskapitaal voor haar lopende uitgaven te gebruiken ten belope van een maximumbedrag van 650 miljoen frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 280 000 000 frank en de uitgaven voor orde op 280 000 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 13. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure de l'année 1980 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 107 035 000 francs et pour les dépenses à 111 315 000 francs.

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

Art. 13. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart voor het jaar 1980.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 107 035 000 frank en voor de uitgaven 111 315 000 frank.

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 14. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1980 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 181 878 000 francs et pour les dépenses à 4 180 795 000 francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 1 118 268 000 francs et les dépenses pour ordre à 1 118 268 000 francs.

Le ministre des Finances est autorisé à payer, à partir du 1^{er} janvier 1980, par avance du Trésor, les traitements, salaires, indemnités et pensions du personnel en activité ou retraité de la Régie des Transports maritimes. Ces dépenses seront remboursées au Trésor à charge du budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1980.

Art. 14. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1980.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 181 878 000 frank en voor de uitgaven 4 180 795 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 1 118 268 000 frank en de uitgaven voor orde op 1 118 268 000 frank.

De minister van Financiën wordt gemachtigd, met ingang van 1 januari 1980, per Schatkistvoorschot te betalen de wedden, lonen, vergoedingen en pensioenen van het actief en op rust gesteld personeel van de Regie voor Maritiem Transport. Deze uitgaven zullen aan de Schatkist worden teruggestort ten laste van de begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1980.

— Adopté.

Aangenomen.

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

Wij stemmen volgende week over het ontwerp van wet in zijn geheel.

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNÉE BUDGETAIRE 1979

Discussion et vote des articles

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen

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

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

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents n^{os} 6-XIV-1 et 2 du Sénat, session 1979-1980.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie gedrukte stukken nrs. 6-XIV-1 en 2 van de Senaat, zitting 1979-1980.)

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

I. Ajustements des crédits

Article 1^{er}. Les crédits prévus au titre I — Dépenses courantes, et au titre II — Dépenses de capital, du budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1979, sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi, et à concurrence de (en millions de francs) :

Ajustements	Crédits non dissociés	Crédits dissociés	
		Crédits d'engage- ment	Crédits d'ordonnan- cement
TITRE I			
<i>Dépenses courantes</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	311,6	—	—
Réductions	141,6	—	—
Crédits supplémentaires pour les années antérieures . .	114,8	—	—
TITRE II			
<i>Dépenses de capital</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	3 223,3	857,0	427,0
Réductions	—	857,0	427,0
Crédits supplémentaires pour les années antérieures . .	10,9	—	—

I. Kredietaanpassingen

Artikel 1. De kredieten ingeschreven onder de titel I — Lopende uitgaven, en onder de titel II — Kapitaaluitgaven, van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1979, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken) :

Aanpassingen	Niet- gesplitste kredieten	Gesplitste kredieten	
		Vast- leggings- kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL I			
<i>Lopende uitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	311,6	—	—
Verminderingen	141,6	—	—
Bijkredieten voor vroegere ja- ren	114,8	—	—
TITEL II			
<i>Kapitaaluitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	3 223,2	857,0	427,0
Verminderingen	—	857,0	427,0
Bijkredieten voor vroegere ja- ren	10,9	—	—

— Adopté.
Aangenomen.

II. Dispositions diverses

Art. 2. Le ministre des Communications est dispensé de recouvrer à charge des armements ci-après la somme indiquée en regard de leur nom et dont ils sont redevables du chef des subsides qui leur ont été alloués au cours des années 1934-1937.

SA	26 966 266 francs
SA Armement	32 338 787 francs
	59 305 013 francs

II. Diverse bepalingen

Art. 2. De minister van Verkeerswezen wordt ontslagen ten laste van de volgende rederijen de som tegenover hun naam vermeld, terug te vorderen welke zij verschuldigd zijn uit hoofde van hun in de jaren 1934-1937 uitbetaalde subsidies.

NV	26 966 226 frank
NV Armement	32 338 787 frank
	59 305 013 frank

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 3. Le ministre des Communications est autorisé à renoncer à récupérer à charge de M. V. R., membre du personnel de la RTM, la somme de 379 497 francs, au chef d'allocations familiales payées à l'intéressé par la Régie des Transports maritimes.

Art. 3. De minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd te verza-ken aan de terugvordering ten laste van de heer V. R., personeelslid van de RMT, van de som van 379 497 frank uit hoofde van kinderbijslagen uitgekeerd aan betrokkene door de Regie voor Maritiem Transport.

— Adopté.
Aangenomen.

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

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

— Adopté.
Aangenomen.

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

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

— Adopté.
Aangenomen.

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

Wij stemmen volgende week over het ontwerp van wet in zijn geheel.

La parole est à M. Roland Gillet pour développer son interpellation.

M. R. Gillet. — Monsieur le Ministre, de nombreux intervenants vous ont remercié. J'espère pouvoir en faire autant à l'issue de mon interpellation, après avoir entendu votre réponse.

Le 28 novembre 1979, je vous posais une question écrite relative à une recommandation de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe. Le Conseil recommandait aux Etats membres, en conformité avec son statut, de créer, dans chaque aéroport, une commission consultative où devraient être représentées les autorités aéroportuaires — chez nous, la Régie des voies aériennes —, les compagnies aériennes — chez nous, la Sabena et les compagnies utilisant l'aéroport concerné —, les usagers — chez nous les associations de consommateurs et les sociétés de voyage — ainsi que les riverains de l'aéroport, chez nous les victimes du bruit provoqué par le passage des avions.

Il me paraît évident que cette recommandation avait pour objectif majeur de concilier les nécessités des transports aériens et la situation inconfortable des riverains d'aéroport.

Le moins qu'on pouvait espérer d'une réponse à cette question eût été d'entendre que le gouvernement belge, sensible à cette recommandation, avait pris la décision de mettre à l'étude une formule qui aurait pu — et dû — rencontrer les préoccupations de l'assemblée du Conseil de l'Europe.

L'existence de problèmes sérieux posés par le bruit des décollages et des atterrissages à l'aéroport national de Zaventem permettait d'espérer également des précisions relatives à la situation actuelle des riverains qui continuent à être traumatisés.

Au lieu de cela, votre réponse fut qu'il existait un comité consultatif de la Régie des voies aériennes, que ce comité comprenait des représentants des transporteurs et des grandes agglomérations et qu'il

ne vous paraissait pas opportun de créer un comité consultatif supplémentaire. Je considère cette réponse comme inadmissible et je m'explique.

1. Le comité consultatif existant n'a aucun rapport avec celui qui est recommandé par l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe.

Pour cette assemblée le comité à créer devait avoir pour but principal d'étudier les conséquences des bruits causés par les avions et la situation des riverains victimes de ces bruits.

Le comité consultatif auquel vous avez fait allusion dans votre réponse n'a pas été créé dans cette intention et on peut se demander s'il a jamais étudié sérieusement le problème posé.

Si oui, on peut affirmer qu'il n'a pas été fort utile aux riverains puisque les bruits n'ont pas diminué, au contraire.

2. Considérer avoir répondu au souhait de l'organisation européenne en mentionnant l'existence d'un comité consultatif constitué par les auteurs du bruit est une dérision.

Dérision qui rappelle l'incident qui eut lieu dans les locaux des commissions permanentes de la Chambre, voici quelques années, au moment où j'interpellerai votre prédécesseur au département des Communications, M. Bertrand, déjà à propos du bruit des avions survolant l'agglomération bruxelloise à basse altitude.

Au moment où l'honorable ministre me répondait, de façon catégorique, qu'il était exclu qu'un avion puisse survoler l'agglomération à basse altitude, sa voix fut couverte par le bruit d'un Boeing passant vraiment très bas, au niveau du Parlement.

Cela s'est passé ainsi à la Chambre; nous en étions malades de rire.

M. Chabert, Ministre des Communications. — C'est vous qui aviez envoyé le Boeing, sans doute!

M. R. Gillet. — M. Bertrand m'a, en effet, suspecté d'avoir demandé à la Sabena de faire survoler le Parlement, pendant sa réponse. Je n'en avais, hélas! pas le pouvoir. Dommage, cela eût été amusant!...

En réalité, vous avouez que vous n'avez pas constitué et — ce qui est plus grave — que vous ne constituerez pas le comité consultatif préconisé par l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et où seraient représentés, outre les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes, les principales victimes du bruit provoqué par les passages d'avions, c'est-à-dire les riverains situés tout le long des lignes d'atterrissage et de décollage à Bruxelles-National.

Si vous me répondez que la commission existante comprend des délégués des grandes agglomérations, j'aimerais que vous nous en citiez la liste. Nous vous écouterons avec intérêt tout en ne perdant pas de vue que le problème posé se limite essentiellement, par son importance et par sa fréquence, à l'agglomération bruxelloise et à sa périphérie. Puis-je donc vous prier de nous donner la composition de la commission existante?

3. Les réclamations des riverains se font de plus en plus fréquentes et de plus en plus nombreuses et il est évident que des mesures devraient être prises, et qu'elles ne le sont pas, afin d'éviter les bruits provoqués par des passages à trop basse altitude au-dessus de l'agglomération bruxelloise.

Je précise que si je me limite à cette agglomération, c'est parce que je la connais bien et que je suis de ceux qui sont les témoins non privilégiés des dégâts moraux créés par ces bruits. Je présume que le problème peut se poser pour les riverains d'autres aéroports, sans doute à un niveau différent en fonction de la fréquence des passages.

L'année dernière, je vous ai posé une question au sujet d'un avion qui a survolé en pleine nuit et à très basse altitude les communes du sud-est de l'agglomération bruxelloise. Vous avez reconnu qu'un avion régulier (SN 122) transportant du fret avait atterri entre 3 et 4 heures du matin et qu'un avion militaire du type Boeing 727 à destination de l'Afrique avait décollé à 3 h 39 du matin. Des dizaines de milliers de personnes ont été ainsi réveillées en plein sommeil.

Monsieur le Ministre, je me demande s'il ne serait pas intéressant que vous-même et le directeur de la Régie des voies aériennes, soyez réveillés en même temps que nous. La bonne formule ne serait-elle pas de vous téléphoner vers 3 ou 4 heures du matin, lorsqu'un avion passe à basse altitude, pour que vous sachiez que de nombreux habitants sont traumatisés par ce bruit infernal?

M. Chabert, Ministre des Communications. — Ne le dites pas trop haut, Monsieur Gillet. Dernièrement, cela m'est arrivé! Je n'irai pas jusqu'à vous suspecter. (Sourires.)

M. Gillet. — Monsieur le Ministre, je n'ai pas encore songé à chercher votre numéro de téléphone...

Je vous parlerai dans un instant des conséquences dommageables, pour la santé des habitants de ces quartiers, de la pollution par le bruit.

