

SEANCE DU MARDI 14 JUILLET 1981
VERGADERING VAN DINSDAG 14 JULI 1981ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 1984.

MESSAGES:

Chambre des représentants, p. 1984.

COMMUNICATIONS:

Page 1985.

Office national du Ducroire.

Abus de puissance économique.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1981.

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

Discussion générale. — *Orateurs*: M. Vanderpoorten, M. Féaux, ministre des Communications, MM. Neuray, De Smeyter, Lagneau, De Bondt, Hanin, Maes, Cudell, Boey, M. le Président, MM. Mesotten, Coen, Claeys, Dalem, Van den Nieuwenhuijzen, Mme Panneels-Van Baelen, M. De Clercq, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Gramme, p. 1985.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1981.

Discussion et vote des articles, p. 2012.

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

Discussion et vote des articles, p. 2015.

Projet de loi ouvrant de nouveaux crédits provisoires à valoir sur le budget de la Communauté germanophone de l'année budgétaire 1981.

Discussion et vote des articles, p. 2017.

Projet de loi contenant le règlement définitif des budgets des services d'administration générale de l'Etat, des entreprises d'Etat et d'organismes d'intérêt public de l'année 1976.

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 1984.

BOODSCHAPPEN:

Kamer van volksvertegenwoordigers, blz. 1984.

MEDEDELINGEN:

Bladzijde 1985.

Nationale Delcrederedienst.

Misbruik van economische machtspositie.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1981.

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

Algemene bespreking. — *Sprekers*: De heer Vanderpoorten, de heer Féaux, minister van Verkeerswezen, de heren Neuray, De Smeyter, Lagneau, De Bondt, Hanin, Maes, Cudell, Boey, de Voorzitter, de heren Mesotten, Coen, Claeys, Dalem, Van den Nieuwenhuijzen, mevrouw Panneels-Van Baelen, de heer De Clercq, mevrouw Maes-Vanrobaeys, de heer Gramme, blz. 1985.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1981.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2012.

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2015.

Ontwerp van wet waarbij nieuwe voorlopige kredieten worden geopend welke in mindering komen van de begroting van de Duitstalige Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1981.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2017.

Ontwerp van wet houdende eindregeling van de begrotingen van het jaar 1976 van de diensten van algemeen bestuur van de Staat, van de Staatsbedrijven en van instellingen van openbaar nut.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Lagae, rapporteur, Waltniel, De Bondt, M. Vandeputte, ministre des Finances, p. 2017.

Discussion et vote des articles, p. 2019.

ORDRE DES TRAVAUX:

Orateurs: MM. Vanderpoorten, Wyninckx, M. le Président, p. 2016.

PROPOSITIONS (Dépôt):

Page 2035.

M. Désir. — Proposition de résolution concernant les dégâts occasionnés à un organe de presse.

M. Bonmariage. — Proposition de résolution sur le manifeste-appel des Prix Nobel contre l'extermination par la faim et sur la contribution que la Belgique doit apporter à cette action.

PROPOSITION DE LOI (Dépôt):

Page 2035.

M. Paque. — Proposition de loi relative à la publication et à la diffusion de certains sondages d'opinion.

Algemene bespreking. — *Sprekers*: De heren Lagae, rapporteur, Waltniel, De Bondt, de heer Vandeputte, minister van Financiën, blz. 2017.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2019.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN:

Sprekers: De heren Vanderpoorten, Wyninckx, de Voorzitter, blz. 2016.

VOORSTELLEN (Indiening):

Bladzijde 2035.

De heer Désir. — Voorstel van resolutie betreffende de schade toegebracht aan een persorgaan.

De heer Bonmariage. — Voorstel van resolutie over de « manifest-oproep » van de Nobelprijswinnaars tegen uitroeiing door hongersnood en over de bijdrage die België aan deze actie moet leveren.

VOORSTEL VAN WET (Indiening):

Bladzijde 2035.

De heer Paque. — Voorstel van wet betreffende de bekendmaking en verspreiding van opiniepeilingen.

PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT

VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTER

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

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

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

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 14 h 15 m.

De vergadering wordt geopend te 14 u. 15 m.

CONGES — VERLOF

MM. Paulus, empêché; van Waterschoot, en mission à l'étranger; **Adriaenssens**, à l'étranger, demandent un congé.

Vragen verlof: de heren Paulus, belet; van Waterschoot, met opdracht in het buitenland; **Adriaenssens**, in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

Mme De Loore-Raeymaekers, **MM. Califice** et **Lambiotte**, pour raison de santé; **Akkermans**, en raison de devoirs administratifs; **Croux**, en mission à l'étranger; **Humblet** et **Conrotte**, en raison d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw De Loore-Raeymaekers, de heren Califice en Lambiotte, wegens gezondheidsredenen; **Akkermans**, wegens ambtsplechten; **Croux**, met opdracht in het buitenland; **Humblet** en **Conrotte**, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par message du 7 juillet 1981, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tel qu'il a été adopté en sa séance de ce jour, le projet de disposition modifiant l'article 47 de la Constitution à l'exclusion du second alinéa.

Bij boodschap van 7 juli 1981, zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals het ter vergadering van die dag werd aangenomen, het ontwerp van bepaling tot wijziging van artikel 47 van de Grondwet met uitsluiting van het tweede lid.

— Il a été renvoyé à la commission de Révision de la Constitution et des Réformes des Institutions.

Het werd verwezen naar de commissie voor de Herziening van de Grondwet en de Hervorming der Instellingen.

M. le Président. — Par messages du 9 juillet 1981, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1° Augmentant et réduisant certains crédits ouverts pour l'année budgétaire 1981 et allouant des crédits supplémentaires pour les dépenses se rapportant aux années budgétaires 1980 et antérieures;

Bij boodschappen van 9 juli 1981, zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1° Houdende verhoging en vermindering van sommige voor het begrotingsjaar 1981 uitgetrokken kredieten, zomede toekenning van bijkredieten voor de uitgaven met betrekking tot 1980 en de vorige begrotingsjaren;

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

2° Abrogeant l'acte respectueux;

2° Tot opheffing van de akte van eerbied;

3° Modifiant l'article 232 du Code civil et l'article 1270bis du Code judiciaire;

3° Tot wijziging van artikel 232 van het Burgerlijk Wetboek en van artikel 1270bis van het Gerechtelijk Wetboek;

4° Modifiant les articles 723 et 1266 du Code judiciaire et abrogeant l'article 1273 du Code judiciaire;

4° Tot wijziging van de artikelen 723 en 1266 van het Gerechtelijk Wetboek en tot opheffing van artikel 1273 van het Gerechtelijk Wetboek;

5° Interprétative du 5° du § 2 de l'article 1410 du Code judiciaire;

5° Tot interpretatie van 5° van § 2 van artikel 1410 van het Gerechtelijk Wetboek;

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

6° Modifiant l'article 93bis de la loi communale.

6° Tot wijziging van artikel 93bis van de gemeentewet.

— Renvoi à la commission de l'Intérieur.

Verwezen naar de commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden.

Par message du même jour, la même assemblée renvoie au Sénat, tel qu'il a été amendé en sa séance de ce jour, le projet de loi insérant un article 710bis dans le Code civil.

Bij boodschap van dezelfde dag, zendt de Kamer aan de Senaat terug, zoals het ter vergadering van die dag werd geamendeerd, het ontwerp van wet tot invoeging van een artikel 710bis in het Burgerlijk Wetboek.

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

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

1° Portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972;

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

1° Houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van Bijlagen opgemaakt te Genève op 2 december 1972;

2° Portant approbation de l'Accord sur le transfert des corps des personnes décédées, et de l'Annexe, faits à Strasbourg, le 26 octobre 1973;

2° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst inzake het vervoer van lijken, en van de Bijlage, opgemaakt te Straatsburg op 26 oktober 1973;

3° Portant approbation de la Convention relative à Eurodif, et de l'Annexe, signées à Paris le 20 mars 1980;

3° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst met betrekking tot Eurodif, en van de Bijlage, ondertekend te Parijs, op 20 maart 1980;

4° Portant approbation de la Convention entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la république unie du Cameroun en matière de promotion et de protection réciproques des investissements signée à Bruxelles, le 27 mars 1980;

4° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Verenigde Republiek Kameroen betreffende de wederzijdse aanmoediging en bescherming van investeringen, ondertekend te Brussel op 27 maart 1980;

5° Relatif à la création d'un Fonds de la Coopération au Développement et d'une Fonds des prêts à des Etats étrangers;

5° Met betrekking tot het oprichten van een Fonds voor Ontwikkelingssamenwerking en van een Fonds voor leningen aan vreemde Staten;

6° Relatif à l'adhésion de la Belgique à la Banque africaine de Développement;

6° Betreffende de toetreding van België tot de Afrikaanse Ontwikkelingsbank;

7° Encourageant l'installation et l'investissement en agriculture;

7° Tot bevordering van de vestiging en de investering in de landbouw;

8° Relatif à l'amélioration du revenu agricole par une adaptation de l'aide en matière financière.

8° Houdende verbetering van het inkomen in de landbouw door een aanpassing van de financiële tegemoetkoming.

— Pris pour notification.

Voor kennisgeving aangenomen.

MEDEDELINGEN — COMMUNICATIONS

Nationale Delcrederedienst — Office nationale du Ducroire

De Voorzitter. — Bij dienstbrief van 10 juli 1981, zendt de Nationale Delcrederedienst aan de Senaat, overeenkomstig artikel 22 van het koninklijk besluit nr. 42 van 31 augustus 1939, het verslag over de werkzaamheden van de Dienst tijdens het dienstjaar 1980.

Par dépêche du 10 juillet 1981, l'Office national du Ducroire transmet au Sénat, en conformité à l'article 22 de l'arrêté royal n° 42 du 31 août 1939, le rapport sur l'activité de l'Office pour l'exercice 1980.

— In het archief te plaatsen.

Dépôt aux archives.

De Voorzitter. — Van deze mededeling wordt aan de Voorzitter van de Nationale Delcrederedienst akte gegeven.

Il est donné acte de cette communication au président de l'Office national du Ducroire.

Misbruik van economische machtspositie

Abus de puissance économique

De Voorzitter. — In uitvoering van artikel 26 van de wet van 27 mei 1960 tot bescherming tegen het misbruik van economische machtspositie, zendt de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken aan de Senaat, het zeventiende verslag aan de vastzittende Kamers over de toepassing van vermelde wet.

En exécution de l'article 26 de la loi du 27 mai 1960 sur la protection contre l'abus de puissance économique, le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques transmet au Sénat le dix-septième rapport aux Chambres législatives sur l'application de la loi susvisée.

— Verwezen naar de commissie voor de Economische Aangelegenheden.

Renvoi à la commission de l'Economie.

De Voorzitter. — Van deze mededeling wordt aan de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken akte gegeven.

Il est donné acte de cette communication au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1981

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

Algemene beraadslaging

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1981

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

Discussion générale

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen.

Nous abordons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer Vanderpoorten.

De heer Vanderpoorten. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens eenvoudig het volgende te zeggen.

Ik zou zeer graag de bespreking bijwonen van de begroting van Verkeerswezen en van de daaropvolgende punten, maar buiten verwachting werden voor vanmiddag commissies bijeengeroepen en moeten wij deze vergaderingen bijwonen. Ik verontschuldig me dus bij de openbare vergadering in de mate waarin wij door de commissievergaderingen zullen zijn opgehouden.

Voorts staan er een aantal punten op de agenda van vandaag, en in voorkomend geval van morgen, waarover wij het verslag slechts vanochtend hebben ontvangen. Ik zal deze week op elk van deze punten de toepassing vragen van het reglement, tot in den bloede. Akkoord, mijnheer de Voorzitter?

De Voorzitter. — Ik ga met u tot in den bloede volledig akkoord.

De heer De Clercq. — Dan zal er veel bloed vloeien. (*Gelach.*)

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

M. Féaux, ministre des Communications. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, le budget que j'ai l'honneur de vous présenter constitue la traduction financière d'un élément particulièrement important de la politique gouvernementale, en ses aspects tantôt sociaux, tantôt économiques.

Si je m'en tiens à la rigueur des chiffres, je vous dirai qu'au niveau des dépenses courantes, le budget initial du ministère des Communications de l'année 1981 s'élève à quelque 71 milliards de francs.

Par rapport à l'année précédente, ce budget est en progression de 2,5 milliards par rapport au budget initial et de 4,7 milliards par rapport au budget ajusté. Il faut toutefois noter que le montant initial retenu pour 1981 devra être réduit à concurrence d'un montant global de plus de 1,6 milliard suite aux opérations d'assainissement décidées par le gouvernement dans le courant des mois de mars et mai 1981.

La répartition de cette diminution entre les différents postes budgétaires nécessite évidemment une mise au point minutieuse qui est en cours d'élaboration.

Du montant initial de 71 milliards, plus de 64 milliards, soit 90 p.c. du total des dépenses courantes, sont consacrés aux transports en commun et à leur promotion.

A ce titre, un crédit de 46,5 milliards est inscrit en vue de compenser les charges résultant des obligations de service public, de la normalisation des comptes, de la coordination des transports et des servitudes inhérentes à la notion de service public de la Société nationale des Chemins de Fer belges. Ce montant est calculé selon un schéma mis au point, il y a plusieurs années, dans le cadre de la Communauté économique européenne. Toujours en ce qui concerne la SNCB une intervention se chiffrant à 2 080 millions est prévue en vue d'alimenter sa caisse de soins de santé afin d'assurer les soins de santé du personnel en activité et pensionné ainsi que des ayants droit.

Par ailleurs, un crédit de 14,961 milliards a été prévu pour compenser les déficits d'exploitation des six sociétés de transports intercommunaux et de la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux; en ce qui concerne cette dernière société, un montant de 125 millions a également été inscrit pour compenser les réductions tarifaires que l'Etat lui impose en faveur de certaines catégories de voyageurs.

Il y a lieu de considérer ces différentes interventions de l'Etat en faveur des comptes d'exploitation des sociétés de transport en commun comme des actions et des mesures ayant pour objectif premier la promotion des transports en commun puisque, sans elles, les services prestés seraient d'une qualité et d'une quantité totalement incompatibles avec les lignes directrices de la politique actuelle, et notamment avec les priorités contenues dans la déclaration gouvernementale.

De 10 p.c. van de kredieten van titel I die niet rechtstreeks bestemd zijn voor de bevordering van het openbaar vervoer hebben voornamelijk betrekking op de uitgaven van de algemene diensten van het departement, 362 miljoen 500 000, de uitgaven van het bestuur van het Vervoer en van het bestuur van de Luchtvaart, 3 miljard 400 miljoen met inbegrip van de staatstoelagen toegekend, overeenkomstig de statutaire bepalingen, aan Sabena voor de afschrijvingen van het vliegend materieel, en de uitgaven van het bestuur van de Zeevaart en van de Binnenvaart, 2 miljard 200 miljoen. Tenslotte wordt een krediet van 40 miljoen bestemd voor het dekken van uitgaven in verband met het beleid van het wetenschappelijk onderzoek voorzien.

De kapitaaluitgaven worden bestemd voor de verwezenlijking van het investeringsprogramma enerzijds en voor de realisatie van verschillende andere kapitaaluitgaven anderzijds.

De kapitaaluitgaven betreffende het investeringsprogramma worden in hoge mate gedekt door vastleggingskredieten voor een bedrag van 23 miljard 853 miljoen 600 000, dat ongeveer gelijk is aan dat van de vastleggingskredieten betreffende het definitief investeringsprogramma van 1980.

Dit programma is in hoofdzaak gericht op de bevordering van het openbaar vervoer, daar 9 miljard 280 miljoen 600 000 frank bestemd is voor de bevordering en de modernisering van het openbaar vervoer in de grote agglomeraties van het land en 13 miljard 900 miljoen 400 000 bestemd wordt aan de verbetering van het spoorweginet en van het materieel. Zesenvijftig p.c. van dit laatste bedrag zal dienen voor de elektrificatie van het nationaal spoorweginet.

Bij deze begrotingskredieten komen nog de investeringen die de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer op hun eigen fondsen realiseren. Zij hebben voornamelijk tot doel investeringen mogelijk te maken die niet uitzonderlijk in verband staan met de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de aankoop van rollend materieel en de bouw van vaste installaties, en het onderhoud van al hun installaties.

De bevordering van alle vormen van openbaar vervoer slorpt, zoals men kan vaststellen, het grootste deel van de financiële middelen op waarover het departement van Verkeerswezen beschikt.

In aanvulling van de objectieven die traditioneel door middel van deze bevordering nagestreefd worden, economisch beleid, sociaal beleid, beleid voor een algemene bescherming van het leefmilieu, maakt ze het ook mogelijk op substantiële wijze bij te dragen tot de verwezenlijking van het dubbele doel dat ons land zich op het gebied van de energie heeft gesteld:

— De vermindering van het verbruik: het gemeenschappelijk vervoer gebruikt het minst energie per vervoerde eenheid van alle vervoermiddelen;

— De diversificatie van de primaire energiebronnen: de verhoging van onze onafhankelijkheid op energiegebied.

In de huidige stand van zaken is het gemeenschappelijk vervoer het enige dat in staat lijkt om gedeeltelijk te kunnen afzien van het petroleumverbruik door een beroep te doen op de elektrische tractie.

De huidige energiekrisis moet absoluut de gelegenheid zijn om bepaalde aspecten van de vroeger gevoerde politiek te herzien en om andere beleidsdoelstellingen te beklemtonen.

In dit raam dringt zich een zorgvuldige studie van de vroegere spanningen op ten gunste van de weg en van het gemeenschappelijk vervoer om daaruit de nodige besluiten voor de economie van de natie te trekken.

Dit lijkt onontbeerlijk niet alleen omwille van de reeds geciteerde redenen, maar ook omdat de petroleumcrisis en vooral de voortdurende stijging van de energieprijzen directe gevolgen hebben op de kostprijs van de geleverde prestaties van het openbaar vervoer en op die wijze ook op de financiële hulp van de Staat.

Nu we het toch over de energie hebben, kunnen we de weerslag van de duizelingwekkende stijging van de brandstofkosten op de kostprijs van de prestaties van Sabena niet over het hoofd zien: in twee-drie jaar tijd zijn de brandstofkosten opgelopen tot 25 p.c. van alle lopende uitgaven van de maatschappij zodat zij zich, evenals haar zustermaatschappijen in een zeer moeilijke situatie bevindt. Deze toestand is nog verergerd door de verdere afzwakking van de wereldconjunctuur van de luchtvaart.

Om aan deze situatie te verhelpen heeft de regering zopas de onmiddellijke storting goedgekeurd van 500 miljoen, in mindering op het miljard frank 1981 van de kapitaalverhoging waartoe in oktober 1979 werd beslist en door de wet van 9 februari 1981 bekrachtigd werd.

Wat de storting van het saldo betreft, heeft het MCESC beslist deze kwestie te koppelen aan zijn goedkeuring betreffende de bepalingen van een beheercontract dat tussen de Sabena en de Staat gesloten moet worden op basis van de door de Ministerraad van 22 maart 1981 naar voor gebrachte principes.

Dat beheercontract zal in hoofdzaak tot doel hebben de evolutie van het deficit van de nationale luchtvervoerder te bedwingen binnen aanvaardbare grenzen, door het voeren van acties zowel op het niveau van het vervoeraanbod als op produktiekosten en de organisatie van de industriële en aanverwante activiteiten.

Un aspect important de la politique que je poursuis est défini par le projet de fusion entre la SNCB et la SNCV, qui vise par ailleurs à

une restructuration en profondeur de certaines sociétés de transports intercommunales.

Ce projet, que le gouvernement vient d'approuver, doit conduire à une compression maximale des dépenses d'exploitation des sociétés concernées tout en offrant un service plus homogène et plus efficace à la clientèle, en assurant, par ailleurs, les dessertes régionales dans des conditions optimales, notamment là où la mise au point de correspondances adéquates entre le réseau ferré et le réseau des autobus s'impose absolument.

Il me plaît de souligner l'importance de cette modernisation de la gestion de nos transports publics, tout en étant convaincu — j'y reviendrai plus loin — qu'elle ne constitue qu'un des éléments d'une politique cohérente des transports en général et des transports en commun en particulier.

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

J'attache également une très grande importance à un projet de loi actuellement en élaboration dans mon département, qui permettra de prendre toutes les mesures utiles en vue de faciliter et rendre prioritaire la circulation en surface des véhicules des transports en commun. Il est évident qu'il s'agit là d'une condition nécessaire et indispensable venant en complément aux efforts consacrés par le département pour améliorer l'infrastructure des réseaux; tout en assurant un service de meilleure qualité, cette mesure est de nature à réduire le coût des prestations. En effet, il ne faut pas perdre de vue que les lignes de surface des réseaux urbains représentant toujours 95 p.c. de la longueur totale; une partie importante de la clientèle ne peut encore profiter de deux composantes essentielles de la qualité de service souhaitée, à savoir la régularité des fréquences et la rapidité des déplacements.

Dans les autres domaines des transports, notamment dans le secteur du transport routier et de la navigation intérieure, le rôle du département consiste essentiellement à valoriser les aptitudes propres à chaque mode, ceci en vue d'assurer au maximum la rentabilité des entreprises opérant dans ces secteurs et d'y accroître la productivité, tout en rentabilisant au mieux les efforts importants consentis par l'Etat pour mettre à disposition des infrastructures de qualité. Dans cet ordre d'idées, la formation et la compétence professionnelle des transporteurs retiennent mon attention constante.

Dans le domaine de la navigation intérieure, des améliorations au système réglementaire existant sont recherchées avec toutes les parties intéressées. Elles ont pour but de rendre plus dynamiques les opérations de transport qui sont soumises à l'Office régulateur de la Navigation intérieure sans mettre en cause l'acquis social et le cadre légal existant.

Une attention toute particulière est enfin accordée à la promotion de toutes les formes de transport combiné, et notamment au ferroutage; elles permettent en effet d'associer là où elles sont économiquement justifiées, les avantages inhérents aux deux modes tout en minimisant leurs faiblesses respectives.

En matière de sécurité routière, il est indispensable de rester vigilant: malgré les nombreuses mesures prises au cours des années précédentes, la question reste préoccupante, car le nombre des victimes des accidents de la route reste encore beaucoup trop élevé. S'il n'y a pas de solution miracle dans ce domaine, il y a lieu cependant de continuer à agir sur tous les facteurs, souvent très complexes et interdépendants, qui sont à l'origine des accidents de la route.

Aussi, l'attention du département est constamment attirée sur les aspects suivants: l'harmonisation des règles de circulation routière, la simplification de la signalisation routière, la sécurité technique des véhicules, l'éducation et la formation de tous les usagers.

Afin de satisfaire aux deux derniers aspects que je viens de citer, le département s'efforce constamment d'améliorer le système de contrôle technique des véhicules automobiles et notre réglementation en matière de permis de conduire.

Inzake de koopvaardij werpt de relancepolitiek van de jaren 1970-1980 vruchten af.

De toepassing van de wet aan 23 augustus 1948 draagt, door middel van tussenkomstmechanismen ten gunste van onze nationale rederij zowel van koopvaardij als zeevisserij, grotendeels bij tot de hernieuwing van onze koopvaardij- en zeevisserijvloot.

Bovendien zijn het behoud van onze nationale vlag, het verzekeren van de competitiviteit van onze rederijen en de bescherming van de belangen van onze bemanningen, problemen die op het huidige ogenblik zowel op internationaal als op nationaal vlak mijn aandacht gaande houden.

In die context wordt eveneens rekening gehouden met de ontwikkeling van onze havenbelangen. Wat dit laatste aspect betreft, dient met name te worden herinnerd aan de belangrijke taak van de Nationale Commissie voor Havenbeleid.

Au niveau de la politique internationale des transports, autrement dit de tout ce qui concerne notre participation aux organisations gouvernementales multilatérales, je voudrais mettre en exergue l'adoption par le Conseil des Communautés européennes d'une directive instaurant un permis de conduire de modèle communautaire ainsi que la possibilité d'échanger ce permis sans examen en cas de changement de résidence d'un Etat membre à un autre. L'introduction d'un tel document communautaire peut à juste titre être considérée comme une « primeur » européenne. Une autre mesure touchant l'ensemble de la population de la CEE concerne l'uniformisation du début de la période de l'heure d'été; j'espère qu'il sera bientôt possible de se mettre également d'accord sur la fin de la période, qui est déjà identique sur le continent, mais encore différente au Royaume-Uni et en Irlande.

Je voudrais, en outre, souligner que la Belgique assumera la présidence de la Communauté des Dix au cours du premier semestre de 1982. D'ores et déjà nous préparons la liste des dossiers qui sont « techniquement » ou « politiquement » prioritaires et « mûrs », en vue d'apporter des solutions à diverses questions restées en suspens depuis un certain temps et de créer ainsi la base d'une nouvelle relance de la politique commune des transports.

Dans ce contexte, il sera tenu compte de la résolution du Conseil de la CEE du 26 mars 1981 au sujet des dossiers à traiter prioritairement, tels que la promotion d'une politique ferroviaire de la Communauté, l'utilisation optimale des capacités de transport, l'élimination des distorsions de concurrence, le développement des transports combinés, la facilitation des passages frontaliers, l'amélioration du fonctionnement du marché des transports, etc.

Je mettrai tout en œuvre pour que cette nouvelle présidence belge puisse aboutir à un maximum de résultats concrets et positifs.

Je vous dirai, pour conclure, monsieur le Président, mesdames, messieurs, que le budget des Communications, caractérisé par une diversité d'approche de tous les modes de transports qui font vivre notre économie, illustre, en quelque sorte, par la synthèse qu'il manifeste, la nécessité d'une cohérence indispensable entre les politiques spécifiques à chacun de ces modes.

A cet égard, la fusion décidée entre la SNCB et la SNCV ne constitue qu'un élément d'une politique plus large qui doit viser à garantir cette cohérence par une collaboration active et efficace entre tous les gestionnaires du transport, qu'ils soient publics ou de nature privée.

Cette collaboration, cette cohérence, je dirai presque qu'elle nous est dictée par la crise économique grave que nous traversons et par le déséquilibre important qu'impose à notre balance des paiements l'évolution incontrôlable des coûts énergétiques.

Il nous appartient, en effet, d'utiliser au moindre coût les différents modes de transports de personnes et de choses: cela signifie qu'il faut veiller, par une coordination adéquate, à garantir un taux d'occupation maximal des différents vecteurs. Pareille option peut, seule, conduire à une réduction significative de notre consommation énergétique.

Cette coordination entre dans la réalité à Houdeng, à Bierset, à Rekkem, où des gares autoroutières, à la gestion desquelles participent la Société nationale des Chemins de Fer, les pouvoirs locaux et le secteur privé, harmonisent les activités des différents modes de transport: transport par voie ferrée, transport aérien, transport par route, transport par eau.

Il s'agit des prémisses d'une politique des communications marquée par une volonté précise d'une utilisation plus rationnelle des outils économiques que constituent les transports.

Ma conviction profonde, enfin, reste que les difficultés de notre temps amèneront les individus à modifier profondément leurs choix économiques, à abandonner certaines notions de confort individuel, notamment dans le domaine des transports, fondées sur un gaspillage aussi onéreux qu'intensif, à redéfinir en quelque sorte le monde où ils vivent et les valeurs qui le structurent.

La politique de mon département participe directement à cette mutation indispensable; elle en constitue même le pivot essentiel.

Dans cette optique, je considère qu'il faut la promouvoir et la développer, comme il faut toujours promouvoir et développer ce qui est porteur d'avenir et de progrès.

Ceci restera — je vous prie, monsieur le Président, mesdames, messieurs d'en avoir la conviction — mon souci essentiel et ma

volonté primordiale. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

M. Neuray. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, à chaque discussion du budget des Communications, je déplore qu'une structure régionalisée de l'infrastructure ne soit pas créée. Hélas ! aucun progrès dans ce domaine depuis la première fois que j'ai formulé cette idée. Vous avez déjà répondu à la Chambre à ce sujet mais, personnellement, je continue à penser que ce serait certainement une réalisation indispensable.

Au moment où l'on s'apprête à fusionner les deux réseaux SNCB et SNCV, je crois qu'il faut, de toute manière, créer des sociétés sous-régionales d'exploitation. Ces sociétés pourraient mieux tenir compte des besoins des usagers et prendre les meilleures mesures pour assurer un service adéquat. Elles correspondraient d'ailleurs aux commissions régionales pour la promotion et la coordination des transports en commun urbain et interurbain qui sont, en réalité, si je ne m'abuse, sous-régionales. Je déplore qu'au sein de ces commissions, les usagers, qui sont les premiers intéressés, ne soient pas représentés et je souhaite que vous fassiez le nécessaire pour les y associer. Vous avez parlé tout à l'heure d'une meilleure coordination au niveau des administrations; je crois qu'il faut aussi tenir très largement compte des usagers.

Je souhaite également, monsieur le ministre, que nos réglementations en matière de transport de personnes s'assouplissent considérablement pour permettre diverses expériences, telles que celles menées en France, de taxis collectifs ou de bus à la demande. Ces nouvelles possibilités pourraient être testées notamment en milieu rural, mais elles pourraient être également utiles en milieu semi-urbain.

Envisageons rapidement les problèmes des chemins de fer.

D'abord, les statistiques relatives aux voyageurs de la SNCB sont-elles tout à fait valables? Ne sont-elles pas sous-estimées? Je me demande, en effet, combien de voyages on compte réellement pour les porteurs d'abonnement. Je connais, par exemple, beaucoup de jeunes qui, très légalement d'ailleurs, utilisent leur abonnement plusieurs fois par jour, y compris lorsqu'ils sont en congé. Il en va probablement de même en ce qui concerne les livres parcoures et les abonnements circulaires. Là aussi, comment estime-t-on le nombre de voyages? Cette question n'a peut-être pas une très grande importance mais la réponse permettrait de se faire une idée plus exacte de l'utilisation des chemins de fer.

Nos collègues, notamment ceux de la Chambre, ont abordé le problème des retards d'arrivée des trains. J'abonde dans leur sens.

Puis-je évoquer également la question des wagons particulièrement surpeuplés à certaines heures? Ainsi, entre Ottignies et Bruxelles, il arrive que les plates-formes soient complètement occupées par des voyageurs debout. Des wagons à étage ne pourraient-ils contribuer à résoudre ce problème?

Je me permets d'insister, monsieur le ministre, sur l'organisation des gares pour une meilleure accessibilité. Pourquoi maintient-on, à certains endroits et non pas à d'autres, le contrôle à l'entrée et à la sortie de la gare? A mon avis, ce contrôle pourrait être supprimé complètement, ce qui faciliterait au maximum l'accès aux quais; cela se fait en Suisse, notamment. Il est très vexant de rater un train parce qu'une barrière donnant un accès direct aux quais est fermée.

Par ailleurs vous en êtes conscient, monsieur le ministre, il convient d'organiser le mieux possible les relations entre les transports en commun urbains et les chemins de fer, notamment en ce qui concerne les horaires.

Il faudrait, enfin, accorder une place privilégiée aux usagers du vélo. Pourquoi ne pas prévoir à l'entrée de chaque parking, dans chaque gare, une zone couverte réservée gratuitement au garage des vélos et vélomoteurs?

La SNCB a entrepris un effort considérable de modernisation des gares. C'est très bien, mais pourquoi toujours démolir, ce qui constitue un désinvestissement? Pourquoi ne pas entretenir et moderniser, sans nécessairement passer tout au bulldozer? Et pourquoi abandonner tant de gares, au lieu de les louer comme habitations? On procède rarement à la modernisation la plus nécessaire et la plus utile qui consisterait à surélever les quais et à construire des rampes d'accès. Cela aiderait considérablement les handicapés, les personnes âgées et les cyclistes. Les personnes âgées constituent une part importante de la clientèle des chemins de fer. Les statistiques démontrent que 56 p.c. de ces personnes utilisent le transport par rail. Si vous avez déjà pris le train à Bruxelles-Schuman, vous conviendrez avec moi qu'il est scandaleux d'exiger des usagers pareille gymnastique pour entrer ou sortir d'un train. Modifier cet

état de choses me semble un des premiers aménagements à prévoir dans toutes les gares.

Des cabines téléphoniques publiques sur les quais seraient également bien pratiques. Lorsque les trains ont du retard, elles permettraient aux usagers de prévenir ceux qui les attendent.

J'en viens à la suppression des passages à niveau. Je suis très étonné de la manière dont ce problème est traité et je prendrai le cas de Gembloux. La SNCB avait, à l'origine, proposé un projet aberrant de viaduc qui, sur la pression de la population, a été assez rapidement retiré. A la suite des réflexions d'un groupe de quartier. J'avais, avec mon collègue Marchal, proposé au conseil communal d'abaisser le niveau de la voie. J'ai rencontré à ce propos les responsables des chemins de fer qui ont refusé cette solution, étant donné le prix trop élevé des travaux. Ce prix avait été fortement exagéré par la SNCB, ainsi que j'ai pu le démontrer lors de mon entrevue avec le responsable de la voie, à l'époque. Cette solution n'ayant pas été retenue et la possibilité d'un contournement bien étudié de Gembloux ayant été refusée par la commune, il ne restait que le passage souterrain de la route.