Je voudrais, avant cela, vous dire mon inquiétude à la lecture d'informations publiées dans la presse. Je vais vous lire un article récemment paru dans un journal francophone: «Valoriser une escale. Parmi les compagnies étrangères qui d'emblée ont joué la carte de l'aéroport fret de Bruxelles-National, il y a évidemment lieu de citer Pan Am-Cargo, qui achemine chaque semaine dix «Boeing 747F» de fret pur. Cinq vols viennent en direct de Chicago et repartent vers New York avec un arrêt à Londres. Inversement, cinq vols provenant de New York aboutissent à Bruxelles, après une escale londonienne, avant de repartir en direct vers Chicago. Ces avions se posent en pleine nuit, ce qui est un avantage fort apprécié...» — des compagnies aériennes, bien entendu — «et qu'on ne trouve pas dans les aéroports des pays voisins. La Pan Am qui a traité 31 800 tonnes de fret à Bruxelles-National en 1979 espère arriver à plus de 50 000 tonnes pour 1980. Indépendamment de l'action de Brucargo pour valoriser la plate-forme bruxelloise, il y a lieu de citer l'initiative, prise cette semaine, par le ministre des Communications, M. Chabert, qui a décidé de diminuer de 11 p.c. les droits d'atterrissage pour les avions-cargos se posant à Bruxelles-National. La mesure est d'autant plus significative que l'on apprend que dans le même temps les autorités aéroportuaires britanniques ont décidé d'augmenter de 30 p.c. les droits d'atterrissage, cela pour toutes les catégories d'avions. Or, les tarifs londoniens étaient déjà jusqu'ici parmi les plus élevés.

Cette information, si elle se vérifie ou si vous la confirmez, est tout bonnement dramatique. Je souhaite vraiment, dans ce cas, que toute la presse publie en bonne place cette décision, afin que la population comprenne bien ce qui l'attend. Ainsi, au moment où se généralise, dans chaque aéroport de tous les pays qui nous entourent, une interdiction d'atterrir ou de décoller au-delà de 23 heures pour les uns, de minuit pour les autres, nous, en Belgique, et particulièrement à Bruxelles, nous allons autoriser des escales en pleine nuit pour des avions-cargos, à raison de dix opérations bruyantes par semaine pour une seule compagnie aérienne.

Monsieur le Ministre, il m'arrive de voyager beaucoup. Je voyage aussi à l'extérieur de l'Europe et même dans les pays les plus reculés, où l'on tient peut-être moins compte — mais on devrait le faire, bien entendu — de la santé morale des populations et où les aéroports sont situés parfois à 100 km d'une grande agglomération. Là, il n'est plus permis d'atterrir pendant la nuit. Dans le monde entier, quel que soit le pays, c'est devenu une exception et ici, par la lecture des journaux — j'espère que vous démentirez — j'apprends que Bruxelles va faire exception à la règle.

Que vous réduisiez ou non les droits d'atterrissage, c'est votre affaire et personne ne songe à vous reprocher de valoriser une escale belge, mais vous devez savoir que décider l'utilisation d'un aéroport à plusieurs reprises en pleine nuit et plusieurs jours de la semaine, sans consulter les riverains concernés, serait un véritable scandale.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Il ne faut tout de même pas exagérer!

M. R. Gillet. — Mais ce n'est pas exagérer, Monsieur le Ministre. Dans ce que je viens de dire ici je n'ai rien exagéré, si toutefois l'information est confirmée par vous. Dans tous les cas, ce serait un scandale si Bruxelles-National, de tous les aéroports d'Europe, reste celui où l'on peut encore se poser la nuit et où l'on se met à promouvoir une politique d'atterrissage et de décollage la nuit, alors que des traumatismes graves dont je vais vous parler sont constatés actuellement dans la population. Tout le corps médical est au courant.

C'est la raison pour laquelle votre commission consultative me paraît insuffisamment composée. et même le serait-elle, puis-je vous demander de nous dire

- Quelle est la fréquence de ses réunions;
- Quels sont les décisions ou les avis qu'elle a donnés au cours des deux dernières années;
- A-t-elle été consultée à propos de l'information que je viens de rapporter et quel a été son avis?

Cela dit, ne croyez-vous pas que vous vous honoreriez en cessant de vous obstiner à ne pas rencontrer les souhaits du Conseil de l'Europe et à refuser de consulter les victimes des excès de bruits éventuels? Le moment est à la concertation et votre parti n'a que ce mot ou à la bouche, ou dans ses conclusions de congrès. Pourquoi, vous, refuseriez-vous cette consultation, cette concertation qui me paraît, dans ce cas, bien indispensable?

Je terminerai mon intervention par un rappel des conséquences de la pollution par le bruit, afin que vous réfléchissiez bien aux consé-

quences de votre décision. Précisément, le journal *Le Soir* publie ces jours-ci un dossier extrêmement complet sur les méfaits du bruit. Soucieux de ne pas prolonger cette interpellation, je vous y renvoie. Vous y trouverez des informations très détaillées sur les risques réels de la nuisance que je dénonce et qui sont communiqués par les milieux médicaux. Je me bornerai à relever quelques brèves observations concernant les dangers auxquels la population est exposée par la faute du bruit des avions.

1. Le bruit perturbe le sommeil dès qu'il dépasse 40 à 45 décibels.

2. Le stress ne s'arrête pas au seul système nerveux. Celui-ci provoque des altérations en cascade dans le système hormonal, voire dans le système cardio-vasculaire.

3. Le décollage d'un avion représente 110 décibels.

Certains pays ont tellement bien compris les dangers qu'ils appliquent des taxes d'atterrissage proportionnelles au bruit provoqué par les types d'avions.

Récemment encore, je lisais dans un journal qu'en France, à la demande du Président de la République, une décision avait été prise pour tous les aéroports français où l'on modulerait les taxes d'atterrissage selon le bruit mesuré de chaque type d'avion.

De plus, ces pays empêchent les mouvements d'avions au cours de la nuit. Reconnaissez que votre commission consultative, si elle avait été autrement composée, vous aurait proposé de prendre ces initiatives. Au lieu de cela, il n'est pas question, du moins à notre connaissance, de moduler les taxes d'aéroport et il est question de permettre de nombreux atterrissages de nuit par des avions-cargos.

Dans les circonstances actuelles, pareille attitude est inadmissible et j'espère que vous tiendrez compte du cri d'alarme que je vous lance, en attendant que vous acceptiez de prendre la décision de modifier enfin la composition de votre commission consultative.

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

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur le Président, mes chers collègues, je puis faire remarquer à M. Gillet que l'invitation d'instaurer la commission consultative dont il était question dans sa question écrite n'a pas été recommandée en 1968, ni préconisée par une résolution de la même année, mais par la recommandation n° 875 en date du 4 octobre 1979.

Bien avant, le problème du bruit des avions a retenu l'attention particulière du département. Les premières mesures datent de 1965 quand on procédait à la limitation des essais de moteurs et des vols d'entraînement. La procédure d'utilisation préférentielle des pistes a été appliquée dès 1970. La mise au point des routes normalisées s'est faite en 1971, avec mise en application dès 1972. Jusqu'à la fin de 1974 le perfectionnement de ces routes a été poursuivi.

De la même période date l'interdiction de décollage et d'atterrissage entre 23 heures et 6 heures sur les aérodromes civils belges des avions non conformes aux normes acoustiques fixées par l'annexe 16 de la convention de Chicago.

M. R. Gillet. — Quels sont les avions conformes ?

M. Chabert, Ministre des Communications. — J'ai pris cette décision en 1975 et elle est appliquée depuis lors.

M. R. Gillet. — Donc tous les avions conformes décollent et atterrissent la nuit ?

M. Chabert, Ministre des Communications. — A Bruxelles, comme dans tous les aéroports d'Europe.

M. R. Gillet. — Non, Monsieur le Ministre, c'est inexact. A minuit, on ne décolle plus et on n'atterrit plus dans les aéroports.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Vous vous trompez, Monsieur Gillet.

M. R. Gillet. — Un 747 est un avion conforme et cet avion pourrait normalement atterrir et décoller dans notre pays à 3 heures du matin ! Ce n'est pas normal. Je vous défie de citer un aéroport où un avion peut légalement atterrir ou décoller après minuit. Ni Paris, ni Londres, ni Francfort ne le permettent.

M. Chabert, Ministre des Communications. — Nous appliquons les normes européennes.

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

Enfin en mai 1975, un arrêté ministériel fixant les normes acoustiques pour la délivrance des certificats de navigabilité aux avions subsoniques était pris qui allait contribuer à l'assainissement progressif mais sensible des flottes des exploitants belges.

S'il est difficile de s'entendre sur la notion de « passages à trop basse altitude », je puis assurer M. Gillet que les routes normalisées dont question prescrivent non seulement des trajectoires mais aussi des altitudes à respecter. Les infractions à ces prescriptions sont passibles de peines prévues par le chapitre II de la loi du 27 juin 1937 réglementant la navigation aérienne.

Il ressort d'ailleurs des dossiers traités que les réclamations des riverains se font moins nombreuses. Ceci va de pair avec le rétrécissement observé au fil des années des zones de gêne, dû à l'amélioration progressive de qualités acoustiques des avions de transport et l'introduction de techniques opérationnelles de moindre bruit telles que notamment l'approche décelérée à l'atterrissage.

Je tiens à votre disposition des études faites à ce sujet.

Il est institué à la Régie des voies aériennes un comité consultatif composé de : deux conseillers représentant l'aéronautique civile, deux conseillers représentant le ministre de la Défense nationale, deux conseillers représentant le ministre ayant l'enregistrement des domaines et la trésorerie dans ses attributions, un conseiller représentant le ministre ayant le budget dans ses attributions, cinq conseillers représentant les grandes agglomérations urbaines.

M. R. Gillet. — Lesquelles ?

M. Chabert, Ministre des Communications. — Les grandes agglomérations urbaines. Vous n'allez pas me dire que Bruxelles n'est pas une grande agglomération !

M. R. Gillet. — Quel est le nom du conseiller qui représente l'agglomération bruxelloise ?

M. Chabert, Ministre des Communications. — Je ne l'ai pas ici mais je vous le donnerai.

M. R. Gillet. — Ce serait extrêmement intéressant, Monsieur le Ministre.

M. Chabert, Ministre des Communications. — ... Deux conseillers choisis après consultation des organismes belges exploitant des transports aériens, cinq conseillers choisis après consultation des organisations syndicales les plus représentatives du personnel. Siègent également dans ce comité un représentant de la ville d'Ostende, ainsi que de la commune de Zaventem. Ce comité s'est réuni trois fois en 1978 et deux réunions ont été prévues en 1979, dont la dernière a été postposée au début du mois de janvier de cette année. Ce comité donne son avis sur le projet de programme d'activités, toutes les opérations immobilières, les budgets, les emprunts, le statut, les cadres et les barèmes du personnel.

Il instruit également toute affaire et donne son avis sur toute question en vue de la réalisation de l'objet de la Régie des voies aériennes.

Comme j'ai eu l'occasion de répondre à M. Gillet, je ne suis pas favorable à la création d'une ou des commissions consultatives permanentes dotées d'un mandat statutaire pour l'examen du problème du bruit. Le statut du Comité consultatif de la Régie des voies aériennes lui permet de faire toute suggestion dans ce domaine. La constatation que ni les représentants des grandes agglomérations urbaines ni les observateurs de Zaventem ni d'Ostende dans ce Comité consultatif ne m'ont pas encore proposé de suggérer une discussion, à ce sujet ne préjuge en rien l'avenir.