A la suite de la fermeture de la sucrerie, je suis intervenu pour éviter la démolition d'une dizaine de maisons en parfait état, mais la SNCB ne voulait rien changer à ses plans et elle procéda aux expropriations. Pendant ce temps, on apprend que des difficultés s'élevaient avec les Travaux publics, qui demandent l'élargissement du tunnel. Lors de la visite du ministre des Travaux publics à Namur, je soulève le problème et j'apprends que tout est en ordre. Il n'en est rien. Vous avez déclaré en commission, à la Chambre, que les Travaux publics demandaient un nouvel élargissement du tunnel. En réalité, les Travaux publics sont toujours mus par une mégalomanie que la situation ne justifie peut-être plus. Mais alors que rien n'est décidé, on continue d'exproprier et de démolir. Si cela ne coûtait pas très cher, si tout cela ne conduisait pas à évincer des quartiers de ville, ce serait plutôt du vaudeville ou du Courteline.

Première remarque: ce n'est ni aux Travaux publics, ni à la SNCB de trancher ces problèmes; il existe une administration compétente, celle de l'Aménagement du territoire, elle-même dotée d'une commission régionale.

Deuxième remarque: on ne doit commencer à démolir et même à exproprier que quand tout le monde est d'accord sur un projet et qu'on est certain de disposer des crédits nécessaires pour pouvoir l'exécuter dans des délais normaux. J'insiste sur cette dernière condition. Voyez ce qui se passe à Liège: on a démolit des centaines de maisons dans le centre de la ville, puis on ne sait que faire.

Ma troisième remarque concerne le comportement de la commission d'acquisition de la SNCB. Celle-ci se conduit à l'égard des particuliers d'une manière tout à fait regrettable. Dans un cas précis, on a donné 24 heures aux anciens propriétaires pour quitter une maison qui sera peut-être démolie dans plusieurs années, voire jamais. Les locataires et les propriétaires de fonds de commerce ne sont au courant de rien. Quand ils demandent des explications, on leur répond par des faux-fuyants. Il est absolument insensé de traiter les gens de cette manière.

En passant, je tiens à m'étonner de la manière dont les biens immobiliers de la SNCB sont gérés. On laisse des maisons vides pendant des années dans une ville qui manque de logements.

En conclusion, la suppression du passage à niveau de Gembloux est une opération mal étudiée, mal adaptée aux lieux et aux circonstances. De plus, elle met en évidence d'une manière très nette, comme je l'ai dit au début de mon exposé, la mauvaise coordination entre administrations, qui se croient toutes souveraines.

Etant donné les changements de projets ou les demandes nouvelles de la part des Travaux publics, on peut regretter qu'il n'y ait plus consultation ni de la commune, ni du public. On peut déplorer également un comportement qui me semble très bureaucratique de la part de fonctionnaires, ce qui aboutit à des coûts surélevés.

Je demande donc, dans ce cas précis, l'arrêt immédiat des démolitions, la reprise de l'étude de tout le problème sous l'arbitrage de l'administration de l'Aménagement du territoire — ces études comporteront des estimations sérieuses du coût des différents possibilités et la réalisation de maquettes présentant les différentes options à la commune et au public — ainsi qu'une étude des responsabilités et des comportements de chacune des administrations et de leurs fonctionnaires. Et, enfin — et c'est pourquoi je citais assez longuement le cas de Gembloux — je souhaite que de tels cas ne se reproduisent plus. Cela me paraît très important.

Je ne m'étendrai pas aujourd'hui sur les transports combinés rail-route que j'ai défendus si souvent à cette tribune. Mais, avant d'aborder le problème de la sécurité routière, je voudrais plaider pour qu'au niveau européen, on arrive à un accord sur les poids des

véhicules routiers. La formule ne consisterait-elle pas à combiner vitesse et poids? Plus le poids à l'essieu serait élevé, plus la vitesse maximum autorisée serait limitée. C'est, en effet, la combinaison du poids et de la vitesse qui use les revêtements, abîme les fondations et rend les véhicules dangereux.

J'en arrive ainsi à la sécurité routière. Il y a toujours trop de victimes sur la route. Nous craignons, à juste titre, les dangers de l'énergie nucléaire, mais nous devons encore déplorer 2 326 morts et 22 129 accidents graves sur les routes en 1979. A eux seuls, les piétons et les cyclistes représentent 29 p.c. des victimes. Plus de la moitié des gens qui meurent entre 15 et 24 ans sont tués dans un accident de la route.

Première remarque: l'accident est presque toujours dû à une cause humaine et non technique. Toutefois, des dispositions de lieu ambiguës, des défauts de revêtement, des signalisations trop complexes et peu claires peuvent être causes d'accident. Ce sont les fameux points noirs qu'il faut éliminer. Il faut surtout mieux protéger les piétons et les cyclistes qui représentent presque 30 p.c. des victimes.

Quant au contrôle technique, il me paraît beaucoup trop coûteux et tatillon, étant donné l'incidence relativement faible des causes techniques par rapport aux causes humaines. Si l'on dépensait la moitié de ce que coûtent à la collectivité les contrôles techniques pour consacrer ces sommes à la formation psychologique des conducteurs, on obtiendrait vraisemblablement de meilleurs résultats. Il est évident que les transports de personnes, taxis, cars, poids lourds, doivent être contrôlés régulièrement. Mais que ce contrôle soit inutile! Celui des breaks neufs, dont le problème fut si souvent soulevé, en est le meilleur exemple. Que de voitures refusées pour des points de rouille qui ne compromettent jamais la sécurité!

Je souhaiterais que des études montrent quels sont réellement les points qui peuvent être cause d'accidents ou d'aggravation d'accidents. Lorsque le contrôle technique n'existait pas, a-t-on vu beaucoup d'accidents dus au jeu dans la direction? J'y reviens: la cause essentielle des accidents est le facteur humain pour lequel on dépense beaucoup moins d'argent que pour le contrôle technique, parce que c'est plus difficile. Le contrôle technique est un bon alibi.

En général, les réflexes des conducteurs sont bons et leur connaissance des règles est suffisante. C'est au niveau de la psychologie — goût du risque chez les jeunes, influence de l'alcool, complexes psychologiques divers — qu'on rencontre les causes les plus générales d'accident. Il faut montrer aux jeunes des films sur les causes d'accidents et sur leurs conséquences. La télévision doit jouer un rôle dans ce domaine.

Il faut également renforcer le contrôle de l'alcoolisme chez les conducteurs. Des contrôles plus nombreux le samedi soir, et pendant la nuit de samedi au dimanche particulièrement meurtrière, notamment pour les jeunes, seraient peut-être efficaces.

Plutôt que des condamnations à des amendes, pourquoi ne pas obliger les conducteurs à des prestations sociales dans des services de soins pour blessés de la route? Cela aurait peut-être un effet dissuasif plus important.

Il ne faut pas cesser de recommander et de contrôler l'utilisation de la ceinture de sécurité qui contribue à réduire la gravité des accidents dans 80 p.c. de cas environ.

Certains déplorent que beaucoup de candidats, en Belgique, ne passent pas par les auto-écoles. Je suppose que ce sont surtout les auto-écoles qui le regrettent. Personnellement, je m'en réjouis et je ne crois pas que ceux qui ont appris à conduire avec des parents ou des amis soient de moins bons conducteurs.

M. Hanin. — Je suis tout à fait d'accord.

M. Neuray. — Une enquête spéciale à ce sujet serait intéressante. De toute manière, le nouveau conducteur reste dangereux tant qu'il n'a pas acquis une certaine expérience de la route.

J'en viens au dernier point de mon intervention, l'aéronautique et, notamment, la situation à l'aéroport de Bruxelles-National et à la Régie des Voies aériennes. Mon collègue, M. Risopoulos, vous en a déjà parlé à la Chambre.

La polémique sur le nom de l'aéroport, Bruxelles-National ou Zaventem, peut paraître futile, mais elle cache un aspect fondamental de nos relations avec les Flamands. Comme il s'agit d'un aéroport national, payé par les Wallons et les Bruxellois comme par les Flamands, le seul statut acceptable est le statut bilingue. L'agglomération de Bruxelles doit donc s'étendre jusqu'à Zaventem et comprendre toute la zone aéroportuaire.

Je regrette une fois de plus que l'aéroport de fret ait été installé en région flamande à nos frais. Les partis traditionnels auraient dû

s'opposer à ces investissements. Laissons la mer aux Flamands, puis- qu'ils l'ont, mais donnons le ciel aux Wallons.

J'en arrive au second point qui découle de la situation linguistique incroyable à la Régie des Voies aériennes. Le cadre n'envisage que 18 p.c. de francophones et il n'est même pas respecté. Je demande à tous les parlementaires francophones de refuser de voter le budget des Communications tant qu'un équilibre raisonnable ne sera pas créé et respecté à la Régie des Voies aériennes.

Je terminerai en demandant au ministre des explications sur la décision du 6 juin 1981 qui a totalement supprimé l'usage du français dans les relations entre les avions et le sol, non seulement à Bruxelles-National, ce qui me paraît déjà inacceptable, mais encore pour les aéroports wallons, ce qui est totalement inadmissible. Ainsi, quand un aviateur français se présente à Gosselies, on ne peut lui parler français; il faut lui parler anglais. Je demande que cette mesure soit rapportée dans les plus brefs délais, et pour Bruxelles-National, et pour les aéroports wallons.

On comprendra aisément que dans les circonstances actuelles et dans les conditions que je viens de dénoncer, il ne soit pas possible à notre groupe de voter votre budget, monsieur le ministre. (Applaudissements sur les bancs du FDF-RW.)

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

De heer De Smeyster. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in deze algemene bespreking wil ik het in het bijzonder hebben over een totaal verwaarloosd klein gewest, de Vlaamse Ardennen.

«Sinds meer dan twintig jaar wordt met de regelmaat van een klok gewezen op de slechte sociaal-economische situatie van Zuidoost-Vlaanderen. Onze streek is meer dan ooit een probleemgebied, gekenmerkt onder andere door pendel en door een demografische neergang. Precies omwille van deze noodsituatie dient het openbaar vervoer naar, van en in de Vlaamse Ardennen snel te worden verbeterd.»

Dit was de aanhef van het verslag ter gelegenheid van de stichtingsvergadering van de Werkgroep Openbaar Vervoer Vlaamse Ardennen te Ronse in de lente van 1976 onder de titel «Waarom een goed openbaar vervoer in de Vlaamse Ardennen?».

Wij bevinden ons nu vijf jaar later en ondanks alle mooie en herhaalde beloften is er nog niets gewijzigd aan deze erbarmelijke toestand. Er werden wel voorstellen in de verkeerde zin geformuleerd door de NMBS. Zo wilde men de acht volgende stations en/of stopplaatsen afschaffen: Elsegem, Ename, Etikhove, Hemelveerdegem, Leupegem, Louise-Marie, Petegem en Roborst. En zeggen dat het arrondissement Oudenaarde maar elf gefusioneerde gemeenten telt! Wat zou er na de afschaffing nog aan stopplaatsen overblijven? Men stelde ook voor negen stations voor verzending van stukgoederen en vier stations voor volledige wagenladingen af te schaffen.

Zuidoost-Vlaanderen klopt nochtans alle records inzake lange-afstandspendel. De talrijke initiatieven van openbare besturen en sociaal-economische organisaties, de hulp van de Staat en belangrijke infrastructuurwerken, zoals het aanleggen van industrieterreinen, hebben spijtig genoeg het totale werkaanbod ter plekke niet kunnen verhogen. Integendeel, de pendel is nog toegenomen. Velen moeten vier à vijf uur per dag reizen met het openbaar vervoer om acht uur te kunnen werken. Het is dan ook een sociale noodzaak de lange-afstandspendel menselijker te maken door op de eerste plaats te zorgen voor goede treinverbindingen.

Tussen de 4 à 5 000 personen uit het arrondissement Oudenaarde pendelen dagelijks. Zij vertrekken vaak 's morgens tussen 5 en 6 uur en komen 's avonds thuis rond 8 uur om 8 uur te kunnen werken in «den vreemde». Tengevolge van de zeer slechte verbindingen vestigen heel wat pendelaars zich dicht bij hun werkplaats of, zeer dikwijls, dicht bij een «goed station». Dit is een van de verkaringen voor de achteruitgang van het bevolkingscijfer in het arrondissement Oudenaarde. Vele jonge gezinnen die opzien tegen de dagelijkse pendel, verhuizen bijvoorbeeld uit Ronse — want voor gezinsleden blijft er zo niet veel tijd meer over — zodat Ronse «de stad van de derde leeftijd» is geworden.

Deze demografische neergang van het arrondissement Oudenaarde heeft eveneens ernstige economische gevolgen voor de tertiaire sector, dit wil zeggen de middenstand, de vrije beroepen, het onderwijs en andere diensten. Het openbaar vervoer zou nochtans een heel bijzondere sociaal-economische functie kunnen vervullen in Zuidoost-Vlaanderen, de Vlaamse Ardennen. Het zou de lange-afstandspendel menselijker kunnen maken en de demografische teloorgang tegengaan.

De NMBS heeft spijtig genoeg geen aandacht voor dit wegwijkende kleine gewest. Ik geef een voorbeeld ter inlichting. Het arrondissement Oudenaarde telt zes parlementsleden. Vijf onder hen komen naar hier met hun wagen omdat zij geen trein kunnen nemen of niet meer naar huis kunnen en toch wonen zij maar op amper 50 kilometer van hier. De heer Jan Verroken van Oudenaarde kan per wagen wel de trein halen voor Brussel, maar heeft 's avonds problemen om thuis de komen. Heeft hij er nu ook de brui aan gegeven om liever Europeaan te zijn? De heren De Croo, Cuvelier, De Rouck, Decordier en ikzelf zijn verplicht aangewezen op de auto willen wij ons mandaat kunnen uitoefenen. U begrijpt dan ook best, mijnheer de minister, dat al deze collega's eensgezind zijn om ernaar te streven de Vlaamse Ardennen uit deze hachelijke toestand te halen. Zij vragen begrip van de minister van Verkeerswezen en verwachten dat definitief een einde wordt gemaakt aan die vage, valse beloften tot verbetering die hen steeds werden toegezegd. Zij hopen dat er van de beloften werkelijk een begin wordt gemaakt bij de NMBS.

Hoe komen wij tot een beter openbaar vervoer in onze streek? Door het opdrijven van de ritsnelheid en het verbeteren van de aansluitingen krijgen we snellere treinen en bussen, dus een verkorting van de pendelduur. Door het opvoeren van de frequentie krijgen we meer treinen en bussen of meer mogelijkheden op gepaste uren. Door regelmatige, klokvaste treinen en bussen krijgen we meer reizigers die het openbaar vervoer gebruiken. Het publiek moet op een eenvoudige en leesbare manier geïnformeerd worden over de mogelijkheden: overzichtelijke panelen, klare feiten, mededelingen in de plaatselijke pers kunnen hierbij helpen. Men kan stellen dat in haast alle regio's goed openbaar vervoer een aantal constanten omvat. De spoorbediening is dank zij de snelheid en de capaciteit de ruggegraat van het openbaar vervoer. Zij verbindt de stad en de regio met de omliggende steden en regio's en met de grote centra van het land. Zij vangt de voornaamste verkeersstromen op. In de Vlaamse Ardennen is van dit alles geen sprake. Aan de spoorbediening wordt een regionale of interregionale verbinding gekoppeld door regelmatige buslijnen met extra aandacht voor de snelheid en de bereikbaarheid. In de Vlaamse Ardennen is hiervan geen sprake.

Wat speciaal de regio Ronse betreft, is de spoorverbinding Leuze-Ronse-Oudenaarde-Gent of Brussel de slagader, de dragende as van het openbaar vervoer in het zuiden van het arrondissement. Met comfortabele snelle treinen is de verbinding gewenst met Oudenaarde, Gent, Brussel, Kortrijk, Leuze, Doornik. Aansluitend bij de spoorwegdienstregelingen in de knooppuntstations Oudenaarde en Ronse, dient een ster van autobuslijnen te zorgen voor de verbindingen met alle omliggende gemeenten, waarbij bijzonder de aandacht moet gaan naar de aansluitingen met de treinen.

Een enquête, onlangs verricht door een BTK-project bij de subregionale tewerkstellingsdienst van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening Oudenaarde, waarvan twee exemplaren aan uw kabinet werden overgezonden, verduidelijkt en bevestigde wat in het gewest reeds twintig jaar is bekend, dat het openbaar vervoer in de Vlaamse Ardennen enkel en alleen en dan nog gedeeltelijk zou kunnen dienen voor de schoolgaande jeugd. De schooldirecties vinden evenwel het openbaar vervoer ook flauwe kul want zij richten hun eigen vervoer in. De waarheid is soms hard, doch zoals het openbaar vervoer in Zuidoost-Vlaanderen functioneert, heeft niemand er iets aan — het is louter geldverspilling — en mag het gerust worden opgedoekt.

Mijnheer de minister, ik wil eindigen met deze harde kritiek op het beleid inzake het openbaar vervoer in de Vlaamse Ardennen. Ik ben er nochtans van overtuigd, dat u beter dan wie ook de noden van onze streek aanvoelt, het trieste beeld van die eens zo florissante textielstad Ronse, die nu wegwijkend, voor ogen ziet, Ronse, de stad nu van de derde leeftijd zonder jeugd. Omdat in de Vlaamse Ardennen Ronse precies de probleemstad is, omdat bijna één op de vier inwoners van het arrondissement Oudenaarde in Ronse woont, 25 000 inwoners, omdat het openbaar vervoer van en naar Ronse zeer dringend aan verbetering toe is.

Ook de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen plaatste reeds de lijn 86 Gent-Oudenaarde-Ronse-Leuze prioritair, zelfs met elektrificering wegens de noodzakelijke ontsluiting voor Ronse. De lijn 89 Brussel-Kortrijk, geëlectriceerd, zal eveneens voor Zuidoost-Vlaanderen en zijn pendelaars van kapitaal belang zijn.

Mijnheer de minister, laat de Studiecommissie van de NMBS, dienst reizigerstreinen, niet toe nog eens twintig jaar te studeren over de problemen van Zuidoost-Vlaanderen, want dan is het onherroepelijk «te laat». Het verslag van de WOVA «Openbare vervoer in de Vlaamse Ardennen, hoe het moet» ligt te uwer beschikking. Help Zuidoost-Vlaanderen eindelijk uit de nood. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Lagneau. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, l'importance du soutien financier que vous accordez à la SNCB et le rôle des chemins de fer dans le vie économique et sociale du pays justifient la place que ce point tient habituellement dans la discussion de votre budget.

De très nombreux problèmes ont été abordés à la Chambre, mais un certain nombre de questions méritent des explications complémentaires.

En matière d'électrification, j'ai lu dans l'exposé que vous avez fait en commission de la Chambre que l'électrification du tronçon Courtrai-Lille de la ligne Anvers-Gand-Lille sera en service en 1982. C'est une information très satisfaisante pour la région flamande qui disposera ainsi d'une dorsale à vocation internationale.

En ce qui concerne la dorsale wallonne, vous avez annoncé qu'elle serait opérationnelle en 1982. Je me réjouis de cette nouvelle encore que la lenteur des travaux entre Saint-Ghislain et Tournai me donne certaines inquiétudes quant au respect des délais annoncés.

En outre, en ce qui concerne l'électrification entre Tournai et Lille, vous avez indiqué que les démarches sont actuellement entreprises auprès des autorités françaises.

Votre réponse me paraît tout de même fort brève, monsieur le ministre, et je souhaite que vous en disiez un peu plus au Sénat. A défaut de cette électrification jusqu'à Lille, la dorsale wallonne perdrait l'essentiel de sa signification et tous ceux qui en ont réclamé la construction, l'ont toujours fait dans l'optique d'une liaison poursuivie vers le Nord de la France.

Puis-je rappeler que depuis 1946, cette dorsale wallonne jouit d'une priorité et que des Wallons de tous les partis l'ont défendue avec de très solides arguments? J'ignore qu'elle est actuellement l'attitude des autorités françaises à l'égard de cette électrification, mais le nouveau Premier ministre français, maire de Lille, Européen convaincu et qui dit vouloir accorder aux régions plus de pouvoirs pour leur permettre de mieux vivre, devrait être favorable, me semble-t-il, à cette modernisation qui aurait aussi des avantages pour sa ville.

Vous savez certainement, monsieur le ministre, qu'il existe à Lille, dans les milieux officiels, des hommes qui souhaitent vivement l'électrification de la ligne Tournai-Lille et j'espère que vous vous appuyerez sur ces alliés potentiels dans les démarches que vous engagerez.

J'ai aussi constaté que le budget de 1981 ne prévoit que 3 millions pour l'électrification de Saint-Ghislain-Quévrain dont la mise en service est prévue pour 1984. C'est vraiment dérisoire pour un travail dont l'utilité, l'urgence et la rentabilité sont reconnues par tous et depuis de nombreuses années.

Les sommes prévues par les travaux d'électrification en Wallonie ne sont d'ailleurs dans l'ensemble qu'une très modeste fraction de ce qui est prévu pour la Flandre.

J'en viens à ce tronçon Bruxelles-Hal, essentiel pour les lignes Bruxelles-Mons et Bruxelles-Tournai. Je connais d'expérience la ligne Bruxelles-Mons et j'espère que les horaires sont mieux respectés sur les autres lignes. Toutefois, ce n'est que pour 1986 que sera construite entre Hal et Bruxelles la quatrième voie nécessaire à l'amélioration du trafic. Il est difficile de croire qu'on puisse retarder des travaux indispensables jusqu'à des dates si lointaines que les prévisions ressemblent surtout à une fin de non-recevoir.

La discussion en commission a fait apparaître un accroissement sensible du personnel de la SNCB de 1976 à 1980. Je souhaite dire ici que j'approuve les accroissements qui sont imposés par respect de la santé des personnes soumises à des tâches fatigantes et qui mettent en cause également la sécurité des utilisateurs. Il reste suffisamment de domaines où la SNCB peut agir pour améliorer sa rentabilité et se situer, dès lors, à des niveaux comparables à ceux des pays voisins.

La discussion qui a eu lieu à la Chambre est restée fort discrète sur les améliorations des résultats financiers dans les prochaines années, et je souhaite, monsieur le ministre, que vous informiez plus largement le Sénat sur ce point capital.

On a également évoqué le prix du matériel roulant belge qui est élevé et cette situation a été justifiée par des raisons de qualité supérieure. D'ailleurs, avez-vous dit, monsieur le ministre, certaines commandes étrangères confirment vos propos.

Oui, mais il y a dans des pays voisins aussi du matériel de haute qualité moins cher que le nôtre, et qui nous concurrence sur les marchés étrangers avec des succès non contestables. Dans ce

domaine, comme dans d'autres, nos capacités techniques sont bonnes, comparables à celles de nos concurrents étrangers, mais nos charges salariales et autres trop élevées nous mettent souvent en position défavorable.

Et j'en arrive à ce que vous avez dit en commission de la Chambre sur l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports.

Vous avez énuméré une douzaine de mesures qui seront mises en œuvre et ces mesures sont importantes. Par contre, le résultat que vous en espérez paraît assez modeste, une économie de 10 p.c. par rapport à la consommation prévue pour 1985 ou 1988 — le texte n'est pas absolument clair — sur la base de la tendance observée entre 1948 et 1977.

Je souhaite, monsieur le ministre, en savoir un peu plus sur ces résultats extrêmement modestes d'une politique qui fait appel tout de même à des moyens considérables.

Le gouvernement escompte des résultats positifs importants de la fusion de la SNCB avec la SNCV. Je veux espérer qu'on utilisera cette occasion pour assurer l'indispensable coordination entre les moyens de transports de ces deux sociétés. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire d'attendre cette fusion pour prendre les mesures requises de coordination et depuis que je passe régulièrement à la gare de Mons — c'est-à-dire depuis pas mal d'années —, j'entends de la part des utilisateurs des trains et des bus les mêmes remarques sur les inconvénients qu'ils subissent en raison du manque de coordination évoqué.

Et j'en viens à parler de la Sabena. Elle a rencontré, dites-vous, monsieur le ministre, en 1980 et déjà en 1979 les problèmes que rencontre ce type d'industrie. J'ajouterai qu'elle s'en est moins bien tirée que d'autres.

Vous avez souligné deux raisons à cette situation: la hausse des coûts de production, d'une part, et la réduction des taux d'accroissement de la demande du trafic d'autre part. Vous parlez du premier point dans votre exposé, mais le second, qui est probablement l'expression d'une tendance à moyen et à long terme dans les transports aériens, ne retient guère votre attention. Il semble bien qu'au moins certaines formes du transport aérien ont atteint un sommet et, dès lors, ceci doit avoir des conséquences sur la politique de la Sabena. Elles ne sont cependant pas évoquées dans votre exposé. Puis-je ajouter qu'en d'autres endroits du rapport, vous parlez du recul de la demande en 1980 par rapport à 1979?

La situation paraît d'autant plus sombre à la Sabena que le plan de redressement financier couvrant la période 1978-1983 est tout à fait dépassé et qu'on ne réussit pas à maîtriser l'évolution de certains facteurs internes dont l'évidence est très grande puisqu'il apparaît qu'aujourd'hui la charge salariale, qu'elle soit considérée dans son rôle spécifique ou dans son influence globale, est très sensiblement plus lourde à la Sabena que chez nos concurrents.

Les conditions de promotion du personnel à la Sabena, sensiblement différentes des méthodes de nos concurrents étrangers, seraient une des causes de cet écart important.

Le conseil d'administration de cette entreprise a décidé la restructuration ou la suppression de lignes ou d'escaliers non rentables. J'ai dès lors, été assez surpris de votre réponse à une question d'un commissaire à ce sujet. Vous avez, en effet, déclaré, monsieur le ministre, que «si le gouvernement décidait la suppression de toutes les lignes non rentables, il ne lui resterait plus grand-chose à exploiter et une privatisation ne modifierait en rien cette situation».

Il y a cependant en Europe des compagnies aériennes qui considèrent comme décisif le facteur rentabilité et qui s'en portent bien. Si vous rejetez ce critère, j'aimerais savoir au nom de quoi vous le faites et quels sont les facteurs qui, dès lors, décident du maintien d'une escale ou d'une ligne. Même question en ce qui concerne l'ouverture d'une ligne.

Il y a quelques jours, la presse faisait part de l'atterrissage forcé d'un Fokker F27 Sabena, appareil loué à la Delta Air Transport. Ceci me donne l'occasion de vous demander de bien vouloir me préciser, monsieur le ministre, quels sont les rapports existants entre la Sabena et la Delta Air Transport, petite entreprise qui fut longtemps en boni mais dont la situation paraît se détériorer depuis qu'elle est gérée par la Sabena, c'est-à-dire depuis quatre mois environ.

On cite en exemple la ligne Bruxelles-Amsterdam et retour qui était d'une remarquable ponctualité lorsque la Delta en assurait directement l'exploitation. Par contre, depuis quatre mois qu'elle est sous la tutelle de la Sabena, les annulations de vol sont fréquentes. Quel intérêt présente dès lors cette intrusion de la Sabena dans une

petite entreprise qui fonctionnait avec profit à la satisfaction des utilisateurs?

Et je souhaite terminer par quelques remarques sur la forme du rapport qui nous est soumis. Je dis tout de suite qu'elles ne visent pas le rapporteur qui a sûrement correctement repris les propos du ministre à l'occasion de ses réponses aux questions posées par les commissaires.

Je déplore vivement, à certains endroits du rapport, le recours abusif à des termes anglais. Ces mots anglais n'apportent rien à la compréhension du texte, au contraire ils sont source de confusion et j'en mentionnerai trois exemples.

On peut lire, à la page 105 du rapport: «Les services de *handling* de la Sabena sont importants à maints égards.» Comme le mot *handling* n'est pas utilisé dans sa signification habituelle en anglais, l'auteur du texte a dû préciser qu'il signifie, en l'occurrence, «l'assistance technique» ou «les services techniques». Pourquoi n'avoir pas tout simplement employé les termes français?

A la page 109, on lit: «Les systèmes du *Family travelling together* permettent à l'épouse voyageant avec son mari...» Il y a, moyen, je crois, de mieux exprimer en français ce qui doit être dit. Il convient, en effet, de préciser ce que sont les voyages dénommés «*Family travelling together*». Vous le faites en précisant qu'il s'agit de voyages effectués en compagnie de l'épouse et non, comme pourrait le faire croire l'expression anglaise, de voyages en famille.

Le troisième et dernier exemple se rapporte à l'utilisation des mots *blind sector*. Si je connais l'anglais pour avoir vécu durant une période assez longue en Grande-Bretagne, je puis vous dire que j'ignore ce que veulent dire les mots *blind sector* sur le plan aérien.

Monsieur le ministre, il ne sert à rien que la communauté française vote des décrets visant à imposer l'utilisation des termes français qui conviennent si l'exécutif national manifeste un dédain complet pour la rédaction correcte des documents français qui doivent être soumis au Parlement. (*Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, eerst en vooral wens ik mij persoonlijk tot u te richten, mijnheer de minister, om mijn tevredenheid erover te uiten dat ik u hier in de functie van minister van Verkeerswezen mag ontmoeten. Het is altijd aangenaam een vroegere collega van de Senaat met wie men steeds een zeer goede verstandhouding had in die bijzonder belangwekkende verantwoordelijkheid te mogen ontmoeten.

In mijn betoog zou ik twee punten willen behandelen. Een eerste punt heeft betrekking op Sabena, wat in feite aansluit bij de uiteenzetting van de voorgaande spreker. In een tweede punt zal ik handelen over de zogenaamde fusie tussen de NMBS en de NMVB. Vooraf wens ik een samenvatting te maken van wat ik zal pogen uiteen te zetten.

Wat de Sabena betreft zal ik, uitgaande van het begrotingsdocument, een eer strenge waarschuwing richten tot de minister, in die zin dat hij, als zoveelste minister in de lange rij excellenties die dit departement hebben beheerd, onmogelijk kan voorbijgaan aan de catastrofale toestand waarin onze nationale luchtvaartmaatschappij is terechtgekomen.

Wat de fusie tussen de NMBS en de NMVB betreft, zal ik de minister proberen duidelijk te maken dat het volkomen onjuist is te menen dat de regering met die fusieplannen het regeerakkoord uitvoert. De meerderheid is weliswaar gebonden door het regeerakkoord maar de inhoud hiervan verschilt op dit vlak duidelijk van datgene wat thans door de regering wordt besproken — als wij tenminste via de pers goed zijn ingelicht — of waartoe — indien onze inlichtingen juist zijn — reeds zou zijn besloten.

Ten eerste, Sabena. Mijnheer de minister, in de huidige begroting wordt ons andermaal gevraagd een voorschot van één miljard frank op de kapitaalsverhoging goed te keuren. Het is inderdaad niet de eerste maal dat de minister van Verkeerswezen dit vraagt. Sta mij toe even de evolutie in herinnering te brengen. Het initiaal kapitaal van Sabena bedraagt 750 miljoen frank. In 1973 bedroeg het over te dragen verlies na statutaire staatssubsidie 212 miljoen frank. In 1974 bedroeg het verlies één miljard en was men verplicht een eerste voorschot van kapitaalsverhoging ten belope van 850 miljoen goed te keuren langs de weg van de begroting. Dit voorschot werd jammer genoeg, onmiddellijk opgepeuzeld door de exploitatieverliezen. In de daaropvolgende jaren gaat de reeks in stijgende lijn ver-

der: 1,3 miljard verlies in 1975; slechts 300 miljoen in 1976, 1 miljard in 1977; 1,2 miljard in 1978; 670 miljoen in 1979; 1,6 miljard in 1980. Voor 1981 wordt het verlies eveneens op 1,6 miljard frank geraamd.

Om die verliezen op te vangen heeft men in de periode 1975-1978 3,4 miljard aan voorschotten op de kapitaalsverhoging toegekend. Voor de periode 1980-1982 was dit 3 miljard, namelijk 1 miljard per jaar.

Wat is het resultaat? Waar staan wij nu? Met inbegrip van de huidige begroting zullen eind 1981 de kapitaalsvoorschotten 7 miljard bedragen. Het gecumuleerde verlies zal alsdan 8,9 miljard belopen, met andere woorden, eind 1981 is Sabena voor circa 2 miljard virtueel failliet. Vergeet daarbij niet, collega's, dat inmiddels de statutaire staatsinstelling in dezelfde periode cumulatief tot 16,2 miljard is opgelopen. Dat zijn duizelingwekkende cijfers om het noorden erbij te verliezen, en ten behoeve van wie?