Par contre, des groupes de travail ont été constitués lorsque cela s'avérait nécessaire pour trouver des solutions à des problèmes particuliers. Ceci a été le cas à Gand-Sint-Denijs-Westrem, Grimbergen et Spa.

En outre, des présentations sur le problème du bruit ont été données, à leur demande, aux autorités des communes d'Evere, en 1978, et de Woluwe-Saint-Lambert, en 1979. Il ne s'agit donc pas d'ignorer les plaintes des populations avoisinantes, mais d'y donner la suite la plus adéquate.

Enfin, vous m'avez posé une question relative au trafic fret de la Pan Am. Les avions que cette compagnie utilise répondent entièrement aux normes acoustiques. En outre, si des atterrissages ont lieu la nuit, ces avions utilisent normalement la piste 25L, ce qui signifie qu'ils ne passent pas au-dessus de l'agglomération. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — La parole est à M. Roland Gillet.

M. R. Gillet. — Monsieur le Ministre, vous avez reconnu qu'en dépit d'une décision visant à interdire le décollage et l'atterrissage entre 23 heures et 6 heures du matin, on a autorisé les avions qui répondent aux normes acoustiques — je reprends vos propres termes — à atterrir et à décoller pendant la nuit à Bruxelles-National. Les avions qui répondent aux normes acoustiques, Monsieur le Ministre, ne sont pas des avions qui ne font pas de bruit, mais qui, pendant la journée, produisent des décibels à un niveau qui n'est pas nécessairement gênant. La nuit, il est matériellement impossible pour un avion quelconque de rester en dessous du niveau de décibels qui ne réveille pas les gens lorsqu'il passent au-dessus de leurs demeures.

Vous devriez très sérieusement réexaminer le problème. Vous devriez, comme le font les ministres des Communications d'autres pays, envisager l'interdiction totale d'atterrissage et de décollage la nuit, interdiction réclamée par tant de monde, surtout lorsqu'il s'agit d'avions transportant du fret. Les intérêts en jeu justifient-ils vraiment les inconvénients causés à des milliers de riverains?

Enfin, revenant à la composition de la commission à laquelle vous avez fait allusion, il est effarant d'apprendre qu'elle compte deux représentants des Domaines — à propos de quoi? — deux représentants de la Défense nationale, un représentant du Budget et, noyé tout seul dans cette masse, un représentant pour l'agglomération bruxelloise qui représente tous les riverains et toute la population concernée.

Votre réponse est totalement insatisfaisante. Je suis convaincu que l'opinion publique vous obligera à prendre la seule décision qui s'impose et qui est prise partout ailleurs: en terminer avec les atterrissages et les décollages, après minuit, dans chaque aéroport du pays. Sinon, après avoir été averti comme vous l'avez encore été aujourd'hui, vous finirez par porter la lourde responsabilité des répersucions, au plan médical, de la situation.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN ELSSEN AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «DE OVERNAME VAN DE MAATSCHAPPIJ EUROCHEMIC TE DESSEL»

QUESTION ORALE DE M. VAN ELSSEN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES DUR «LA REPRISE DE LA SOCIÉTÉ EUROCHEMIC A DESSEL»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Elsen aan de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken over «de overname van de maatschappij Eurochemic te Dessel».

Het woord is aan de heer Van Elsen.

De heer Van Elsen. — Mijnheer de Voorzitter, Mevrouw de Minister, Heren Ministers, Dames en Heren, ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om een woord van protest te uiten wegens het feit dat hier niet meer de procedure van de mondelinge vragen, zoals oorspronkelijk is voorzien in ons reglement, wordt gevolgd.

In het reglement van de Senaat staat dat in principe de mondelinge vragen moeten worden gesteld bij het begin van de vergadering van donderdagnamiddag, tenzij er anders over wordt beslist.

Tot het principe van een dringende mondelinge vraag hoort dat een dringend antwoord noodzakelijk is.

Het is reeds de derde maal dat ik hier een mondelinge vraag stel en telkens wordt het antwoord daarop voorgelezen door ministers die eigenlijk ter zake niet bevoegd zijn, hoewel ik de charmes van Mevr. de minister die mij nu zal antwoorden geenszins in twijfel trek. Indien deze vraag op een vorige zitting zou gesteld zijn, zou minister Galle geantwoord hebben; vandaag is het Mevr. de minister De Pauw. Mocht het later zijn, dan ware het allicht weer iemand anders van de regering die een antwoord zou geven.

De Voorzitter. — Mijnheer Van Elsen, die kwestie zal opnieuw worden besproken in de commissie voor de Parlementaire Werkzaamheden aanstaande woensdag.

Gelieve u nu te beperken tot het stellen van uw mondelinge vraag.

De heer Van Elsen. — Op 12 juli 1979 stelde ik aan de minister van Economische Zaken volgende vraag in verband met de overname van Eurochemic te Dessel:

«Onze eerste vraag betreft het statuut van Eurochemic. In de anti-krisiswet van 1978 werd gesteld dat het bedrijf voorlopig blijft door-

werken met een optie van overname door de Belgische Staat. Deze voorlopige periode zou eindigen einde 1978. Een definitieve beslissing zou slechts worden getroffen na het parlementair energiedebat. Een eventuele inschakeling in een nieuwe op te richten Belgische maatschappij werd in het vooruitzicht gesteld.

De Minister heeft mij toen geantwoord:

«Krachtens een op 24 juli 1978 tussen de Belgische regering en de maatschappij Eurochemic gesloten overeenkomst neemt België de installaties van deze maatschappij te Mol-Dessel over. Een gedeelte van de installaties werd op 1 april 1979 aan de Belgische Staat overgedragen. Het resterende gedeelte van de installaties zal geleidelijk tegen eind 1981 worden overgedragen.

Deze overname heeft niet louter tot doel de opwerkingsplaatsen opnieuw in werking te kunnen stellen, maar beoogt ook het probleem op te lossen dat wordt gesteld door de noodzaak het ter plaatse, als gevolg van de vroegere exploitatie door Eurochemic, opgestapelde radioactief afval te conditioneren. Voor deze laatste taak, die in elk geval onontbeerlijk is en een tiental jaren in beslag zal nemen, zal een groot gedeelte van het huidige effectief van Eurochemic moeten worden gebruikt.

Ingeval de opwerkingsactiviteit zou worden hernomen, na goedkeuring door het Parlement tijdens de bespreking van het energieprogramma, zal een personeelsbestand moeten worden gebruikt dat belangrijker is dan het huidige effectief van Eurochemic en dit voor een periode van ruim meer dan 10 jaar.

In dit geval zou een beroep moeten worden gedaan op personeel dat thans tewerkgesteld wordt in het SCK-CEN en bij Belgonucléaire. De oprichting van een gemengde maatschappij voor kernsplijtstof, zoals werd aangekondigd in de wet inzake het economisch en sociaal herstel, werd tengevolge van de politieke gebeurtenissen uitgesteld.»

Wij vernamen nu langs de pers dat er intussen in de regering beslissingen inzake Eurochemic werden genomen. Zou de heer minister ons nogmaals op de hoogte willen brengen over de stand van zaken van deze overname?

De Voorzitter. — Het woord is aan Mevr. de staatssecretaris De Pauw, die zal antwoorden namens de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken.

Mevr. De Pauw-Deveen, Staatssecretaris voor het Brussels Gewest, toegevoegd aan de minister van het Brussels Gewest. — Mijnheer de Voorzitter, het antwoord dat wij op 12 juli 1979 aan de geachte senator hebben gegeven blijft geldig. De regering heeft geen nieuwe beslissingen genomen in verband met Eurochemic. Een gedeelte van de installaties werd aan de Belgische Staat overgedragen op 1 april 1979, op 28 januari 1980 werd een nieuw gedeelte der installaties overgedragen. In dit verband zij eraan herinnerd dat de installaties geleidelijk aan België moeten zijn overgedragen tegen eind 1981, zoals werd aangestipt in ons antwoord dat wij op 12 juli 1979 aan de geachte senator hebben gegeven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER C. DE CLERCQ AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN OVER «DE KLACHTEN GEFORMULEERD, TEN AANZIEN VAN DE EXAMINATOREN, BIJ HET AFLEGGEN VAN HET PRAKTISCH EXAMEN VOOR HET BEKOMEN VAN EEN RIJBEDIJG»

QUESTION ORALE DE M. C. DE CLERCQ AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS SUR «LES PLAINTES FORMULÉES AU SUJET DES EXAMINATEURS CHARGÉS DE FAIRE PASSER L'ÉPREUVE PRATIQUE EN VUE DE L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Constant De Clercq tot de minister van Verkeerswezen.

Het woord is aan de heer Constant De Clercq.

De heer C. De Clercq. — Mijnheer de Voorzitter, overeenkomstig artikel 16 van het koninklijk besluit van 1 februari 1977 betreffende het rijbewijs wordt het theoretisch en het praktisch examen afgelegd in de erkende examencentra.

Het zal de minister niet ontgaan dat vele klachten ten aanzien van de examinatoren inzake het praktisch examen worden geformuleerd. Deze hebben betrekking op het onthaal, de gebruikte taal, de houding, het optreden, de beoordeling, alsmede de indruk van willekeur en van behandeling.

De vraag rijst onder meer naar de gegrondheid van het hoge bedrag aan onkosten en de onwetendheid inzake verhaal in geval van niet-slagen als verdedigingsmiddel.

De kandidaten voelen zich veeleer slachtoffer dan wolwaardig burger.

Op basis van de diverse en recente klachten kan worden opge-
maakt dat deze toestand verergert.

Graag vernam ik of door de minister of de gemachtigde deze kritieken worden onderzocht, opgevolgd en met welk resultaat?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mijnheer de Voorzitter, ik kan het geachte lid de verzekering geven dat al het mogelijke wordt gedaan om de rijbewijsexamen vlot en in alle objectiviteit te laten verlopen. De eventuele suggesties en opmerkingen worden altijd grondig onderzocht. Ik zal nog in de loop van dit jaar een versoepeling van de reglementering invoeren.

Het aantal klachten dat binnenloopt is trouwens zeer gering: in 1978 werden 134 klachten ingediend en 195 maal beroep aangetekend tegen de beoordeling van de examiner. Op 174 991 praktische examens betekent dit minder dan 2 klachten per 1 000 examens.

Het merendeel van deze klachten wordt ingediend door kandidaten die een opleiding met vrije begeleiding hebben gevolgd en na hun tweede mislukking voor het praktisch examen. Pro memorie, 80 pct. van deze kandidaten slagen na het tweede praktisch examen; dit percentage ligt merkbaar hoger dan in andere landen.

De examinatoren beoordelen de kandidaten in alle objectiviteit, rekening houdend met een zekere graad van onervarenheid van elke beginnende.

Wat het onthaal in de centra betreft, worden regelmatig richtlijnen gegeven aan de examencentra en dit probleem wordt steeds weer besproken tijdens de bijeenkomsten van de hoofdexaminatoren.

De voorschriften voor het gebruik der talen worden strikt nageleefd. De kandidaten die het examen in een andere taal dan de streektaal wensen af te leggen worden naar een ander centrum verwezen.