Het is juist, en het moet worden erkend, dat een gedeelte van dit verlies werd veroorzaakt door de sterk stijgende brandstofprijzen gedurende de jongste jaren en hoofdzakelijk door kapitaalgebrek. Het gevolg hiervan zijn hoog oplopende financiële kosten veroorzaakt door dure leningen waarvan de rentestand astronomisch wordt. Maar — en *that is the point* — het is onjuist te beweren dat dit verlies volledig aan beide voormelde factoren moet worden toegeschreven en dat men derhalve bij de pakken moet blijven zitten. Ik ben ervan overtuigd dat het anders kan. De minister of de ministers moeten alleen maar de noodzakelijke politieke moed opbrengen om doortastende maatregelen te nemen. Zulke maatregelen laten al jaren op zich wachten en eenieder hier aanwezig weet dat zij onvermijdelijk zijn. Sabena bijvoorbeeld zou dan opnieuw met een schone lei kunnen starten.

Een van deze maatregelen heeft betrekking op het personeelsbeleid. Ik citeer cijfers uit het verslag van de inspectie van Financiën die slaan op het boekjaar 1979.

De collega's weten dat Sabena opgenomen is in de Atlas-groep en dat tot deze groep behoren Air France, Alitalia, Lufthansa en Iberia. Het loonniveau lag bij Sabena gemiddeld 12 pct. hoger dan bij de andere partners van de Atlas-groep en de sociale lasten lagen bij Sabena 48 pct. hoger, de totale loonkosten, inclusief de sociale lasten, gemiddeld 20 pct. hoger. De wedden van het navigatiepersoneel lagen zelfs 58 pct. hoger. Uit discretie, mijnheer de minister, zal ik niet nominatief de wedden opsommen van de verschillende geleidingen van het navigatiepersoneel en die vergelijken met analoge wedden van het navigatiepersoneel van de maatschappijen Air France, Alitalia, Lufthansa en Iberia, om geen schandaal te verwekken.

Voor 1981 betekent deze loonhandicap een meerkost van 2 miljard frank, dit in vergelijking met de gemiddelde loonkost van de partners uit de Atlas-groep, wat toch ook geen luchtvaartmaatschappijen zijn van achter de komma.

Met een saneringsmaatregel op het stuk van de beloning kan dus het grootste gedeelte van het deficit worden weggewerkt.

Er is een tweede maatregel die op het personeelsvlak in overweging moet worden genomen, namelijk de afvloeiing of de inkrimping van het personeel. Ik maak opnieuw een vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen. Dit is niet moeilijk, want op bedrijfseconomisch vlak is luchtvaartmaatschappijen vergelijken heel simpel. De produktie-eenheden zijn de toestellen in gebruik, dat is de luchtvloot die beschikbaar is. Bij een vergelijking met andere maatschappijen van de Atlas-groep valt het op dat Sabena hetzelfde werk doet met heel wat meer personeel. Ofwel, kan men minder aantrekkelijk zeggen, dat het aanwezige personeel heel wat minder werk presteert.

Hoe men de zaak ook formuleert, de produktiviteit van het personeel van Sabena ligt beneden elk vergelijkbaar peil in de andere Westeuropese ruimte van luchtvaartmaatschappijen. Het zal u zeker niet onbekend zijn, mijnheer de minister, dat Sabena zelf erkent dat ze teveel personeel heeft. Grosso modo zou het personeelsaantal met ongeveer 2 000 eenheden moeten worden ingekrompen. In de hypothese van de eliminatie van 2 000 personeelsleden, zouden de produktiviteit en het produkt constant blijven.

Slechts wanneer u de moed zult hebben aan beide voorwaarden inzake personeelsbeleid te voldoen, kan wellicht Sabena op langere termijn nog rendabel worden.

Een tweede maatregel ter sanering van Sabena op langere termijn is gesitueerd op het vlak van de zogeheten nevenactiviteiten en meer speciaal op dit van interne organisatie van activiteiten die inherent zijn aan een luchtvaartmaatschappij. Hiermee bedoel ik: *catering, handling* en wegvervoer die in Sabena merkbaar duurder zijn dan in vergelijkbare maatschappijen. Het toevertrouwen van deze activiteiten aan privé-ondernemingen zou niet alleen meer middelen vrijma-

ken voor de financiering van Sabena, maar zou bovendien de kwaliteit van de gepresteerde activiteiten opkrikken.

Voorts zouden voor het interne onderhoud de onderhoudswerkplaatsen moeten worden afgesplitst en moeten functioneren als een afzonderlijke dochteronderneming. Dan zou men precies weten waar de verliezen worden veroorzaakt. Op het ogenblik zijn inderdaad verlies en winst binnen de structuur van de maatschappij ondoorzichtig en derhalve niet te sanctioneren.

Mijnheer de minister, ik weet dat dit een streng requisitoir is en dat het niet eenvoudig zal zijn om dit tegemoet te komen, maar het is uw voorrecht, uw verantwoordelijkheid op u te nemen. Er is geen andere weg want naar mijn gevoel moet men in een verdelende rechtvaardigheid de middelen, die wij beschikbaar hebben voor een dergelijke maatschappij, in de lijst van prioriteiten afwegen tegenover een aantal andere prioriteiten van onze samenleving.

Mijnheer de Voorzitter, zo kom ik aan het tweede punt dat ik vanmiddag aan de aandacht van de minister en de collega's wens te onderwerpen, met name de voorgenomen fusie van de NMBS en de NMVB. Aanvankelijk, een beetje naïef waarschijnlijk, was dit ontwerp opgenomen in de programmawet, maar het werd er nadien, wijselijk, uitgelicht. Toen zei men dat de vooropgezette fusie een besparing van 300 miljoen zou meebrengen, maar concrete aanwijzingen dat dit inderdaad het geval zou zijn, zijn onbestaand. Overigens, als ik goed ben ingelicht, heeft de behandeling van dit ontwerp in de Ministerraad herhaaldelijk tot uitstel aanleiding gegeven omdat uw collega's, mijnheer de minister, niet zagen waar de besparingen zich situeren. Ik stel — en ik kan het aantonen — dat deze fusie geen besparing zal betekenen, maar wel fataal een aanzienlijke vermeerdering van de uitgaven zal meebrengen.

Sta mij toe eerst even een passus uit het regeerakkoord van 19 oktober 1980 te citeren dat, wat dit onderdeel betreft, naar ik aanneem ook de huidige regering bindt. Op bladzijde 5 wordt gezegd: «De bevordering van het gemeenschappelijk vervoer dient één van de hoofddoeleinden te blijven voor het beleid. Daartoe: a) een globaal actieprogramma en een beleidsplan op middellange termijn worden uitgewerkt. Maatregelen zullen worden doorgevoerd voor een geleidelijke integratie tussen de maatschappijen voor het openbaar vervoer, geleid op de onmiskenbare complementariteiten, die tussen hen bestaan.»

Welnu, mijnheer de minister, ik daag degenen uit die bij het lezen van deze tekst van oordeel zouden zijn dat die doeleinden met een ontwerp van wet — waarvan we dank zij een gunstige wind kennis hebben gekregen — beogend de fusie van de NMBS en de NMVB worden gerealiseerd. Het is een grove dwaling dat te denken.

Immers, mijnheer de minister, u zult het waarschijnlijk bij herhaling beweren, en u heeft hierop trouwens in uw inleiding gealludeerd, dat door de fusie, een betere coördinatie en een grotere efficiëntie tussen de verschillende vervoersvormen zal worden bereikt. Weet men eigenlijk wel waarover men spreekt? Slechts 10 pct. van de NMBS- en NMVB-reizigers hebben belang bij een goede aansluiting bus-trein of omgekeerd. Daartegenover staat — u zou het moeten weten, mijnheer de minister — dat 50 pct. van de reizigers baat zou hebben bij een goede aansluiting tussen de NMVB en het stadsvervoer. Vanuit dit gegeven alleen reeds zou een integratie van het stads- en streekvervoer voor de hand liggen. Men kan zich bovendien afvragen of voor een betere coördinatie, in een tijd van de informatica, wel een fusie van twee nationale maatschappijen nodig is en of er geen andere middelen van nauwe samenwerking tussen deze beide maatschappijen mogelijk zijn. Die andere middelen liggen onder meer in de valorisatie van uw administratie, mijnheer de minister. U hebt daar waarschijnlijk geen oog voor.

Naar verluidt zou u willen afwijken van de statutaire regelen voor de bevordering tot directeur-generaal van het bestuur van het Vervoer. U zou precies op deze sleutelpositie iemand van buiten de administratie willen introduceren. Het is een schoolvoorbeeld van het gebrek aan eerbied dat u hebt voor uw administratie.

Wanneer er sprake is van coördinatie en indien deze coördinatie haar doelmatigheid moet krijgen tengevolge van openbare middelen, moet een neutrale boven de nationale maatschappijen verheven instelling de arbitragefunctie kunnen uitoefenen. Die komt uiteindelijk de minister toe. De minister kan dat niet als hij over geen instrument beschikt. Een mammoetfusie slaat de wapens uit de handen van de minister omdat hij wordt geconfronteerd met een maatschappij waarop hij zijn politieke invloed ziet verloren gaan.

Overigens het argument van een grotere efficiëntie in geval van fusie lijkt mij niet pertinent. Immers het spoorweg- en het streekvervoer, via bus en tram, gaan over totaal verschillende technieken. Er is het vervoer per spoor aan de ene kant en het vervoer langs de weg aan de andere kant. Het vervoer per spoor is gekwalificeerd

door lange afstanden en massatransport, terwijl het vervoer op de weg wordt gekenmerkt door korte afstanden en een alternerend cliënteel over korte afstanden. Het argument, mijnheer de minister, als zou u binnen de nieuwe fusiemaatschappij voor elke vervoerbehoefte het geschikt vervoermiddel kunnen kiezen, komt neer op een afwenteling van uw ministeriële bevoegdheid.

De minister moet namens de gemeenschap de keuze maken tussen de vervoermiddelen die moeten worden ingezet ter beantwoording van de verkeersbehoeften. Daarvoor moet men politieke moed aan de dag leggen en ook onafhankelijk staan ten aanzien van de vervoermaatschappijen. Daarover zal ik dadelijk nog iets zeggen.

Het rapport van de inspectie van Financiën is weinig flatterend voor het fusieplan, mijns inziens terecht. Laten wij de argumenten van de inspectie van Financiën even op een rijtje plaatsen.

De fusie genereert niet de rationalisatie van het spoorwegnet; zij zal eerder de rationalisatie blokkeren. Ik heb daar documentatie over, maar ik ga daar niet over spreken omdat ik mijn uiteenzetting niet te lang wil maken.

Er zijn nu reeds verscheidene rationalisatievoorstellen maar tengevolge van het feit dat in de schoot van de regering of waar dan ook, fusieplannen tussen NMBS en NMVB op het getouw staan, worden geen beslissingen genomen. Het is een immobilisatie van de zich opdringende beslissingen binnen de rationalisatie van het spoorwegnet die hier aan de dag treedt.

De voordelen van de fusie, aldus de inspectie van Financiën, met het oog op de aankopen zijn sterk uiteenlopend. De informatica slaat op totaal verschillende gegevens. In verband met de personeelsafdelingen heeft de regering gezegd dat aan de personeelsstatuten van de bestaande maatschappijen niet zal worden geraakt. Er is dus ook geen voordeel in het beheer van deze personeelsstatuten omdat de financiële diensten met verschillende financiële behoeften worden geconfronteerd en omdat de investeringen in het spoorwegnet bedrijfseconomisch totaal anders zijn dan de investeringen in autobus- of trammaatschappijen. Het naast elkaar behouden van drie verschillende personeelsstatuten is zinloos en zal niet lang standhouden. Een nivellering naar boven is daarvan onvermijdelijk het gevolg en dat is het tegendeel van de besparingen die voor zover zij althans op papier bestonden, werden gesuggereerd.

Mijnheer de minister, het samengaan van de NMBS en van de NMVB is zinloos. Het gaat een dure operatie worden. Hoe zal trouwens die operatie worden ingepast in het aanvaardbaar lopend tekort van 200 miljard van de rijksbegroting wanneer een dergelijke monsterfusie nog eens aan het voorzienbare deficit in de rijksbegroting wordt toegevoegd? Met de centralisatietendens in het openbaar vervoer is de reiziger helemaal niet gediend. Overigens, mijnheer de minister, daag ik u uit een ontwikkeld land in West-Europa aan te wijzen waarbij het secundair vervoer, het streek-busvervoer en het primair vervoer over lange trajecten door de spoorwegen organisatorisch in een zelfde nationale maatschappij zijn geïncorporeerd. U zult geen enkel voorbeeld kunnen aanhalen; het tegendeel is waar. In de ons omringende landen, waar het openbaar vervoer een belangrijke functie vervult, is organisatorisch-technisch de spoorwegonderneming onderscheiden van de regionale autobusondernemingen.

Wat verwachten wij dan? Mijnheer de minister, wij willen u een kans geven want wij menen dat u nieuwe ideeën kunt aanbrengen, wanneer u bent geplaatst tegenover feiten en dat u de juiste conclusies zult trekken.

Van het openbaar vervoer verwachten wij een sterk klantengericht beleid dat de noden van de klanten analyseert en ernaar tracht te handelen. De fusiemaatschappij NMBS-NMVB kan dit niet. Wij pleiten voor een meer gedecentraliseerde aanpak. Hetgeen u zich voorneemt, mijnheer de minister, is contradictorisch met de gehele evolutie in dit land naar een meer gedecentraliseerde aanpak van de reactie op de aan de dag tredende behoeften.

Ik wil er mij niet van af maken met alleen maar, in de ogen van sommigen, althans negatieve kritiek uit te brengen. Ik wil ook geen sombere cijferreeksen laten defileren over de NMBS, zoals ik dat reeds heb gedaan bij de behandeling van de problematiek omtrent de Sabena.

Tot vóór enkele jaren was het alleen de NMBS die via zogenaamde genormaliseerde rekeningen jaarlijks een belangrijk exploitatietekort aanbood dat moest worden aangezuiverd via de begroting. Dat doen nu ook de NMVB en sinds vele jaren reeds de maatschappijen voor intercommunale vervoer van de grote centra van het land.

De enige doeltreffende maatregel, ter sanering op het financiële vlak, die de jongste jaren werd getroffen, werd genomen mede op initiatief van de NMBS. Het is des te vreemder dat de NMBS en bijzonder de belangrijke syndicaten voor spoorwegaarbeiders in de

NMBS, een tegenovergestelde optie nemen. Men heeft enkele jaren geleden al de NMBS-bussen afgestoten naar de NMVB. Ik ben goed geplaatst om de resultaten van deze operatie te kennen. Sinds 1968 zit ik in mijn eigen streek een werkgroep voor die zich onafgebroken bekommert om de organisatie en de verbetering van het openbaar vervoer in de streek. Wij hebben kunnen vaststellen welke wel-doende invloed is uitgegaan van het feit dat de NMVB op dat ogenblik in staat was het geheel van het secundair vervoer te concipiëren, omdat zij zeggingskracht had over al de elementen van dit secundair vervoer. Het is een grote besparing in het budget geweest. Deze besparing heeft zich niet gereflecteerd in een besparing bij de NMBS. Het personeel dat daar belast was met de bemanning van de aanvullende autobussen is op zijn post gebleven. Ik vraag mij af wat daarvan het gevolg is geweest. Het enige resultaat was dat er een hogere productiviteit werd gerealiseerd bij het personeel van de NMVB die voor deze overname niet werd vergoed. Want, op geen enkel ogenblik werd van de zijde van de overheid enige tegemoetkoming gedaan in de richting van de NMVB. Het is trouwens opvallend dat de NMVB een vervoermaatschappij is waarvan de invloed op de politiek veel minder groot schijnt te zijn dan de invloed die de NMBS kan uitoefenen. Het is aan de collega's om na te gaan waar deze invloed zich situeert.

Wij moeten de exploitatiedeficits van de NMBS draagbaar maken. Dat is een even maatschappelijk probleem als dit van de Sabena. Het exploitatietekort van de NMBS zal immers de 50 miljard overschrijden. Het verdient bijgevolg aanbeveling dat met enkele suggesties rekening zal worden gehouden.

De weinige verkeerseconomen en verkeersdeskundigen in dit land, die meestal tot de jongere generatie behoren, wat wil zeggen dat zij nog niet de sleutel tot de macht weten te hanteren, suggereren volgende maatregelen.

Het verplaatsen van de spits van één uur, 's morgens en 's avonds zou, voor zover de overheid zeggingsmacht heeft — die zeggingsmacht bestaat — een vermindering van de kosten met 4 à 6 miljard betekenen.