De prijs voor het rijbewijsexamen bedraagt 300 frank voor het theoretische examen en 720 frank voor het praktische examen. De kandidaat kan vrij zijn scholingswijze kiezen. De prijzen die door de autoriteiten gevraagd worden, worden gecontroleerd door het departement van Economische Zaken.

Tenslotte vestig ik er uw aandacht op dat alle nuttige inlichtingen betreffende het verhaal vermeld staan op het formulier dat aan de kandidaat na afloop van het examen wordt overhandigd.

Naast de mogelijkheden die nu reeds geboden worden, overweeg ik binnenkort nog een nieuwe en snellere verhaalprocedure in te stellen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EGELMEERS AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «DE GEOLOGISCHE OPBERGING VAN RADIOACTIEF AFVAL IN KLEILAGEN»

QUESTION ORALE DE M. EGELMEERS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR «L'ENTREPOSAGE DES DECHETS RADIOACTIFS DANS LES COUCHES ARGILEUSES DU SOUS-SOL»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Egelmeers aan de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken.

Het woord is aan de heer Egelmeers.

De heer Egelmeers. — Mijnheer de Voorzitter, Mevrouw de Staatssecretaris, Mijnheer de Minister, mijn vraag betreft de geologische opberging van radioactief afval in kleilagen.

Als geologische stockagemogelijkheden worden thans granietsloten, zoutkegels en kleilagen onderzocht, gesteund en gecoördineerd door de Commissie van de Europese Gemeenschap (CEG). De Belgische bijdrage hierin is gericht op klei (cf. consensus — informatietijdschrift over energie). De Boomse kleilagen zouden bij de potentieel geschikte geologische formaties zijn in België. Deze materie vindt men op verschillende diepten van de Rupelstreek af tot in de Antwerpse Kempen.

Volgens voormelde bron is tot nu toe de zone onder het domein van het kerncentrum te Mol als formatie geselecteerd om systematisch onderzocht te worden op haar geschiktheid voor de opberging van radioactief afval.

Mijn vraag is of men zich zal beperken tot de ondergrond onder het domein van het SCK voor het opbergen van de radioactieve afval, ofwel of eventueel andere streken, bijvoorbeeld de Rupelstreek, zullen worden aangeduid als geselecteerd gebied.

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris De Pauw, die antwoordt namens de Vice-Eerste minister.

Mevr. De Pauw-Deveen, Staatssecretaris voor het Brussels Gewest, toegevoegd aan de minister van het Brusselse Gewest. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, in samenwerking met de Belgische Geologische Dienst van de Administratie van het Mijneven heeft het Studiecentrum voor Kernenergie de mogelijkheden onderzocht die door de Belgische ondergrond geboden worden voor het veilig verwijderen van geconditioneerd radioactief afval voor zeer lange periodes.

Daarbij is gebleken dat onder meer de Boomse kleilagen goede kenmerken vertonen in het Noord-Noordoostgedeelte van het land. De kleilaag werd er immers aangetroffen vanaf 150 meter diepte onder de begane grond en op sommige plaatsen over een dikte van ten minste 100 meter; dat zijn twee belangrijke kenmerken die in aanmerking genomen werden. Daar het Studiecentrum voor Kernenergie te Mol zich in deze belangwekkende zone bevindt en daar de onderzoeken, om representatief te zijn, op een potentiële bergplaats moeten worden verricht, werden de eerste boringen en andere verkenningwerken op het domein van het Centrum aangevat.

Sommige oriëntatieproeven werden evenwel in de Rupelstreek verricht, onder meer proeven in verband met het warmtegeleidingsvermogen en de corrosie, omdat de klei er gemakkelijker te bereiken is. Deze proeven zullen in deze streek voortgezet worden tot wanneer ze omstreeks 1983-1984 op het domein van het Studiecentrum op werkelijke diepte zullen kunnen uitgevoerd worden. In de Rupelstreek komt de Boomse klei immers aan de oppervlakte of op zeer geringe diepte voor; hij beantwoordt bijgevolg niet aan de huidige criteria op het stuk van diepte en zelfs niet van dikte.

Het Studiecentrum voor Kernenergie is ook van zins later andere kleilagen te bestuderen, de Ieperse klei bijvoorbeeld, die in voorkomend geval alternatieve oplossingen zouden kunnen bieden.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN ELSSEN AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN LANDSVERDEDIGING OVER «DE OPRICHTING VAN EEN BEWAKINGSKADER VOOR KERNCENTRALES»

QUESTION ORALE DE M. VAN ELSSEN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE SUR «LA CREATION D'UN CADRE DE SURVEILLANCE DES CENTRALES NUCLEAIRES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Elsen aan de Vice-Eerste minister en minister van Landsverdediging over de «oprichting van een bewakingskader voor kerncentrales».

Het woord is aan de heer Van Elsen.

De heer Van Elsen. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, langs de kranten vernamen wij onlangs dat een bijzonder kader zou worden opgericht voor de bewaking van nucleaire centrales.

Graag vernamen we van de minister enkele details over dit kader:

1. Wordt het opgericht binnen het leger of de rijkswacht?
2. In welke sterkte wordt er voorzien, met andere woorden uit hoeveel hogere officieren, officieren, onderofficieren en manschappen zal het bestaan?
3. Welk is de verdeling van deze groepen volgens taalrol? Wij veronderstellen hierbij, dat de centrales van Doel en Mol toch zullen worden bewaakt door Nederlandstaligen.

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Chabert, die antwoordt namens de minister van Landsverdediging.

De heer Chabert, Minister van Verkeerswezen. — Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, de gewapende bewaking van bepaalde nucleaire installaties wordt actueel ingevolge een regeringsbeslissing van 11 mei 1979, door legerenheden uitgevoerd.

Op 8 februari 1980 besliste de regering dat na de daartoe onontbeerlijke aanvulling van het effectief van de rijkswacht, deze openbare macht met genoemde bewakingsopdracht zal worden belast.

Die verhoging van het effectief zal pas kunnen doorgevoerd worden nadat het bij wet bepaalde maximumeffectief van de rijkswacht zal opgevoerd zijn.

De juiste sterkte en organisatie van de rijkswachtonderdelen die met de bewakingsopdracht zullen belast worden, is thans nog ter studie. Het is klaar dat, in deze aangelegenheid zoals overal elders, de

rijkswacht haar opdrachten zal uitvoeren met inachtnaam van de ter zake geldende taalwetgeving.

Intussen zullen legereenheden de bewaking verder blijven verzeker.

QUESTION ORALE DE M. HISMANS AU MINISTRE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT SUR « LA SUBSIDIATION DE HOMES POUR HANDICAPES »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HISMANS AAN DE MINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU OVER « DE SUBSIDIERING VAN TEHUIZEN VOOR GEHANDICAPTEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hismans au ministre de la Santé publique et de l'Environnement.

La parole est à M. Hismans.

M. Hismans. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, des établissements privés, souvent créés sous forme d'ASBL, organisent des homes de court séjour, des plaines de jeux, des centres de jour, des ateliers protégés et des homes d'adultes destinés aux handicapés.

Je ne dois pas préciser à M. le ministre de la Santé publique le rôle social absolument exceptionnel joué par ces institutions au profit des handicapés eux-mêmes et de leur famille.

Or, il apparaît que les subsides liquidés n'ont plus été revus depuis 1977, la « journée d'entretien », unité de subsidiation, n'ayant pas été réadaptée.

Qui plus est, des retards considérables sont enregistrés dans la liquidation de ces subsides qui sont pourtant, en théorie, des avances provisionnelles.

C'est ainsi que pour une institution que je connais particulièrement et qui accueille des handicapés mentaux, le retard de subsidiation à la fin février s'élève, au taux actuel, à près de deux millions et demi de francs.

Si la « journée d'entretien » avait été réévaluée sur base de son coût réel en 1978, 1979 et 1980, on peut estimer que les retards de subsides s'élèveraient à plus ou moins 18 millions.

L'ASBL en cause a dû s'adresser à la charité publique pour combler tant bien que mal ce découvert mais elle se trouve maintenant devant une impossibilité.

Il en résulte que les salaires du personnel et les cotisations à l'ONSS ne pourront être liquidés en mars.

C'est donc l'existence même d'une institution éminemment sociale — et de toutes celles qui lui sont apparentées — qui est en cause alors que, pourtant, elle se base sur énormément de dévouement de la part de tous, personnel et administration.

Peut-on espérer, Monsieur le Ministre :

1. Que vous prendrez des mesures d'urgence pour faire liquider anticipativement les avances provisionnelles sur traitement;

2. Que vous ferez revoir prochainement le montant de la « journée d'entretien » sur base de son coût réel?

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

M. Chabert, Ministre des Communications. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, les avances pour janvier et février, fixées sur la base de la réglementation antérieure, ont été versées dans la seconde moitié du mois de février.

Entre-temps, des arrêtés royaux et ministériels ont été pris permettant le calcul des prix de journée provisionnels.

Ils pourront être mis à exécution très prochainement; il sera dès lors possible de passer immédiatement au paiement des pris de journée provisionnels pour 1978 d'abord, et pour 1979 ensuite.

A l'avenir, les avances pourront être payées chaque fois au cours de la première partie du mois et ce, sur base du prix provisionnel.

Le calcul exact du prix de journée définitif est en cours et sera communiqué dans les plus brefs délais aux instituts.

QUESTION ORALE DE M. NEURAY AU SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION WALLONNE, M. MAYSTADT, SUR « LES MESURES A PRENDRE AFIN DE SAUVEGARDER LA CELLULOSE DES ARDENNES »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER NEURAY AAN DE STAATSSECRETARIS VOOR HET WAALSE GEWEST, DE HEER MAYSTADT, OVER « DE MAATREGELEN DIE MOETEN WORDEN GENOMEN OM DE « CELLULOSE DES ARDENNES » IN STAND TE HOUDEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Neuray au secrétaire d'Etat à la Région wallonne.

La parole est à M. Neuray.

M. Neuray. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à de nombreuses reprises ces dernières années, le gouvernement belge est intervenu soit directement, soit indirectement, par l'intermédiaire d'organismes publics pour soutenir financièrement le Groupement européen de la cellulose ou la Cellulose des Ardennes.

La commission interparlementaire chargée du contrôle des investissements publics n'existant plus, il n'est pas possible à un parlementaire de connaître exactement le nombre et l'importance des interventions des autorités belges.

De toute manière, d'après les informations disponibles, il ne semble pas que les fonds d'origine belge aient été uniquement employés par la Cellulose des Ardennes. Tous les projets de diversification étudiés et proposés en Belgique ont toujours été rejetés, probablement dans l'espoir de réaliser une grande usine de papier journal à Strasbourg. Celle-ci vient trop tard puisque s'installe en Allemagne, dans le pays de Bade, à 100 km de Strasbourg, une machine de papier journal d'une capacité de 150 000 tonnes.

Aujourd'hui, le groupe canadien MacBloedel veut se dessaisir de sa participation qui se monte à 34 p.c. dans le Groupement européen de la cellulose.

Que compte faire le gouvernement belge qui, d'après la presse, détient avec les pouvoirs publics français environ 30 pc. du capital du Groupement européen?

Que compte faire l'exécutif wallon pour sauvegarder la Cellulose des Ardennes?

Avait-on obtenu des garanties pour l'utilisation pour Harnoncourt des sommes précédemment investies et ces garanties ont-elles été respectées?

M. le Président. — La parole est à M. Maystadt, secrétaire d'Etat.

M. Maystadt, Secrétaire d'Etat à la Région wallonne, adjoint au ministre de la Région wallonne. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'intervention des pouvoirs publics belges dans le capital de la Cellulose d'Aquitaine, qui détient 85 pc. du capital de la Cellulose des Ardennes, s'est faite par l'intermédiaire d'une société holding belge qui a regroupé l'ensemble des participations des pouvoirs publics français et belges.

Le choix de l'intervention, à ce niveau, a été effectué pour les raisons suivantes :

— Le marché de la pâte à papier est un marché mondial coté en dollars américains et sur lequel il est indispensable d'atteindre une part critique. La Cellulose des Ardennes seule n'atteint pas ce seuil. En revanche, le Groupement européen de la Cellulose détient 11 pc. de l'ensemble du marché européen des pâtes blanchies et 27 pc. du même marché en fibres courtes;

— La Cellulose des Ardennes dépend de la France pour 70 pc. de ses approvisionnements en bois et 40 pc. de ses ventes;

— L'association des pouvoirs publics des deux pays a permis l'obtention d'une garantie essentielle : le nantissement de toutes les actions détenues par des actionnaires privés dans le capital de la Cellulose d'Aquitaine.

En contrepartie de cette participation des pouvoirs publics belges, la Cellulose d'Aquitaine a consenti à la Cellulose des Ardennes des avances bloquées du même ordre.

D'autre part, tous les prêts garantis par les pouvoirs publics belges ont été consentis à la seule Cellulose des Ardennes pour lui permettre la réalisation de son plan de développement.

Je signale à l'honorable membre qu'à ce jour, aucun projet de diversification industriellement réalisable n'a été proposé et que les études en cours en ce qui concerne la Cellulose de Strasbourg n'ont pas d'impact sur la Cellulose des Ardennes.

La gestion du groupe MacMillan Bloedel a été contrôlée de façon permanente par les pouvoirs publics des deux pays; ce groupe exercera son rôle jusqu'à ce qu'une solution de remplacement valable ait été mise au point.

Ceci est conforme au protocole d'accord signé il y a deux ans.

Mes collaborateurs suivent la situation de très près et je vais prendre à bref délai les contacts utiles et nécessaires avec les pouvoirs publics français.

Les garanties effectivement obtenues il y a deux ans ont été scrupuleusement appliquées. Je tiens d'ailleurs à préciser qu'au cas où aucune solution de remplacement valable ne pourrait être mise en œuvre, la participation des pouvoirs publics belges au capital de la Cellulose d'Aquitaine sera intégralement convertie en une participation dans la Cellulose des Ardennes.

Enfin, les résultats d'exploitation de la Cellulose des Ardennes ont connu un spectaculaire redressement en 1979 par rapport à 1978 et sont actuellement satisfaisants.

QUESTION ORALE DE M. HANIN AU MINISTRE DES FINANCES SUR « LES DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS ADRESSEES PAR CERTAINS CONTRÔLEURS DES CONTRIBUTIONS A DES CULTIVATEURS QUI ONT FAIT CHOIX DE LA TAXATION FORFAITAIRE »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HANIN AAN DE MINISTER VAN FINANCIËN OVER « DE VERZOEKEN OM INLICHTINGEN DIE BEPAALDE BELASTINGCONTROLEURS RICHTEN TOT LANDBOUWERS DIE VOOR DE FORFAITAIRE AANSLAG HEBBEN GEKOZEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hanin au ministre des Finances.

La parole est à M. Hanin.

M. Hanin. — Monsieur le Président, de passage au Sénat, le ministre des Finances m'a signalé que sa réponse serait lue par le secrétaire d'Etat aux Affaires wallonnes. Je n'adresse pas de reproche particulier au ministre des Finances puisque cette façon de faire est générale, mais je tiens à souligner qu'elle me paraît supprimer l'intérêt des questions orales.

Il est évident que lorsque le ministre interrogé n'est pas présent, celui qui répond à sa place ne peut adapter la réponse aux points sur lesquels le parlementaire a particulièrement insisté.

J'aimerais qu'à l'avenir, on prenne cet élément en considération et qu'il en soit tenu compte pour les travaux du Sénat.

Cela étant, j'en viens à ma question proprement dite.

A l'heure actuelle, certains contrôleurs des contributions adressent aux cultivateurs des demandes de renseignements relatifs à leurs revenus.

Ils demandent notamment: la situation des comptes financiers au 31 décembre des années 1976, 1977 et 1978; le montant des sommes dues aux fournisseurs et dues par les clients aux mêmes dates; l'inventaire du cheptel, en quantité et en valeur, aux mêmes dates; la liste du matériel acheté au cours des dix dernières années, avec, pour chaque investissement, la date d'achat, le prix d'achat net et la TVA à payer; le montant des allocations familiales perçues pour 1976, 1977 et 1978.

A moins qu'il n'existe des raisons particulières d'agir de la sorte envers un contribuable déterminé, cette façon de faire me paraît anormale, lorsqu'il s'agit de cultivateurs ayant fait choix de la taxation forfaitaire. En effet, le principe même de la taxation forfaitaire, c'est de substituer le forfait à la recherche exacte des revenus.

Si l'on peut admettre que le contrôleur vérifie les éléments sur lesquels est calculée la taxation forfaitaire, on ne voit pas ce qui justifie des demandes de renseignements portant sur des éléments très différents et parfois très difficiles à réunir: montant dû aux fournisseurs, inventaire du cheptel en quantité et en valeur, il y a trois ans d'ici!

Rendez-vous compte combien il est difficile à un cultivateur de dire quelle était la valeur de chacune des têtes de bétail qu'il détenait il y a trois ans!

L'honorable ministre veut-il me dire: s'il approuve cette manière de faire et s'il estime que le défaut de réponse à ces renseignements autorise le contrôleur à établir une taxation d'office?

M. le Président. — La parole est à M. Maystadt, secrétaire d'Etat.

M. Maystadt, Secrétaire d'Etat à la Région wallonne, adjoint au ministre de la Région wallonne. — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, les questions posées par l'honorable membre sont réglées par le Code des impôts sur les revenus.

En vertu des articles 246 et 247 de ce Code, l'existence et le montant de la dette d'impôt peuvent être prouvés par tous moyens de preuve admis par le droit commun, à l'exception du serment, et la base imposable peut être évaluée d'après des signes ou indices d'où résulte une aisance supérieure à celle qu'attestent les revenus déclarés.

L'existence de bases forfaitaires de taxation ne fait pas obstacle à l'application de cette disposition.

Du reste, une disposition expresse de chaque forfait, y compris celui des agriculteurs, stipule que si le bénéfice réel est sensiblement

supérieur au bénéfice forfaitaire, la taxation peut être établie hors barème.

Par ailleurs, l'administration peut, en vertu de l'article 256 du Code des impôts sur les revenus, procéder à la taxation d'office lorsque le contribuable s'abstient de répondre à une demande de renseignements qui lui sont réclamés afin de vérifier sa situation fiscale.

Je voudrais néanmoins préciser que si le contribuable estime que les renseignements demandés exigent un travail trop important, il peut convenir avec le service de taxation de ce qu'il y a lieu de faire pour satisfaire aux exigences du contrôle, sans accroître outre mesure les charges administratives de son entreprise.

Enfin, les fonctionnaires doivent examiner en conscience et avec largeur de vues, compte tenu des pièces justificatives ou des explications reçues, le bien-fondé des motifs invoqués par le contribuable qui sollicite la dispense de fournir tout ou partie des renseignements demandés.

QUESTION ORALE DE M. FEAUX A M. HOYAUX, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « LE PROJET DE LOI DEROGANT A L'ARTICLE 6 DES LOIS SUR LA COLLATION DES GRADES ACADEMIQUES ET LE PROGRAMME DES EXAMENS UNIVERSITAIRES COORDONNEES PAR L'ARRETE DU REGENT DU 31 DECEMBRE 1949 »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FEAUX AAN DE HEER HOYAUX, MINISTER VAN NATIONALE OPVOEDING, OVER « HET ONTWERP VAN WET TOT AFWIJKING OP ARTIKEL 6 VAN DE WETTEN OP HET TOEKENNEN VAN DE ACADEMISCHE GRADEN EN HET PROGRAMMA VAN DE UNIVERSITAIRE EXAMENS, GECOORDINEERD BIJ BESLUIT VAN DE REGENT VAN 31 DECEMBER 1949 »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Féaux au ministre de l'Education nationale.

La parole est à M. Féaux.

M. Féaux. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, au cours de la séance du jeudi 21 février 1980, le Sénat a adopté un projet de loi dérogeant à l'article 6 des lois sur la collation des grades académiques et le programme des examens universitaires coordonnés par l'arrêté du Régent du 31 décembre 1949.

Ce projet de loi a pour objet d'admettre aux examens de maturité, par dérogation, trois catégories d'étudiants de l'année académique 1977-1978, désireux d'obtenir le grade d'ingénieur industriel et d'architecte.

Lors de son intervention, le rapporteur, M. Deworme, a précisé que le bénéfice de ce projet concernait uniquement des étudiants — dix-sept — du régime linguistique néerlandais.

Le ministre francophone de l'Education nationale peut-il m'assurer que ces dispositions ne s'appliqueraient qu'à la seule communauté néerlandaise? Dans la négative, et c'est, je crois, le cas, peut-il m'assurer que les étudiants d'expression française concernés pourront présenter l'examen de maturité à la date qui leur conviendra et de manière telle que la délivrance de leur diplôme n'en subisse aucun retard?

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

M. Hoyaux, Ministre de l'Education nationale. — Monsieur le Président, chers collègues, à ma connaissance, trois étudiants au moins du régime linguistique français peuvent prétendre au bénéfice du projet de loi dérogeant à l'article 6 des lois sur la collation des grades académiques et le programme des examens universitaires coordonnés par l'arrêté du Régent du 31 décembre 1949.

Il s'agit d'élèves de l'Institut supérieur d'architecture de la ville de Bruxelles, qui suivent actuellement les cours de 3^e année sans avoir subi l'examen de maturité, mais en bénéficiant d'une couverture administrative constituée par une lettre très précise de mon honorable prédécesseur, datée du 22 mars 1979. Ces élèves, qui ont commencé leurs études en 1976, étaient, à l'époque, dans les conditions requises pour les suivre. La loi du 18 février 1977 concernant l'organisation de l'enseignement supérieur et, notamment, des enseignements supérieur technique et supérieur agricole de type long, a modifié la situation existante et, désormais, les étudiants ne peuvent s'inscrire dans des établissements dispensant les enseignements en cause que pour autant qu'ils aient achevé leurs études du degré moyen supérieur et qu'ils aient présenté avec succès l'examen de maturité qui suit la fin de ces études.

Les situations précitées doivent être régularisées par le biais des dispositions votées tout récemment par le Sénat.