Men spreekt altijd over de samendrukbaarheid van het personeelsbestand bij de NMBS. Maar, weet men dat bij de NMBS één derde van het personeel bij de beweging is tewerkgesteld, één derde bij de infrastructuur en één derde in de werkplaatsen?

En heeft men reeds nagegaan wat de differentiële productiviteit is van het personeel in deze drie grote indelingen van activiteiten bij de NMBS?

Weet men ook dat in de ons omringende landen de activiteiten die bij ons in de werkplaatsen van de NMBS gebeuren, voor een groot stuk worden uitgevoerd door privé-ondernemingen?

In de ons omringende landen, waar een gedeelte van de activiteiten aan privé-ondernemingen wordt uitbesteed, beschikken de maatschappijen aldus over normen waardoor de differentiële productiviteit in de eigen maatschappij kan worden gemeten.

Ik zou zo kunnen verder gaan. Alleen door hierop te letten kan men komen tot een inzicht in de kostenstructuur. Ik ben een groot voorstander van het openbaar vervoer en wil hieraan absolute voorrang verlenen. Indien men echter de publieke middelen verkeerd besteedt, wordt mijn argumentatie ten voordele van het openbaar vervoer afgezwakt. Men toont dan immers een zwakke kant aan degenen die de doeleinden van het openbaar vervoer vanuit hun maatschappelijke of filosofische positie niet onderschrijven. Daarom ben ik zo streng op het vlak van de kostenanalyse en met betrekking tot het remediëren van deze aangelegenheid.

Wat moet er op korte termijn gebeuren bij de NMBS, mijnheer de minister? Er moet zo snel mogelijk worden gestart met een aantrekkelijk *intercity*-net. De zwakke lijnen moeten worden gesloten en toekomstloze haltes moeten worden afgeschaft. Anderzijds moeten nieuwe stations worden geopend op plaatsen waar na verloop van jaren nieuwe bevolkingsconcentraties zijn ontstaan. Sommige baanvakken moeten worden geheractiveerd. Op sterk geconcentreerde pendellijnen moeten tijdens de zware spitsuren dubbeldekrijtuigen worden ingezet. Bovenal moet er echter een sterke klantgerichte en agressieve commerciële politiek worden nagestreefd.

Indien er op korte termijn een fusie of integratie — want dit woord benadert dichter de regeringsverklaring — dient te geschieden, dan lijkt, met het oog op de klanten en de bestrijding van de kosten, een integratie tussen de stedelijke vervoermaatschappijen en het streekvervoer mij het meest wenselijk.

Dit zijn de hervormingen die van u worden gevraagd, mijnheer de minister. Daar waar verspilling voor de hand ligt, moet u zich, als minister van Verkeerswezen, het recht voorbehouden om met de hulp van een sterk uitgebouwde administratie een controle- en arbitragefunctie uit te oefenen bij de verschillende vervoermaatschappij-

en. Op die wijze zult u aan het land de diensten bewijzen die van u worden verwacht en die uitdrukkelijk in de regeringsverklaring staan vermeld. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Hanin. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il convient de souligner un fait non pas réconfortant, mais confortable: dans le système politique actuel, des critiques des secteurs importants de la politique gouvernementale peuvent être émises sans être considérées automatiquement comme une critique du ministre en cause.

En effet, on ne peut assurément pas vous reprocher, monsieur le ministre, la politique menée depuis un certain temps déjà dans le domaine des communications, puisque vous n'êtes à la tête du département que depuis trois mois. Le vœu qu'on peut formuler, si l'on se veut optimiste, est que vous soyez encore là dans trois ou quatre mois pour que nous puissions vérifier si vous avez tenu compte des observations formulées aujourd'hui. Je souhaite, pour vous et pour la sagesse du monde politique belge, qu'il en soit ainsi.

Cette précaution oratoire étant prise je vais, dans l'analyse du budget que vous nous soumettez, essayer de répondre à trois questions. Primo, prend-on les mesures nécessaires pour maîtriser ce budget important d'un montant de cent quatre milliards? Secundo, dans la gestion de la politique des transports, a-t-on une concertation suffisante avec les Chambres législatives? Tertio, dans ce budget, qui compte une part importante d'investissements, a-t-on, sur le plan économique, les bénéfices souhaitables? Je dois vous dire d'emblée que mes réponses à ces questions ne seront pas très affirmatives.

Fait-on ce qu'il faut pour maîtriser ce budget? Je constate qu'il a augmenté de 24 p.c. en trois ans, passant de 83,7 milliards en 1978, à 103,7 milliards en 1980; les dépenses courantes ont augmenté de 16 p.c., celles de capital de 43 p.c.

Je ne critique pas le fait que les dépenses de capital aient augmenté dans une proportion plus grande que les dépenses courantes. Il n'en reste pas moins que cette évolution s'avère très inquiétante.

Votre budget, monsieur le ministre, est essentiellement un budget de subventions. Vous l'avez d'ailleurs souligné tout à l'heure. Si l'on additionne les subventions aux grandes institutions — presque 49 milliards pour la SNCB, 16 milliards pour la SNCV et les transports interurbains, plus d'un milliard en dépenses courantes pour la Sabena —, on arrive à un total de 68 milliards, soit 93 p.c. des dépenses courantes.

Le type de surveillance et de direction que vous exercez à l'égard de ces grands organismes, est donc essentiel et implique une politique particulièrement vigilante; cela ne me paraît pas être le cas depuis quelques années.

Je ne m'attarderai pas sur le problème de la Sabena, M. De Bondt l'a examiné de façon approfondie. Je marque mon accord avec les observations qu'il a formulées tout en faisant remarquer qu'il faut avoir le sens des proportions et que, dans le montant des dépenses importantes que représente la politique des transports en Belgique, la navigation aérienne intervient pour 4,2 milliards, la SNCV et les STI pour 25 milliards, la SNCB pour 65 milliards. Dans l'ensemble, il faut compter une intervention de la Sabena de, pratiquement, 5 p.c. du total. Les autres organismes me paraissent d'une importance beaucoup plus considérable en ce qui concerne le maintien de l'équilibre du budget de l'Etat.

J'estime personnellement qu'un effort incontestable a été effectué au niveau de la Sabena où la croissance des dépenses est inférieure à celle enregistrée ailleurs. Cela ne signifie pas pour autant, comme M. De Bondt l'a également souligné, qu'il faut cesser d'apporter des réformes. Je suis d'accord avec lui.

Nous savons que les dépenses de personnel de la Sabena sont les plus élevées de toutes les compagnies aériennes, que le rapport de l'inspection des Finances propose des mesures concrètes pour remédier à cet état de choses, à savoir la réduction de 20 p.c. des effectifs du personnel et l'abaissement des traitements. Nous savons aussi, comme l'a souligné M. De Bondt, que pour un service pratiquement identique dans d'autres compagnies aériennes, les salaires et les traitements de la Sabena sont supérieurs de 12 p.c. Si de telles disparités sont maintenues, nous ne pourrions apporter les améliorations qui s'imposent pour redresser cette situation. C'est d'autant plus vrai que la Sabena, comme chacun le sait, est une armée de colonels en raison de la proportion anormalement importante en son sein de fonctions qui requièrent des traitements élevés. A ce niveau, des améliorations peuvent être apportées, c'est évident.

La Sabena est désireuse de redresser cette situation mais doit, pour ce faire, bénéficier de l'appui total de son ministre de tutelle. Je ne doute pas que vous lui apporterez, monsieur le ministre, l'aide indispensable.

Retenons cependant que l'augmentation des dépenses de la Sabena peut se justifier partiellement en raison du fait que ses dépenses en carburant sur lequel elle n'a aucune prise sont plus élevées que partout ailleurs.

J'en viens alors à un problème qui me paraît beaucoup plus important: la SNCB, avec ses 63 milliards de dépenses, des subventions en dépenses courantes qui passent de 45 milliards en 1979 à 48,7 milliards en 1980, alors que la raison essentielle de cette augmentation n'est pas le relèvement du coût du carburant qui intervient pour 750 millions environ mais en raison des charges en personnel qui interviennent dans cette augmentation pour 3 milliards. Pourquoi? Je regrette d'avoir à le dire, mais la vérité a ses droits; en cette matière, on a mené une politique incohérente.

De 1974 à 1977, l'accroissement des effectifs de la SNCB a été modéré. Par contre, de 1976 à 1978, l'effectif est passé de 58 700 à 59 800, soit une augmentation de 500 unités. Brutalement, du 31 décembre 1978 au 31 décembre 1979, l'effectif a atteint 64 200 unités soit une augmentation de plus de 5 000 agents. C'est de la folie!

Je sais, et vous l'avez dit, que cette augmentation a été partiellement provoquée par le régime des 38 heures par semaine, et par l'amélioration des conditions de travail. Mais ce n'est pas une justification suffisante.

Il n'y a pas que dans les chemins de fer qu'elles doivent être humanisées; dans certaines industries, elles ne sont certainement pas plus agréables qu'au sein de la SNCB.

J'estime, en tout cas, qu'une augmentation de cette importance n'était pas raisonnable dans la situation financière que nous connaissons.

La Société nationale des Chemins de Fer a mené une politique qui ne me paraît pas justifiée et qui, s'ajoutant à d'autres du même style dans d'autres secteurs, aboutit à la situation actuelle dans laquelle l'Etat essaie désespérément de limiter le déficit global à 200 milliards de francs, montant qui n'est pas particulièrement modéré. Dès lors, je dis que cette politique n'est pas raisonnable et qu'on aurait dû y être attentif.

Je citerai un exemple supplémentaire. En ce qui concerne le transport des marchandises, les recettes représentent 13,5 milliards et les frais salariaux, à eux seuls, 10,6 milliards. Est-ce tolérable et, je vous le demande, peut-on croire qu'une société est capable, dans de pareilles conditions, d'obtenir un équilibre suffisant de ses finances?

Entendons-nous bien, nul parmi nous ne songe à prétendre que la Société nationale des Chemins de Fer belge doive équilibrer son budget; il n'en est pas question. Elle remplit, nous en sommes conscients, un rôle social et économique et, en conséquence, l'existence de subventions est justifiée. Mais jusqu'à quel point?

Si encore l'augmentation du personnel, à laquelle je viens de faire allusion, s'était traduite par un meilleur service! Tel n'est, malheureusement, pas le cas. En voici quelques exemples.

Les chemins de fer belges étaient réputés pour leur régularité, je m'en souviens. Maintenant, ils n'ont plus de régulier que leur irrégularité! Je suis un usager des chemins de fer et j'en connais d'autres. Comme moi, ils sont heureusement surpris quand, par hasard, le train arrive à l'heure. Lorsque le retard se situe entre cinq ou dix minutes, on peut s'estimer heureux!

Abordons un point important, qui concerne la satisfaction des voyageurs et l'attrait que peuvent représenter pour eux les transports en commun: l'état des gares — j'y ai déjà fait allusion sous plusieurs de vos prédécesseurs, monsieur le ministre — est lamentable; elles ont un aspect poussiéreux, misérable, avec de mauvaises couleurs. Combien de fois n'ai-je pas répété, depuis trois ou quatre ans, au cours de la discussion du budget des Travaux publics, que c'était très bien de construire de nouvelles gares, mais qu'on gagnerait certainement à en construire annuellement une nouvelle de moins et à consacrer les sommes ainsi économisées à rendre plus attrayantes celles qui existent actuellement, par de simples aménagements intérieurs. Il faudrait, d'autre part, veiller à ce que le personnel maintienne les locaux dans un état convenable.

Et qu'en est-il des wagons? Permettez-moi de caricaturer quelque peu, car, malheureusement, à notre époque, il n'existe pas de meilleur moyen pour être bien compris.

Je regarde par les fenêtres, lorsque c'est possible et je vois sur les vitres des wagons — si rarement lavées — les traînées de poussière dessinées par la pluie. Ce n'est pas tout. On me permettra de le dire: lorsque, dans les trains belges, on passe à côté des toilettes, il

n'est pas nécessaire de regarder autour de soi pour le savoir. Vraiment, faut-il que ce soit un privilège chez nous? Je voyage pas mal et je puis vous dire que, dans les trains d'autres pays, cela ne se remarque pas de la même façon. Il faut évidemment engager le personnel nécessaire, mais, à l'heure actuelle, un certain laxisme se manifeste dans la surveillance du personnel et le contrôle des tâches qui lui incombent.

Dernier point: les voyageurs sont-ils réellement informés comme ils devraient l'être? Encore une fois, dans de nombreuses gares étrangères, lorsqu'on attend un train international, on connaît l'endroit exact où s'arrêtera chaque wagon. Dans nos gares, pour le savoir, on peut toujours courir, c'est le cas de le dire! Au Quartier Léopold ou à la gare du Nord, qui sont tout de même des gares internationales, il faut attendre que le train arrive. Heureusement, je puis encore courir, mais tout le monde n'a pas cette chance. Je pars donc au pas de course lorsque je vois passer la voiture 151, par exemple, qui va s'arrêter 100 ou 150 mètres plus loin.

M. Féaux, ministre des Communications. — Monsieur Hanin, sur les quais des gares, des panneaux indiquent la localisation de chacune des voitures.

M. Hanin. — Je suis désolé, monsieur le ministre, mais j'ai cherché en vain, à de nombreuses reprises, cette indication pour la ligne 162 au Quartier Léopold, à Namur et ailleurs. Je l'ai trouvée à Strasbourg.

Par ailleurs, lorsqu'un retard est prévu, on en est informé sur le quai de la gare. Dans le train, il n'en est pas ainsi et l'on ne connaît jamais la cause du retard ou sa durée probable.

Je vous donne ces petits exemples parce que je ne crois pas à ceux qui projettent de grandes réformes, comme la SNCB, alors qu'ils sont incapables d'en réaliser de petites.

Je reconnais que le tableau que je viens de brosser est excessif et que l'organisation des chemins de fer en Belgique présente des qualités. Mais, au moment où l'on entend promouvoir, avec raison d'ailleurs, une politique des transports en commun, il faut rendre ceux-ci attractifs, sans nécessairement entreprendre de grandes dépenses. C'est à la gestion journalière qu'il faut veiller.

Je terminerai en rappelant un petit fait que je trouve assez extraordinaire.

Monsieur le ministre, vous avez été interrogé à la Chambre — ceci figure à la page 49 du rapport — sur un type de dépense qui m'a ahuri. On vous a dit que les agents du département bénéficient de facilités de circulation à l'étranger, lorsqu'ils vont y passer leurs vacances ils reçoivent 3 000 francs. Bien sûr, monsieur le ministre, cela s'est décidé avant votre arrivée. Mais votre réponse fut la suivante: «L'octroi d'une prime de 3 000 francs aux agents du département des Communications, qui utilisent un moyen de transport en commun pour se rendre à l'étranger lors de leurs vacances, résulte de l'application d'une convention collective sectorielle conclue le 23 janvier 1976 entre les organisations syndicales et le gouvernement. Cette prime a été accordée dans le cadre d'une harmonisation des avantages accordés au personnel des autres services relevant des Communications...»

Si je comprends bien, ceci signifie que la même absurdité existe ailleurs. Je me réjouis d'avoir obtenu ce renseignement. Mais je demande si pareille situation doit être entérinée. Nous ne sommes plus en période de prospérité, comme en 1976. Au moment où l'on tente de réduire le déficit de notre balance commerciale, on offre 3 000 francs aux agents du ministère des Communications qui vont dépenser leur argent à l'étranger. Qu'on les leur donne s'ils restent en Belgique! Le système que je viens de rappeler est absolument absurde; cela me paraît bien évident.

C'était là un petit fait significatif: un certain nombre de mesures prises à une époque déterminée subsistent en vertu de la force d'inertie.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, tout en reconnaissant que vous n'avez pas encore eu le temps d'agir, que sous votre direction il soit mis fin à cette situation. Cette mesure est d'ailleurs tellement ridicule et absurde que personne ne s'y refusera, dans la situation financière dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle. J'espère, bien entendu, obtenir une réponse de votre part à ce sujet.

En ayant ainsi terminé avec la SNCB, je voudrais dire quelques mots concernant les transports interurbains.

Un problème subsiste, notamment en matière de prix du billet. Jusqu'à présent, on n'a pas voulu y toucher. En 1976, un accord avait été signé, en vertu duquel le prix du billet des transports interurbains serait revu chaque année en fonction de l'évolution du coût.

Depuis cette date, plus rien n'a été fait à cet égard, si bien que le déficit s'accroît constamment.