Je tiens à préciser que, si les étudiants concernés n'ont pas encore présenté leur examen de maturité — et c'est le cas des trois étudiants en cause —, ils le pourront à la date qu'ils choisiront, étant entendu que la réussite de cet examen de maturité produira ses effets à la date du 1^{er} juin 1977. Ils obtiendront donc leur diplôme d'architecte à la date à laquelle ils présenteront avec succès la dernière épreuve des études d'architecte, pour autant bien entendu que l'examen de maturité ait eu lieu auparavant.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DE ROUCK TOT DE MINISTER VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE OVER «DE VERHOOGING VAN DE POSTTARIEVEN EN DE GEVOLGEN HIERVAN VOOR DE UITGEVERS VAN TIJDSCHRIFTEN EN VAN GEDRUKTE PUBLIKATIES»

INTERPELLATION DE M. DE ROUCK AU MINISTRE DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES SUR «L'AUGMENTATION DES TARIFS POSTAUX ET SES CONSEQUENCES POUR LES EDITEURS DE REVUES ET DE PUBLICATIONS PERIODIQUES IMPRIMEES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer De Rouck tot de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. Het woord is aan de interpellant.

De heer De Rouck. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister, omdat hij nog aanwezig is om op dit late uur op mijn interpellatie te antwoorden.

Op 1 februari 1980 gingen de nieuwe posttarieven fors de hoogte in. Ze treffen in grote mate de uitgevers van tijdschriften, alsook van gedrukte periodieke publikaties die wekelijks verschijnen en naast publiciteit ook andere pluralistische berichtgeving van culturele en opvoedende waarde aan de bevolking brengen in de vorm van zendingen zonder adres. Deze uitgevers zijn belangrijke cliënten van de Posterijen.

Ik werd door uitgevers van publicitaire weekbladen benaderd die berekend hebben dat voor hen de tariefstijging 83 pct. bedraagt, zijnde het gemiddelde voor de eerste twee gewichtsschijven. Inderdaad, het tarief voor de eerste gewichtsschijf van zendingen zonder adres steeg met 66 pct., dat voor de tweede gewichtsschijf met 100 pct.

Een dergelijke forse tariefstijging lijkt mij onverantwoord in hoofd van deze belangrijke postgebruikers zelf, maar ook omdat de Regie der Posterijen hiermee andermaal een cliënteel afstoot dat zij nochans vóór enkele jaren tot de Post had aangetrokken en waarover zij toen zeer enthousiast was. Een stijging van maximum 15 pct. voor deze categorie zendingen ware redelijk geweest.

Ik wou graag van de minister een reeks inlichtingen verkrijgen om zijn juiste visie in de aangelegenheid te kennen:

1. Is het juist dat de Posterijen door deze sterke tariefverhoging de bedoeling gehad hebben de uitreiking van publicitaire weekbladen zonder adres terug kwijt te spelen? Zo ja, welk is de juiste reden van dat maneuver?

2. Ware het niet eerder geweest de tariefverhoging voor de tijdschriften en voor de publicitaire weekbladen zonder adres te beperken tot een procent dat gelijk is aan dat voor de dagbladen, mits te eisen dat de publicitaire weekbladen, om misbruiken te voorkomen, bijvoorbeeld minstens 15 pct. algemene informatie zouden brengen in plaats van de huidige formule voor gedrukte periodieke publicaties die daarvoor geen procent voorziet?

De heer Mainil, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

3. Het van kracht zijnde kortingssysteem voor zendingen zonder adres is niet evenwichtig en benadeeld de uitgevers in minder bewoonde agglomeraties wier edities logischerwijze minder oplagen kennen. Zou het niet beter zijn het kortingssysteem en de getrouwheidspremie grondig te herzien opdat alle uitgevers dezelfde verminderingen zouden kunnen genieten op basis van frekwenties van verschijnen in plaats van op basis van de oplagen?

4. Is het anderzijds niet aangewezen inzake tarieven voor zendingen zonder adres een onderscheid te maken tussen basiscliënteel en gelegenheidscliënteel? Ik bedoel daarmee het voeren van een meer commerciële tarievenpolitiek voor cliënteel dat zich verbindt op regelde en welbepaalde tijdstippen zendingen te verspreiden, terwijl alsdan misschien gebruik zou kunnen worden gemaakt van het aanwakken tot verspreiding in het begin van de week wanneer de posterijen minder belast zijn.

5. Tenslotte meen ik te weten dat destijds in de Posterijen een soort commissie exploitatie-uitgevers bestaan heeft waarin ook de uitgevers van publicitaire weekbladen vertegenwoordigd waren. Deze commissie zou nu nog bestaan voor de uitgevers van dagbladen. Mijn vraag is dan ook, Mijnheer de Minister, of het niet nuttig zou zijn deze commissie met de uitgevers van publicitaire weekbladen opnieuw op te richten waarin dan alle elementen die ik in deze interpellatie heb ontwikkeld (en er zijn er voorzeker nog andere) zouden kunnen worden onderzocht en bestudeerd ten einde de overheid, via de postdiensten, verder een belangrijke rol te kunnen laten spelen in de berichtgeving via pluralistische weekbladen zij het dan dat deze een flink stuk handelsreclame bevatten? Acht u het niet andere verantwoord dat de Post nu ook nog zou gaan achteruitboeren in zijn sector exploitatie?

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

M. Baudson, Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, chers collègues, je remercie M. De Rouck d'avoir développé une interpellation bien structurée, ce qui me donne l'occasion de lui fournir une réponse complète et précise.

La modification tarifaire précédente a eu lieu le 1^{er} décembre 1977, sauf pour les envois non adressés ni affranchis pour lesquels la dernière adaptation eut lieu le 1^{er} juin 1976.

Depuis lors et par suite de l'évolution du coût de la vie en général, les frais de personnel et d'exploitation ont augmenté de telle sorte qu'une plus grande intervention de l'Etat s'avérerait nécessaire pour compenser le déficit existant à la régie des Postes. L'augmentation tarifaire proposée permettra, en partie, je le souligne, d'effacer cette intervention.

En ce qui concerne plus particulièrement les envois non adressés à livrer de porte à porte, il fut jugé utile d'adapter le tarif afin de calculer de façon plus étroite un prix de revient.

Les représentants de la commission pour la réglementation des prix ont d'ailleurs à plusieurs reprises exprimé le souhait que les charges soient mieux réparties entre les utilisateurs et que l'on tienne mieux compte de la tension prix de revient — recette moyenne.

L'intention de la régie n'est certainement pas de perdre ce trafic; il peut être prévu que les usagers de la poste sont sensibles à la qualité et à la sûreté qu'offre le service postal. Il s'agit d'ailleurs d'envois qui ne ressortissent pas au monopole postal.

La plus récente adaptation tarifaire n'a rien changé à la structure des tarifs postaux, mais a uniquement apporté des modifications au niveau de ces tarifs.

Dans la réglementation actuelle, la catégorie des périodiques est définie par l'article 16 de l'arrêté royal du 12 janvier 1970, modifié par l'article premier de l'arrêté royal du 7 août 1973. Sont par conséquent considérées comme périodiques, les publications imprimées qui traitent la même matière que les journaux et qui contiennent comme ceux-ci divers articles d'information générale. La place prise par la publicité ne peut, d'autre part, dépasser 60 p.c.

Cette réglementation vaut aussi bien pour les périodiques adressés que non adressés.

Il n'est donc pas question de toucher à cette réglementation qui fut édictée il y a quelques années en accord avec la presse.

La réduction qui est accordée sur le port de pièces postales à distribuer de porte à porte, lorsqu'au moins 50 000 envois de même nature sont remis à un bureau postal, est, en effet, différente selon qu'il s'agit d'une distribution dans une agglomération ou d'une distribution à la campagne; les frais d'exploitation ne sont évidemment pas les mêmes.

D'autre part, accorder une diminution sur le port sur base des fréquences au lieu des tirages serait de nature à déplacer les difficultés. Les grands distributeurs qui ne distribuent pas à des périodes régulières ne pourraient plus bénéficier de cette remise.

Faire une différence entre une clientèle de base et une clientèle occasionnelle aurait également pour conséquence, dans certains cas, une discrimination entre les distributeurs.

Il existe une commission permanente «Poste-Presse» qui se réunit lorsque nécessaire.

Il n'existe cependant pas de commission auprès de la poste où les éditeurs d'hebdomadaires publicitaires sont représentés. Ceux-ci sont, dans une certaine mesure, représentés à la commission pour la réglementation des prix, ce qui n'est pas le cas pour les représentants de l'association des éditeurs de quotidiens.

C'est pourquoi, la Régie des Postes est d'avis qu'il n'est pas opportun de créer une commission avec les éditeurs d'hebdomadaires publicitaires.

Enfin, il y a lieu de signaler qu'après chaque adaptation tarifaire l'on constate une diminution du trafic, mais en général celle-ci n'est que temporaire.

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

De heer De Rouck. — Mijnheer de Minister, ik dank u voor uw antwoord. Toch zou ik nog een belangrijke opmerking willen maken in verband met de exploitatiekosten voor de verdeling van reclamebladen via de post.

Voor de arrondissementen Aalst en Oudenaarde samen worden 200 dagen per jaar postmannen ingeschakeld om deze periodieken uit te dragen. Tevens worden ook periodieken uitgedragen door gewone postmannen die deze publicaties meenemen op hun gewone ronde. Indien die bladen niet langer een beroep zouden doen op de post, zou dit geen gevolg hebben voor de tewerkstelling van deze mensen.

Tweehonderd dagen per jaar, zulks betekent dat voor twee arrondissementen twee extra postmensen worden aangeworven. Als u dan weet dat één blad waarvan ik de juiste gegevens heb, ongeveer tien miljoen frank betaalt aan posttarieven om deze twee postmensen in te schakelen, moet de post hier grote winsten boeken. Uw specialisten zouden eens moeten onderzoeken of er werkelijk exploitatieverliezen worden geleden door de inschakeling van deze enkele postmensen terwijl de publicitaire weekbladen tientallen miljoenen betalen voor de postbedeling. Bovendien verdelen de postmannen over het algemeen verschillende publicitaire weekbladen tegelijkertijd.

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

M. Baudson, Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Mon cher collègue, je prends bonne note des éléments d'information que vous venez de me donner. Croyez bien que je veillerai à interroger mon administration en ce qui concerne ces chiffres.

Il vous est d'ailleurs toujours loisible de faire connaître directement à mon administration le fruit de vos investigations, afin qu'elle puisse rencontrer la demande que vous formulez.

M. le Président. — En conclusion de cette interpellation, j'ai reçu deux ordres du jour.

Tot besluit van deze interpellatie heb ik twee moties ontvangen.

De eerste, ingediend door de heren Van Ooteghem, Gillet, Maes, D'Haeyer, Bonmariage en Vandezande, luidt:

« De Senaat,

« Gehoord de interpellatie van de heer G. De Rouck over « de verhoging van de posttarieven en de gevolgen hiervan voor de uitgevers van tijdschriften en van gedrukte publikaties » en het antwoord van de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

« Vraagt de regering, na een grondig onderzoek, een einde te maken aan de diskriminaties in zake de posttarieven toegepast op de publicitaire weekbladen, politieke weekbladen, weekbladen van wijsgerige aard en dagbladen. »

Le second, déposé par MM. Windels, Hanin et Egelmeers, est ainsi rédigé.