Je me suis rendu récemment à Helsinki, dans un pays qui n'est pas particulièrement capitaliste, où j'ai constaté, que si le prix payé pour les transports interurbains ne couvre pas la totalité du coût — et je ne prétends pas qu'il doive en être ainsi — il en assure néanmoins une couverture meilleure que chez nous.

Puis-je vous demander également, monsieur le ministre, de veiller à ce que la concertation avec le Parlement soit suffisante? En réalité, la commission des Communications n'a pas uniquement pour rôle de voter des projets de loi relatifs à des emprunts ou d'examiner, une année sur deux de façon approfondie, l'ensemble de la politique du ministère des Communications. Elle doit pouvoir discuter des orientations, grandes et petites, de votre département, en dehors de la discussion du budget.

Nous entendons être associés de manière permanente à ce qui se réalise et va se faire réaliser au niveau des chemins de fer, des vicinaux, des transports interurbains et de la Sabena.

Dès le moment où, après avoir été informés, nous avons formulé nos observations, nous devons pouvoir connaître la suite qui leur est réservée. Or, toute une partie de l'exposé que vous avez bien voulu faire à cet égard en commission de la Chambre, est consacrée à la restructuration de la Société nationale des Chemins de Fer belges.

Personnellement, je ne prendrai pas position, comme M. De Bondt, sur le bien-fondé ou le mal-fondé de cette restructuration. Je me méfie toujours quelque peu des trop grands ensembles. On croit souvent que l'économie d'échelle joue, ce qui n'est pas toujours le cas. A mesure qu'un organisme augmente de volume, il a tendance à se centraliser et, comme le disait je ne sais quel homme politique du XIX^e siècle: «Tout excès de centralisation aboutit à l'apoplexie de la tête et à la paralysie des extrémités.» Je ne suis donc pas persuadé que la création de grands ensembles soit nécessairement une bonne chose.

Certes, elle contient une idée juste: la volonté, conforme à l'existence que nous avons formulée lors de la discussion du plan de restructuration de la SNCB, de ne pas restructurer les transports par chemins de fer sans s'occuper en même temps des points d'aboutissement de ceux-ci. On ne supprime pas d'arrêts intermédiaires sans se demander en même temps ce que vont devenir les habitués de ces stations et comment ils vont se transporter à la gare la plus proche.

Je suis donc fondamentalement d'accord sur cette idée mais, lorsqu'on vous a interrogé, à la commission de la Chambre, sur l'incidence du plan de restructuration, vous avez fait le point sur la réorganisation de la SNCB; vous avez dit à plusieurs reprises que le conseil d'administration s'était penché sur ce problème délicat et qu'après concertation avec l'entreprise et les organisations syndicales, les principes de base de la réorganisation du réseau avaient été arrêtés.

Certes, ils ont été arrêtés provisoirement au niveau de la SNCB mais cela laisse intacts votre pouvoir d'action et notre pouvoir d'examen. Je prétends que, ce plan de restructuration de la SNCB ayant été soumis à la commission spécialisée du Parlement et des observations ayant été faites, avant que la société nationale ne prenne des dispositions définitives, nous devons en reparler.

Je crois que nous avons le droit — et je ne dis pas que vous êtes d'un avis contraire — de connaître les grandes orientations choisies à l'heure actuelle par la SNCB et de faire savoir si nous sommes ou non d'accord. Il s'agit, en effet, d'une réforme fondamentale qui met en cause la façon dont l'ensemble de la population bénéficiera des transports en commun dans l'avenir.

Il en est de même de la politique portuaire. Il existe une commission nationale qui doit donner au gouvernement des avis en matière des grandes orientations de politique portuaire nationale. J'aimerais donc qu'une discussion fondamentale eût lieu en commission sur ces grandes orientations. Veut-on une spécialisation ou n'en veut-on pas? Si l'on en veut une, laquelle et quelles dispositions seront prises dans ce but? Je serais curieux de connaître l'avis de la Commission de la Politique portuaire à cet égard.

Enfin, il semble qu'on doive déplorer, dans la politique menée par le département des Communications depuis de nombreuses années, l'absence d'une orientation fondamentale en matière de recherche-développement. Nous consacrons d'importants moyens aux investissements dans le domaine des communications, qu'il s'agisse d'installations fixes ou de matériel roulant. Les investissements de la SNCB, pour la seule année 1980, sont de 13 milliards 900 millions, dont plus de 2 milliards de matériel roulant. Les investissements concernant les vicinaux et les transports interurbains sont de 10 milliards. Chaque année, on dépense des milliards dont on ne profite pas suf-

fisamment pour mener une véritable politique de recherche-développement susceptible de donner un nouveau souffle à nos entreprises dans le Nord, le Sud et le Centre du pays.

Aux pages 60, 61 et 79 du rapport de la Chambre qui concernent cette politique, on ne trouve pas une ligne qui permette de croire que cette préoccupation est vraiment celle de la SNCB, de la SNCV et des sociétés de transports interurbains. A la page 60, il est question du rôle de l'industrie privée. Vous avez bien voulu parler d'une certaine collaboration entre la SNCB et les industries privées, mais ce n'est pas de la recherche-développement. Il faut aller au delà.

Je constate que nous ne sommes nulle part sur le marché international, et je vais m'en expliquer dans un instant.

La question du coût du matériel que nous produisons a été posée à la Chambre. Vous avez répondu, monsieur le ministre, que les locomotives commandées à des firmes belges coûtent 82 millions à la SNCB alors qu'en Autriche, les mêmes machines coûtent 48 millions. Pourquoi? Vous avez prétendu — et je ne nie pas le bien-fondé de votre réponse — que les caractéristiques de ce matériel n'étaient pas les mêmes. Il s'agissait cependant de machines appelées à rendre un service identique, même si certaines étaient plus perfectionnées que d'autres.

Il en va de même pour les transports interurbains. Pourquoi le matériel roulant belge destiné au réseau de La Haye ne coûte-t-il que 28 millions alors que le même matériel pour le transport interurbain bruxellois coûterait, paraît-il, 51 millions? Vous avez répondu à ce sujet, monsieur le ministre, que les caractéristiques étaient essentiellement différentes et que le matériel destiné au réseau bruxellois était beaucoup plus perfectionné.

Il ne suffit pas de dire qu'il s'agit d'un matériel plus perfectionné. Encore faudrait-il savoir si la demande existe au niveau international. Il convient aussi de se demander s'il est nécessaire d'acheter un matériel nettement plus perfectionné, qu'on sait plus coûteux que celui commandé dans des pays où le développement est comparable au nôtre.

Il résulte de tout cela que nous ne vendons plus à l'étranger. Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, nous citer le cas d'une commande d'un milliard faite par le Viêt-nam; je ne sais pas dans quelles conditions elle fut passée. Il paraît, par ailleurs, que nous avons vendu un métro à Manille pour 3,5 milliards avec, dit-on, deux milliards d'aide de l'Etat. Est-ce là un bon résultat? Je ne le pense pas.

Ce qu'il faut, c'est savoir si nous sommes capables d'être vraiment compétitifs à l'étranger. Je prétends que, lorsqu'on dispose d'une masse de manœuvre comme la nôtre, lorsque nous dépensons chaque année plusieurs milliards pour nos investissements en matière de communications, nous avons la possibilité de mettre en place une véritable cellule de recherche-développement pour les besoins conjugués de la SNCB, de la SNCV et des transports interurbains, notamment en matière de matériel roulant.

Nous devons établir des liens étroits avec les constructeurs. Il nous faut examiner sous quelle forme cette collaboration doit être établie, soit qu'ils participent à la cellule de recherche dont on vient de parler, soit qu'ils fassent du développement. Nous devons veiller à la juste proportion entre les dépenses de recherche et les dépenses de développement. En Belgique, d'une façon générale, nous dépensons trop pour la recherche et pas suffisamment pour le développement, contrairement à ce que font les Etats-Unis et le Japon.

Enfin, nous devons assurer l'importance de nos commandes publiques pour nous rendre capables, à nouveau, de construire, comme il y a septante-cinq ans d'ici, du matériel compétitif au niveau international et de le vendre sans que l'Etat doive intervenir à concurrence de la moitié du montant des commandes. Sommes-nous prêts à agir en ce sens?

Monsieur le Président, ce n'est pas inutilement que, en commençant mon intervention, j'ai pris la précaution oratoire dont je vous ai parlé tout à l'heure, à savoir que je ne m'adresse pas à un ministre déterminé mais que je vise la gestion globale dont nous sommes tous, à mon sens, responsables. Il me semble que, dans les circonstances actuelles, tous les budgets ont un double objectif prioritaire: l'équilibre budgétaire et le redressement économique. Votre département, monsieur le ministre, peut jouer un rôle extrêmement important à cet égard.

M. Leemans reprend la présidence de l'assemblée

J'ai cité un certain nombre de cas prouvant qu'au point de vue de l'équilibre budgétaire, il y a moyen de faire un effort supplémentaire sans mettre en cause la qualité du service rendu mais en réexaminant certaines situations acquises.

En ce qui concerne le redressement économique, nous serions gravement coupables si nous ne profitions pas de l'énorme masse de manœuvre dont nous disposons en matière d'investissements « communications » pour reprendre, sur le marché international, la place que nous y occupions à l'origine.

J'espère que vous pourrez répondre positivement aux questions que j'ai posées et aux orientations que j'ai proposées. Nous pourrions ainsi faire en sorte que ce budget soit un élément extrêmement positif de l'ensemble de l'effort que l'Etat doit fournir à l'heure actuelle. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Maes. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de begroting van Verkeerswezen is qua omvang een van de belangrijke begrotingen met haar totaal van iets over de 100 miljard. Het overgrote deel van deze bestedingen gaat evenwel naar een hele reeks organen, zogeheten van openbaar nut. Het betreft zowel bijpassingen voor exploitatieverliezen als voor investeringen. Enkele jaren geleden heb ik derhalve deze begroting een soort begroting van openbare onderstand genoemd.

Het leeuwendeel gaat daarbij naar de Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen en dit voor een totaal, als ik goed heb geteld van zowat 63 miljard.

Naar de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen en de verschillende Intercommunale maatschappijen voor het stedelijk vervoer, gaan eveneens zowat een 27 miljard. Samen maakt dat 90 miljard, zodat er voor de overige sectoren al relatief weinig meer overblijft.

Met nogal wat verbeelding — en de verbeelding zou volgens sommigen sedert 1968 aan de macht moeten zijn — zou men zich kunnen afvragen of deze verschillende maatschappijen niet zonder verlies zouden kunnen werken en hun uitgaven met eigen inkomsten dekken.

Normaal moet het openbaar vervoer, alle factoren mee gerekend, toch een heel stuk goedkoper uitvallen dan het haast individueel privé-vervoer. Het normaal verschil in kostprijs volstaat echter blijkbaar toch niet om het openbaar vervoer voor het publiek aantrekkelijk genoeg te maken. Zonder vooruit te willen lopen op de evolutie in de komende jaren, waar recente sterke prijsstijgingen misschien in het nadeel van het privé-vervoer zullen werken, kan men niet anders dan vaststellen dat, alle inspanningen ten spijt, in de voorbije jaren de toestand er zowel bij de spoorwegen als bij de buurtspoorwegen, het stedelijk vervoer en zelfs de Regie van Maritiem Vervoer, niet op vooruit is gegaan, met als gevolg dat vanuit de staatskas tientallen miljarden hier en daar dienen te worden bijgepast.

Men kan natuurlijk opwerpen dat, bijvoorbeeld wat het autoverkeer betreft, de infrastructuur ook door het Rijk wordt bekostigd, maar daartegenover staat dan weer dat de weggebruikers daartoe rechtstreeks in aanzienlijke mate financieel bijdragen.

Rijst dus de vraag of dit allemaal zo moet zijn en blijven.

Ik kan alleen maar vaststellen dat nu ook al weer een paar jaar geleden de NMBS blijkbaar zelf had ingezien dat er wat aan gedaan diende te worden en dat het op de duur onhoudbaar zou worden steeds op meer miljarden staats-subsidie een beroep te moeten doen.

Er werd een herstructureringsplan uitgedokterd dat kostenbesparend zou zijn. Ik meen een cijfer van 5 à 6 miljard gehoord te hebben. Wij gingen destijds met de commissie voor het verkeerswezen een paar keer op bezoek bij de NMBS en er werd ons uiteengezet wat dit herstructureringsplan inhield en op welke ernstige gegevens het gebaseerd was. Zoals te verwachten was kwam er natuurlijk kritiek uit die streken waar men stopplaatsen, diensten en dergelijke wilde afschaffen. Het is een fenomeen waarmee wij bij alle pogingen tot bezuiniging op diverse terreinen al te maken hadden, en alles laat voorzien dat dit in de komende tijd nog meer het geval zal zijn. Vanzelfsprekend kan op die manier elk plan of poging tot besparing in de grond worden geboord.

Ik meende nochtans dat, wellicht niet in alle gevallen maar dan toch in een meerderheid ervan, de door de NMBS uitgedokterde rationalisatiemaatregelen verantwoord waren. Er werd weliswaar wellicht een fout begaan in die zin dat men terzelfder tijd de noodzakelijke coördinatie met de diensten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen niet had uitgewerkt. Sedertdien staat de fusie van beide maatschappijen op het getouw. Ik las vandaag in de krant dat zij onlangs door de regering werd goedgekeurd. Ik durf mij niet uitspreken over het feit of deze fusie in de ieder geval noodzakelijke coördinatie op de beste manier zal mogelijk maken. Dat zal de toekomst moeten uitwijzen.

Maar al bij al is er toch weer eens te meer een vertraging van een paar jaren opgelopen en aldus wellicht de gelegenheid tot niet-onbelangrijke besparingen uitgesteld.

Wat mij in dit verband ook niet duidelijk is, is het feit dat men in het voorbije jaar — Hanin heeft daarstraks in dezelfde zin gesproken — bij de NMBS nog zowat 2.000 personeelsleden heeft aangehouden, terwijl het rationalisatieplan daarentegen in de afvloeiing van 5 à 6.000 man voorzag. Men kan toch moeilijk eerst mensen aanwerven en een paar jaar nadien er twee keer zoveel laten afvloeien.

Wij kunnen evenmin akkoord gaan met verdere werken om het reizigersverkeer naar en van Brussel op te voeren. Ofwel gelooft men in de decentralisatie ofwel niet, maar als men erin gelooft, moet men rekening houden met een vermindering van het pendelverkeer. Derhalve is het wenselijk de werken aan de derde spoorlijn naar Leuven en Ottignies niet verder te zetten en kan de vierde spoorlijn tussen Brussel en Halle, die blijkbaar tegen 1986 werd gepland, beter niet worden aangelegd.

Wat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen betreft, wil ik er toch nog eens de aandacht op vestigen dat het niet logisch is buiten de piekuren bussen met 50 plaatsen te laten rondrijden die vrijwel ledig zijn. Is het echt niet mogelijk ter gelegenheid van de toch af en toe noodzakelijke vervanging van voertuigen voor een gedeelte op minibussen over te schakelen, die dan toch tussen de piekuren in, zouden kunnen worden ingezet?

Bij de bespreking van de begrotingen van vorige jaren heb ik mij telkens de moeite getroost uit te rekenen hoeveel er e. . . zijds voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en anderzijds voor elk van de verschillende intercommunale maatschappijen voor stedelijk vervoer, vanuit de begroting wordt bijgepast. Dit vergt telkens een hele hoop berekeningen want zelfs in de verantwoordingsprogramma's maakt men nog altijd de nodige klaarheidscheppende onderverdeling niet.

Omdat ik vreesde dat dit ook inzake de begroting 1981 niet zou gebeuren, heb ik, mijnheer de minister, u bij de bespreking van de op uw departement betrekking hebbende artikelen van de programamwet op 24 juni jongstleden uitdrukkelijk de vraag gesteld om het detail van de kredietverdeling van de verschillende artikelen — ik heb er vijf precies genoemd — met betrekking tot de genoemde maatschappijen te mogen ontvangen en dit nog vóór de bespreking van uw begroting in de Senaat.

De vraag is u misschien ontgaan, maar ik betreurt dit toch wel een beetje want het belet mij ook dit jaar de passende commentaar bij deze cijfers uit te brengen.

Ik had uitgerekend dat bijvoorbeeld aan het intercommunale vervoer te Brussel voor de jaren 1968 tot en met 1980 niet minder dan 80 miljard werd besteed. Met de kredieten ingeschreven in de huidige begroting daarbij, zal dit totaal wel de 90 miljard benaderen, vermoed ik. Het kan mijn inziens geen kwaad dat dit bedrag nog eens uitdrukkelijk vermeld wordt op een ogenblik dat sommige ervan spreken de grote infrastructuurwerken te regionaliseren. Voor ons mag men dit gerust doen, wanneer men uiteraard terzelfder tijd de opbrengsten van de belastingen en dergelijke eveneens regionaliseert, maar Brussel zou er vermoedelijk niet zo goed bij varen.