« Le Sénat,

« Ayant entendu l'interpellation de Monsieur De Rouck au ministre des PTT sur l'augmentation des tarifs postaux et les conséquences pour les éditeurs de périodiques et de publications imprimées et la réponse du ministre,

« Passe à l'ordre du jour. »

Wij stemmen volgende week over de eenvoudige motie die de voorrang heeft.

Nous procéderons la semaine prochaine au vote sur l'ordre du jour pur et simple qui bénéficie de la priorité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VANDEZANDE TOT DE EERSTE MINISTER OVER « DE OPRICHTING VAN VIER MINISTERIES EN DE OVERHEVELING VAN PERSONEELSLEDEN NAAR DE BETROKKEN MINISTERIES »

INTERPELLATION DE M. VANDEZANDE AU PREMIER MINISTRE SUR « LA CREATION DE QUATRE MINISTERES ET LE PASSAGE DE MEMBRES DU PERSONNEL A CES QUATRE MINISTERES »

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer Vandezande tot de Eerste minister.

Het woord is aan de interpellant.

De heer Vandezande. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, de gewestvorming gaat de verkeerde richting

uit. De Vlamingen worden in slaap gesust met de afgeslankte gewestvorming. De structuren die daarvoor moeten dienen zijn allesbehalve afgeslankt, doch integendeel opgeblazen ten nadele van de Vlamingen. De Vlaamse meerderheidspartijen volgen gedwee de regerings teksten en keuren ze gewillig goed. Alle amendementen van de CVP, die in de richting gaan van de tweeledigheid, werden in de commissie voor de Grondwetsherziening van de Senaat ingetrokken, terwijl die van de Volksunie en andere, die de tweeledigheid invoerden, werden verworpen door diezelfde CVP en ook door de BSP. De CVP verwijderd zich totaal van haar decembercongres. Het is dus onjuist, om geen sterker woord te gebruiken, wanneer men in een gezaghebbende Vlaamse krant kan lezen in de editie van 1 en 2 maart 1980 « dat men er dan ook aan twijfelde dat de CVP-senatoren zonder meer hun instemming zouden betuigd hebben met het regeringscompromis en dat de stemming in de CVP-fractie vrijdagochtend niet over de regeringstekst maar wel over het vertrouwen ging dat de CVP-fractie stelt in de CVP-leden van de Senaatcommissie ». De meerderheid in de Senaatcommissie keurt soms, mits enkele franjes, zonder tegensputteren de regeringsteksten goed.

Andere kranten geloven in de waarborgen voor de Brusselse Vlamingen, die de CVP wilde inlassen in de gewestvorming, doch zij moeten wachten tot de definitieve staatshervorming er komt.

In feite geloofde men in de waarborgen die de Eerste minister onlangs gaf, namelijk dat vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 1982 voor dit probleem een oplossing zou worden gevonden.

Niettegenstaande het advies dat de Raad van State ten tijde van de regering-Tindemans gaf, volgens hetwelk de taalwetgever van 1963 niet heeft kunnen denken aan het tot stand komen van gewesten zodat derhalve de wetgeving moet worden gewijzigd, verklaarde de Eerste minister dat de taalwetgeving zal moeten worden toegepast en dat voor de vier nieuwe departementen die bij het koninklijk besluit van 12 februari 1980 werden ingericht, deze diensten als centrale diensten moeten worden beschouwd. Hij gaat dus achteloos voorbij aan het advies van de Raad van State, zoals hij achteloos voorbijgaat aan het advies dat de Raad van State uitbracht inzake het koninklijk besluit van 12 februari 1980.

Zijn partij wil het land hervormd zien op tweeledige basis, doch keurt de drieledigheid goed. En om daaraan gestalte te geven richt de regering bij koninklijk besluit 4 ministeries op:

1. Het ministerie van de Waalse Gemeenschap;
2. Het Ministerie van het Waals Gewest;
3. Het ministerie van het Brussels Gewest;
4. Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest.

Voor deze oprichting moet de Vlaamse Gemeenschap mee opdraaien met haar fondsen. Er wordt niet eens gewacht tot de fiscale autonomie wordt bereikt. Met Vlaams geld wordt niet alleen de drieledigheid gestructureerd, maar zullen ook de ambtenaren worden betaald. Wat ingericht wordt zal zo blijven en wie maakt het ons wijs dat, wanneer er van de staatshervorming niets in huis komt, noch van de grondwetsherziening, men zal terugkeren tot de *status quo ante*? Wie de ambtenarij kent weet dat wat eenmaal is, nooit zal veranderen. En toch wil men het de openbare opinie wijsmaken dat men een afgeslankte gewestvorming in het leven roept. De Vlamingen moeten wachten en zij zullen voldoening krijgen tussen 1982 en 1984 en de Eerste minister maakt zichzelf sterk dat de volgende legislatuur een constituant zal zijn waarvoor hij nog de waarborgclausule moet vinden. Ondertussen praat men in de werkgroep over de definitieve staatshervorming. Het kleinste kind weet dat de werkgroep der 31 een koelkast is, waar de definitieve hervorming weggestopt wordt om de Vlamingen te sussen.

De gewestvorming beslaat in de regeringstekst 11 bladzijden, de gemeenschapsvorming 11 regels — de wet van 21 juli 1971 — en ik spreek hier niet over de persoonsgebonden materies, Mijnheer de Eerste Minister, om te beletten dat u daarin een toevlucht zoudt zoeken.

Doch bekijken we de oprichting van de vier ministeries van naderbij. In het *Staatsblad* van 19 februari 1980 verschijnen twee koninklijke besluiten:

1. Het eerste waarbij de vier ministeries worden opgericht en waarbij de bijzondere regelen worden bepaald om de ambtenaren-generaal te benoemen, in afwijking van alle statutaire bepalingen die het statuut van het personeel beheersen. Dit besluit werd niet aan de Raad van State voorgelegd, hoewel het een besluit van 17 april 1979 wijzigt, dat evenmin aan de Raad van State werd voorgelegd en waarvoor de dringende noodzakelijkheid werd gevraagd. Een geval dus van permanente dringende noodzakelijkheid.

Bij het betrokken besluit worden voor het Nederlands ministerie en voor de andere ministeries 9 betrekkingen van leidend ambtenaar,

namelijk secretaris-generaal en administrateur-generaal of adjunct-administrateur-generaal ingesteld. De Vlamingen krijgen van die 9 betrekkingen met een breed gebaar 3 betrekkingen en de Franstaligen 6. En nadat het eerste Vlaams protest zich liet horen, kon men in de kranten lezen dat de Ministerraad er voor de Vlamingen nog een betrekking bij had gevoegd en naar men zegt komt er nog een Vlaamse bovemtallige ambtenaar bij, die op de rand van de pensioenleeftijd staat.

We weten wel dat het nieuwe besluit slechts een verandering is van het besluit van 1979, dat evenwel nooit werd uitgevoerd. Nu is het echter zo ver en de benoemingen vallen ten laste van de dotaties. De plaatsen werden reeds vacant verklaard. De kandidaturen worden ingewacht, een oproep verscheen in het *Staatsblad*, doch de personen die zullen benoemd worden, zijn reeds lang gekend. En om te beletten dat er toch mensen van buitenuit zouden benoemd worden, wordt bepaald dat de prioriteitsrechten niet van toepassing zijn. De koek is dus weer verdeeld, de politisering doorgezet en de start der driedelige gewestvorming doorgevoerd. Er zal niet meer aan te ontkomen zijn, niettegenstaande de bijzondere gemeenschaps- en gewestwet bepaalt dat die wet haar uitwerking verliest op 31 december 1984. Doch ondertussen richt men ministeries op die nooit meer zullen verdwijnen en dit hoofdzakelijk met Vlaamse centen. Waarom heeft men ons altijd wijs gemaakt dat het bereiken van het taalevenwicht in de overheidsdiensten slechts geleidelijk kon tot stand komen, doch hier staan we voor nieuwe instellingen, met de oude kwalen?

Honderdvijftig jaar België zijn onvoldoende geweest om tot behoorlijke toestanden te komen en nog eens zoveel jaren zullen ons geen beter beeld geven. Wanneer de Vlamingen tegen hun meest vitale delen geschopt worden, zijn ze blijkbaar nog dankbaar. Ja, warempel, een Vlaamse Eerste minister en nog andere Vlaamse ministers brengen hun die schoppen toe. De Vlaamse publieke opinie zou dit moeten weten, doch wij betwijfelen of de gewone man, nog altijd de grootste belastingbetaler, dit ooit zal te weten komen.

2. Het tweede koninklijk besluit, eveneens van 12 februari 1980, werd wel onderworpen aan de Raad van State; het regelt de overheveling naar de verschillende ministeries. Blijkbaar was er geen dringende noodzakelijkheid voor het eerste besluit dat de benoeming der hogere ambtenaren regelt, doch wel voor het tweede.

Volgens een ingewikkelde procedure gaat men die ministeries bevolken. De Executieve bepaalt de vestigingsplaats en maakt ze in het *Staatsblad* bekend en de Ministerraad bepaalt de datum van inwerkingtreding en dan treedt de procedure in werking van de overheveling volgens objectieve maatstaven, tenzij de voorzitter van de Executieve zich zou verzetten. Indien na één jaar alles nog niet is volzet, doet de Eerste minister een oproep om de diensten te bevolken. Dit alles heeft ingrijpende gevolgen, namelijk dat de traditionele ministeries ontvolken. In de traditionele ministeries worden op die wijze de taalkaders ontvolkt en daarom moet de bevoegde minister binnen de 90 dagen een nieuw taalkader indienen nadat de nieuwe personeelsformatie is vastgesteld. Voorwaar, een lachertje, wanneer men bedenkt dat er nog altijd ministers zijn die 16 jaar na de taalwetten hun taalkaders niet hebben ingediend bij de Vaste commissie voor Taaltoezicht.

Voor het overige wordt geen enkel taalregime van de nieuwe diensten bepaald. En toch zegt de Raad van State in zijn advies dat de gewestelijke departementen geen centrale diensten zijn in de zin van de taalwet en dat de tussenkomst van de wetgever noodzakelijk is. De Koning kan geen georganiseerde taalwetgeving maken, aldus de Raad van State. En toch vinden we in de ontwerpen 260 en 261 geen enkele taalregeling, noch bestaat er enige andere taalwetgeving. Daarmee wil ik enkel maar aantonen aan wat voor een knoeiboel men bezig is.

En wat te denken van het ministerie van het Brussels Gewest en de waarborgen aldaar voor de Vlamingen?

Men doet met de nieuwe ministeries een sprong in het bekende, namelijk de schandelijke benadeling der Vlamingen te Brussel qua personeelsbestand, de gulzigheid van de Franstaligen in de ministeries van het Waals Gewest en de Waalse Gemeenschap, de redelijkheid van de Vlamingen in het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest. En dit alles met dotaties, dus met ons geld. De Franstaligen zijn blijkbaar nu reeds de ketens van de solidariteit aan 't smeden. En de Vlaamse ministers trappen erin. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Calewaert, die zal antwoorden namens de Eerste minister.

De heer Calewaert, Minister van Openbaar Ambt en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, ik moet de Eerste minister verontschuldigen omdat hij opgehouden is in de

commissie voor de Institutionele Hervormingen die momenteel het ontwerp 261 betreffende de Gewestvorming bespreekt.

Hier volgt het antwoord dat op de interpellatie van de heer Vandezande kan worden gegeven.

De oprichting van diensten en inzonderheid de vaststelling van personeelsformaties heeft geen organiek karakter en dient, overeenkomstig artikel 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, niet aan het advies van de afdeling wetgeving voorgelegd te worden.

Wat de bepalingen betreft met betrekking tot het begeven van de topbetrekkingen is het zo dat deze zijn afgestemd op de regelingen die in het verleden werden toegepast om te voorzien in de betrekkingen van nieuwe diensten. Ook in deze gevallen werd de urgentie ingeroepen, zoals opgenomen in het zoëven aangehaalde artikel 3.

Op grondslag van artikel 3 van het koninklijk besluit van 17 april 1979, zoals dit gewijzigd werd bij koninklijk besluit van 12 februari 1980, is het zo dat minstens vier betrekkingen zullen toekomen aan ambtenaren van de Nederlandse taalrol. Een nieuw ontwerp is in voorbereiding om in het ministerie van de Nederlandse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest een bijkomend ambt van administrateur-generaal op te richten.

Aldus zullen in de topambten van de vier nieuwe ministeries vijf ambten toegewezen worden aan Nederlandstaligen en vijf aan Frans-taligen. Enkel de taalrol van de topambtenaar van het ministerie van het Brusselse Gewest is onbepaald.

Daarenboven moet worden aangestipt dat voor de graden van de rang 17, of ze nu deel uitmaken van de traditionele ministeries of van de nieuwe ministeries, de regering, op grondslag van de omzendbrief van 27 april 1967 met betrekking tot de toepassing van het koninklijk besluit van 30 november 1966 tot uitvoering van de wet op het taalgebruik in overheidsdiensten, globaal gezien een numeriek evenwicht moet in acht nemen. Een mogelijk onevenwicht ingevolge de totstandkoming van de vier nieuwe ministeries, wat rang 17 betreft, zal tot compensatie in de traditionele ministeries aanleiding geven.

Met betrekking tot de waarborgen van de tot de Nederlandse taalrol behorende personeelsleden van het Brusselse Gewest dient vermeld te worden dat de nieuwe ministeries centrale besturen zijn; voor het ministerie van het Brusselse Gewest impliceert dit een paritaire opdeling van de topgraden, met andere woorden voor de graden die volgens de taalwetgeving behoren tot de trappen 1 en 2.

Gedurende de ganse tweede fase van de staatshervorming zullen de vier opgerichte ministeries blijven behoren tot de centrale administratie. Het worden derhalve geen autonome administraties afhankelijk van een andere rechtspersoonlijkheid dan de Staat zoals dat het geval is voor de provinciale of de gemeentelijke administraties. Zij hangen wel af van de gewestelijke en gemeenschapsexecutieven die echter op hun beurt deel uitmaken van de nationale regering. Deze administraties blijven derhalve ook onderworpen aan de administratieve en budgettaire controle die van toepassing is voor de traditionele ministeries. Indien op 31 december 1984 de definitieve hervorming niet is gerealiseerd, blijven de vier nieuwe ministeries binnen de nationale administratie. Zij hebben hetzelfde statuut als de twee ministeries van Nationale Opvoeding en Cultuur. Zolang deze ministeries blijven deel uitmaken van de nationale administratie kan men moeilijk zeggen dat definitieve opties werden genomen. De ministeries en hun diensten kunnen immers door de uitvoerende macht worden opgericht, afgeschaft of gehergroepeerd al naargelang de omstandigheden zulks vergen.

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

De heer Vandezande. — Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, geachte collega's, ik zal zeer kort gaan.

De minister zegt dat het besluit dat niet werd voorgelegd aan de Raad van State niet organiek is. Ik betwijfel dit ten eerste, te meer omdat verschillende voorwaarden van toegankelijkheid voor de functies worden opgesomd en de Raad van State moet kunnen nagaan of het bijvoorbeeld geoorloofd is de prioriteitsrechten op te heffen. Men kan dus zeker zeggen dat dit een organiek besluit is dat aan het advies van de Raad van State had moeten worden voorgelegd.

In compensaties in de andere ministeries geloof ik niet, Mijnheer de Minister. Ik blijf erbij dat de functies, zoals zij in het *Staatsblad* gepubliceerd zijn, neerkomen op 6 voor de Franstaligen en 3 voor de Nederlandstaligen. Het is alleen maar ingevolge protest van de Vlamingen dat men er één heeft aan toegevoegd en dat er één in overtal bijkomt.

Over het Brussels bestuur wil ik het later nog wel eens hebben. Ik hoop dat de minister zegt dat men voor het Brussels gewest staat voor een centraal bestuur, zodat er pariteit vanaf de graad van directeur tot stand zou komen. Wanneer de rechtspraak van de Raad van State daaromtrent gevormd zal zijn, zullen wij zien wie gelijk heeft.

Ik heb reeds meer dan eens vanop dit podium bepaalde zaken aangeklaagd en de regering gewaarschuwd voor verrassingen die haar te wachten stonden. Ik hoop dat de minister thans ook niet voor verrassingen zal komen te staan, maar ik betwijfel dit ten zeerste. Binnen of buiten de nationale administratie doet hier niet ter zake.

In het *Staatsblad*, waarvan ik een exemplaar beneden heb liggen in de zaal waar men over de Staatshervorming discussieert, kan men lezen dat het advies over het artikel 14 dat door de afdeling wetgeving van de Raad van State werd gegeven over dit besluit niet werd ingevolg. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Tot besluit van deze interpellatie heb ik twee moties ontvangen.

De eerste, ingediend door de heren Jorissen, Van Ooteghem, De Rouck en Maes, luidt:

« De Senaat,

» Gehoord de interpellatie van de heer Vandezande over de oprichting van 4 ministeries en het antwoord van minister Calewaert, namens de Eerste minister:

— Vraagt niet over te gaan tot de oprichting van 4 nieuwe ministeries en te wachten tot de fiscale zelfstandigheid der gemeenschappen;

— Klaagt aan dat de voor de Vlamingen nadelige dotaties aangewend worden voor verkeerde doeleinden;

— Vraagt de opheffing van de koninklijke besluiten, waarbij de betrokken ministeries werden opgericht. »

De tweede, ingediend door de heren Windels en Egemeers, luidt:

« De Senaat,

» Gehoord de interpellatie van de heer Vandezande tot de Eerste minister over de « oprichting van vier ministeries en de overheveling van personeelsleden naar de betrokken ministeries, en het antwoord van de minister van Openbaar Ambt en Institutionele Hervormingen,

» Gaat over tot de orde van de dag. »

Nous procéderons, la semaine prochaine, au vote sur l'ordre du jour pur et simple, qui bénéficie de la priorité.

Wij zullen volgende week stemmen over de eenvoudige motie, die voorrang heeft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATIONS — INTERPELLATIES

Demandes — Verzoeken

M. le Président. — Le bureau a été saisi des demandes d'interpellation suivantes:

1° De M. Dewulf au ministre de l'Agriculture et des Classes moyennes et au ministre de la Coopération au Développement sur « la faim dans le monde et la nécessité urgente de prévoir en cette matière une politique à court, à moyen et à long terme ou de revoir celle qui existe actuellement ».

Het bureau heeft de volgende interpellatieverzoeken ontvangen:

1° Van de heer Dewulf tot de minister van Landbouw en Middenstand en de minister van Ontwikkelingssamenwerking over « de honger in de wereld en de dringende noodzaak op korte, halflange en lange termijn het beleid ter zake te herzien of te voorzien ».

2° M. Houben au ministre de la Prévoyance sociale et des Pensions sur « les inconvénients qui découlent pour les handicapés de l'arrêté royal du 23 janvier 1980 ».

2° Van de heer Houben tot de minister van Sociale Voorzorg en Pensioenen over « de nadelige gevolgen die voor de minder-validen voortvloeien uit het koninklijk besluit van 23 januari 1980 ».

La date de ces interpellations sera fixée ultérieurement.

De datum van die interpellaties zal later worden bepaald.

PROJETS DE LOI — ONTWERPEN VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Le gouvernement a déposé les projets de loi:

1° Sur les laboratoires de biologie clinique;

De regering heeft ingediend de ontwerpen van wet:

1° Op de laboratoria voor klinische biologie;

Ce projet de loi sera imprimé et distribué.

Dit ontwerp van wet zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Il est renvoyé à la commission de la Santé publique et de la Famille.

Het wordt verwezen naar de commissie voor de Volksgezondheid en de Gezinszorg.

2° Complétant le Code du logement par des dispositions particulières à la région bruxelloise.

2° Houdende aanvulling van de Huisvestingscode met bijzondere bepalingen voor het Brussels gewest.

Ce projet de loi sera imprimé et distribué.

Dit ontwerp van wet zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Il est renvoyé à la commission des Travaux publics, de l'Aménagement du Territoire et du Logement.

Het wordt verwezen naar de commissie voor de Openbare Werken, de Ruimtelijke Ordening en de Huisvesting.

PROPOSITIONS DE LOI — VOORSTELLEN VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Les propositions de loi ci-après ont été déposées:

1° Par M. Kevers, octroyant aux Belges résidant à l'étranger et non domiciliés en Belgique, le droit de vote lors des élections législatives;

De volgende voorstellen van wet werden ingediend:

1° Door de heer Kevers, waarbij aan de Belgen die in het buitenland verblijven en hun woonplaats niet in België hebben, stemrecht wordt verleend bij de parlementsverkiezingen;

2° Par M. Van Elsen, modifiant les lois relatives au personnel d'Afrique, coordonnées le 21 mai 1964.

2° Door de heer Van Elsen, tot wijziging van de wetten betreffende het personeel in Afrika, gecoördineerd op 21 mei 1964.

Ces propositions de loi seront traduites, imprimées et distribuées.

Deze voorstellen van wet zullen worden vertaald gedrukt en rondgedeeld.

Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

Er zal later over hun inoverwegingneming worden beslist.

PROPOSITION — VOORSTEL

Dépôt — Indiening

M. le Président. — M. Roland Gillet a déposé une proposition tendant à instituer une commission d'enquête du Sénat sur l'assainissement des finances publiques.

De heer Roland Gillet heeft ingediend een voorstel tot oprichting van een onderzoekscommissie in de Senaat betreffende de sanering van de overheidsfinanciën.

Cette proposition sera traduite, imprimée et distribuée.

Dit voorstel zal worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Il sera statué ultérieurement sur sa prise en considération.

Er zal later over zijn inoverwegingneming worden beslist.

Notre ordre du jour est ainsi épuisé.

Le Sénat se réunira mardi 11 mars 1980 à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw dinsdag 11 maart 1980 te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 22 h 05 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 22 u. 05 m.)