Het enorme bedrag van haast 90 miljard zou er ook toe moeten aansporen — zoals ik ook reeds bij vorige gelegenheden zei — in die sector met meer omzichtigheid en zuinigheid tewerk te gaan. Dit is wat de metro te Brussel betreft in de voorbije jaren zeker niet het geval geweest, zoals trouwens thans door de rechtstreeks verantwoordelijken zelf toegegeven wordt.

Terloops zou ik nog even willen pleiten voor het invoeren van meer voorrangswegen in de agglomeraties. Op vele plaatsen in het buitenland is men tot die maatregelen overgegaan en ik meen met goed gevolg voor het vlot verkeer, zowel als voor de energiebesparing.

Anderzijds vraag ik mij af welke precies de gevolgde politiek is in verband met de parkeergelegenheden in de agglomeraties. Ik kan maar alleen vaststellen dat bijvoorbeeld te Brussel, door diverse werken de parkeer gelegenheid eerder ingekrompen werd. Is dit de bedoeling en, zo ja, denkt men dat dit tot de heropbeuring van het leven in het stedelijk centrum zal bijdragen? Ik heb daar mijn twijfels over. Ik kan alleen maar vaststellen dat zonder het stadsbeeld te schenden hier en daar toch nog wel in wat meer parkeer gelegenheid zou kunnen worden voorzien.

Wat de luchtvaartangelegenheden betreft, zou ik in de eerste plaats even willen stilstaan bij de problemen met betrekking tot de Sabena, en ik ben in dat verband vandaag de eerste niet.

Het minder slecht resultaat voor het jaar 1979 heeft alleszins bij mij geen valse hoop gewekt en sedertdien is de toestand er bijzonder

ongunstig gaan uitzien. Nu kan men allerlei argumenten inroepen ter verontschuldiging maar deze zijn slechts voor een gedeelte geldig.

Het werd hier al gezegd, zolang men bij de Sabena de loodzware kaderbezetting niet zal uitdunnen en aan de lonen van een groot deel van dit kader zal sleutelen, zal er van een herstel niet veel in huis komen. Wij nemen aan dat de «nieuwe» directie die een paar jaren geleden aan het bewind kwam met goede voornemens gestart is. Maar alleen al door het feit dat zij van bij het begin af als het ware ingekapseld werd in de bestaande structuren, rechtvaardigde twijfels inzake het verhoopte resultaat van saneringspogingen.

Heel in het kort zou ik er nogmaals — voor de zoveelste keer — de aandacht willen op vestigen dat weliswaar in 1978 door een van uw voorgangers werd aangekondigd dat er eindelijk werk van het rechtzetten van de taalverhoudingen bij het kader van Sabena zou worden gemaakt.

Na enig kunst- en vliegwerk werd blijkbaar een taalkader opgesteld en in een overgangperiode van vijf jaar voorzien. Als men weet dat de pariteit bij het Sabenakader reeds van bij het vergelijk van Hertoginnedal in 1963 werd beloofd, kan men zeker niet zeggen dat de Vlamingen geen geduld hebben geoeft.

Van de overgangperiode zijn inmiddels al drie jaren voorbij en van een verbetering in de situatie is nog maar zeer weinig, om niet te zeggen niets, te merken. Er zullen in de nabije toekomst dringende maatregelen moeten worden genomen of anders zullen wij eens te meer bedrogen uitkomen.

In dat verband en dan speciaal met betrekking tot het vliegende personeel zou eindelijk eens een inspanning moeten worden gedaan opdat de burgerlijke luchtvaartschool, waarvoor onder meer via deze begroting toch weer eens 75 plus 80 miljoen kredieten worden uitgetrokken, voldoende Vlaamse kandidaten zou aantrekken. Gedurende jaren bestaat op dit vlak een wanverhouding, wat toch volkomen abnormaal is.

Gezien de benaming van de luchthaven te Zaventem door de heer Risopoulos tijdens de bespreking in de Kamer eens te meer te berde werd gebracht, en in deze vergadering door de heer Neuray, wil ik als rechtstreeks betrokkene, want ik ben in de nabijheid van de luchthaven geboren en woon er nog altijd, het volgende kwijt.

Het verwondert mij ten eerste dat precies uit die hoek waar men het steeds heeft over het respect van de wil van de plaatselijke bevolking inzake oplossingen voor allerlei soorten problemen, erop aandringt om de wil van de plaatselijke bevolking volkomen te negeren wat de benaming van de installaties van de luchthaven te Zaventem betreft. Het gaat hier blijkbaar niet alleen om de benaming, maar in werkelijkheid om de zoveelste annexatiepoging van een stuk Vlaams-Brabant bij Brussel. Ik hoop dat over de realisatie van deze wens niemand zich nog illusies zal maken.

Wat er ook van zij, de Vlaamse bevolking van de gemeenten rondom de luchthaven willen niet weten van «Brussel-Nationaal» of «Brucargo». Wij zien echt niet in waarom overal in de wereld luchthavens aangeduid worden met plaatselijke benamingen zoals Le Bourget, Orly, Schiphol, Heathrow, Gatwick, Rhein-Main enzovoort of zelfs persoonsnamen zoals de Gaulle of Kennedy, maar er hier bij ons absoluut Brussel zou moeten bij te pas komen. Zo wij in onze streek de nadelen van de luchthaven in koop moeten nemen — en niemand zal er hopelijk aan twijfelen dat deze menigvuldig zijn —, dan is het niet meer dan logisch dat wij daardoor ook de schaarse voordelen en enige bekendheid mogen genieten.

Voor het overige hopen wij dat de investeringen van 2.860 miljoen in de nieuwe vrachtinstallaties zal renderen, maar dan zal toch een betere aanpak noodzakelijk zijn dan die welke op dit ogenblik bij Sabena inzake het goederenverkeer gebeurt.

Ik vermoed dat loods 41 waarvan de bouw in het commissiever-slag ter sprake komt, eindelijk zal toelaten dat ook het werk aan de grootste vliegtuigtypes, met name Boeing 747 en DC 10, voortaan binnen zal kunnen gebeuren en niet meer in open lucht zoals het jaren het geval is.

Met enige verwondering stelde ik anderzijds vast dat bij de rationalisatiemaatregelen die eens te meer door Sabena overwogen worden, het schrappen van bijvoorbeeld de lijnen naar Mexico en Djakarta hoort. Deze lijnen werden nochtans slechts drie of vier jaar geleden in dienst genomen. Heeft men dan het rendement niet of niet voldoende vooraf berekend?

Een laatste vraag nog in verband met Sabena. Zal de recente evaluatie met 40 pct. van de zaïre eens te meer een verlies op het tegoed van onze luchtvaartmaatschappij in Zaïre tot gevolg hebben?

Om te besluiten wil ik nog zeggen dat ik met genoegen genoteerd heb dat u, mijnheer de minister, met enige bezorgdheid de blijkbaar te ver gaande liberalisering in verband met de rijtscholing heeft

vastgesteld. Reeds 35 jaar actief in de verzekeringssector ben ik goed geplaatst om te weten hoe belangrijk een goede rijsholing is voor alle weggebruikers.

Het feit dat aan de kandidaten de gelegenheid gegeven wordt na het afleggen van een theoretisch examen, gedurende vier maanden, indien ik goed ingelicht ben, met eigen wagen te oefenen, kan worden verdedigd. Maar ik geloof toch dat er moet voor gepleit worden dat ten minste de theorie in een echte rijsschool zou moeten worden gevolgd. Thans schijnt het zo te zijn dat door bepaalde socio-culturele organisaties pseudo theorie-rijlessen worden gegeven omdat dergelijke activiteiten bij zouden kunnen in rekening worden gebracht voor het opstrijken van bepaalde subsidies.

Dit zijn, mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, zo beknopt als mogelijk een hele reeks beschouwingen bij deze begroting. Zoals u daaruit kan afleiden komt het onze fractie voor dat onder meer op de begroting van Verkeerswezen dringend enkele miljarden zouden dienen en kunnen worden bespaard en dit dan nog grotendeels zonder de bevolking diep in het vlees te snijden. Het is reden genoeg voor ons om alvast deze begroting niet goed te keuren. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Cudell. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je ne parlerai pas de notre aéroport national mais par contre nul ne s'étonnera que je m'attarde aux problèmes des transports urbains à Bruxelles.

Je tiens tout d'abord à vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que vos collaborateurs, d'une part, pour l'accueil que vous nous réservez toujours et, d'autre part, pour l'attention que vous prêtez aux problèmes que nous vous soumettons.

Comme j'ai longuement parlé des transports urbains à Bruxelles au cours d'une récente interpellation, je serai bref à ce sujet, sans pour autant omettre de faire quelques remarques à propos du métro lourd et du métro léger.

Comme vous le savez — et ceci est une de mes idées favorites —, je suis et reste opposé à tout investissement inutile. J'ai d'ailleurs été fort heureux d'entendre M. Hanin défendre la même conception.

Sous prétexte de voir grand, notre pays, aujourd'hui, souffre grandement d'avoir investi en infrastructures nombreuses dont il ne peut finalement pas supporter la charge en intérêts et en amortissements ni payer les moyens de fonctionnement.

Au niveau des travaux publics, il est évident qu'un pays moderne doit disposer d'un réseau autoroutier moderne. En effet si, au XIX^e siècle, un réseau de chemins de fer s'imposait, il va de soi qu'au XX^e siècle les autoroutes sont indispensables. Mais que d'échangeurs inutiles, que d'extensions dont on aurait pu aisément se passer et qui maintenant pèsent lourd dans le budget!

Il en va de même pour l'armée, ainsi que pour les hôpitaux, qui comptent trop de lits et qu'on ne peut généralement exploiter dans leur totalité. La charge entraînée par les emprunts est difficilement supportée et les subsides octroyés ne permettent pas de payer le personnel indispensable pour utiliser les équipements mis en place.

Bien entendu, la querelle du métro lourd ou léger se pose à ce niveau. A l'époque de la pleine expansion économique et du pari européen, Bruxelles devenant la capitale de l'Europe et étant en passe de devenir une mégapole à l'instar de Londres ou de Paris, il fut reconnu qu'il était nécessaire que Bruxelles dispose d'un réseau moderne de transports en commun. C'est vrai!

Il est évident aussi que la formule qui s'impose, est celle permettant la séparation des transports en commun de la circulation individuelle. Le métro répond sans conteste le mieux à cette idée, par ce qu'il permet la séparation complète des deux types de circulation. D'autre part, le métro assure une régularité parfaite, une vitesse commerciale élevée et assure aux voyageurs un confort maximum. Il présente cependant un grand inconvénient: il coûte deux milliards le kilomètre en investissement rien qu'en génie civil, et son exploitation s'avère très onéreuse.

L'entretien et la surveillance d'une gare coûtent actuellement 14 millions par an. Le réseau actuel compte 32 gares, mais il en aura 60 fin 1985. C'est vous dire combien une exploitation en sous-sol coûte cher.

Il va de soi qu'il faut achever les lignes de métro lourd qui sont commencées. Les véhicules sont très encombrants et ils ont de plus l'inconvénient du troisième rail de prise de courant, ce qui les empêche de rouler en surface.

Nous nous sommes donc ralliés à l'idée du métro léger qui représente une économie. En effet, la construction d'ouvrages souterrains

est localisée aux endroits où, en surface, ont lieu de fréquents encombrements; pour le reste, on maintient la circulation en surface. Ce matériel bivalent se conduit comme un métro en sous-sol et comme un tram en surface.

Je le répète, c'est par souci d'économie que nous avons opté pour cette formule nouvelle. Nous voulons éviter que la charge des emprunts et de l'exploitation ne devienne telle que nous ne parvenions plus à y faire face. En fait, c'est déjà le cas puisque les économies qui nous sont imposées nous obligent à réduire les fréquences.

Un vent favorable a conduit entre nos mains une note qui vous a été adressée par votre administration, monsieur le ministre, note qui nous a impressionné, car elle constitue un plaidoyer pour le métro lourd. *Errare humanum est*, l'erreur est humaine, c'est persévérer qui est diabolique. Nous estimons que le moment est venu, puisqu'il faut faire des économies, de ne pas persévérer et de ne pas inciter les autorités politiques à des dépenses auxquelles finalement on ne parvient pas à faire face, je dis « finalement », mais c'est un euphémisme, car ainsi que je l'ai déjà dit, nous sommes présentement dans cette situation.

La première question que pose cette note est la suivante: la Stib a-t-elle besoin d'un nouveau matériel tramways? Dans l'option métro léger, il faut absolument envisager l'achat d'un matériel moderne. La note continue en vantant les avantages du métro lourd. Elle implique que vous refusiez l'achat de tramways modernes, mais, implicitement, elle ne s'opposerait pas à l'achat du matériel métro lourd, plus cher pourtant.

Nous protestons, monsieur le ministre, et nous souhaitons que vous ne suiviez pas les conseils de votre administration en la matière.

Bien entendu, la Stib a besoin de matériels nouveaux, quel que soit le mode d'exploitation réservé, demain ou après-demain, à la petite ceinture. Nous devons remplacer le matériel le plus ancien, notamment 156 voitures de tramway construites entre 1952 et 1957 et toute une série de matériels plus anciens qui remontent à l'entre-deux guerres.

Il s'agit en outre d'améliorer les services sur les tronçons souterrains les plus chargés. L'une des raisons pour lesquelles nous nous sommes opposés au métro lourd, c'est qu'il implique pour la clientèle des correspondances, que l'on appelle en termes techniques des ruptures de charges, des obligations de changer de véhicule.

Ainsi, d'après la note qui vous est adressée, exploiter la petite ceinture en métro lourd, ce qui est plus coûteux, impliquerait, pour la clientèle une rupture de charges, au nord-ouest, Place Simonis, et au sud, à la gare du Midi. On oublie de dire que ce mode d'exploitation impliquerait aussi des ruptures de charges porte Louise, porte de Hal, boulevard du Jubilé pour les deux tiers de la clientèle — l'essentiel de la clientèle sur la petite ceinture — n'allant pas à la gare du Midi, mais spécialement vers le sud-est, le bois de la Cambre, l'avenue Louise, la chaussée de Charleroi, l'avenue Brugmann, ou, vers le sud proprement dit, Forest, au delà de la porte de Hal à la barrière de Saint-Gilles, la chaussée d'Alsemberg, ou l'avenue du Parc.

Par conséquent, là aussi on vous induit en erreur et on essaie de plaider un dossier que l'on ne peut plus plaider à l'heure actuelle et qui, l'expérience l'a démontré, entraîne, pour la société exploitante, des charges qu'elle ne peut plus supporter.

M. Hanin a évoqué ce problème, le coût des véhicules nouveaux est trop élevé. Il convient de savoir ce que l'on veut. Certes, les véhicules que nous proposons pour Bruxelles sont d'un coût élevé, mais ils sont en réalité, je l'ai souligné tout à l'heure, des véhicules qui se comportent comme un métro en sous-sol et comme un tramway en surface.

M. Hanin. — Ce que je veux, c'est un matériel que l'on vend non seulement en Belgique mais aussi à l'étranger.

M. Cudell. — Le matériel le plus réclamé à l'étranger, spécialement dans les villes de 700 000 à 2 millions d'habitants, est du matériel qui puisse remplir cette fonction de métro léger dont nous parlons, et qui a donc un siège souterrain aux endroits présentant des encombrements en surface mais qui, en dehors de ces endroits, peut rouler en surface comme un tramway.

Je m'empresse de le souligner, la note précise qu'une part du matériel que nous réclamons, à savoir le matériel à trois caisses et à quatre bogies, bimoteur, n'est plus exportable. Cela est totalement faux. La preuve en est que ce matériel belge est actuellement exporté à La Haye.

S'il est exact que le matériel vendu à La Haye coûte moins cher, c'est qu'il ne comporte pas un certain nombre de caractéristiques,

qui sont par contre indispensables si nous voulons exporter ce matériel dans d'autres pays et lutter contre la concurrence que nous font, entre autres, les Allemands et les Français.

Il est aussi fait état dans cette note, monsieur le ministre, que nous refuserions à Bruxelles d'examiner l'achat d'un matériel plus large.

Si un matériel large présente un certain nombre d'avantages quand on circule en surface, le matériel étroit, 2,20 m, actuellement en service, nous donne toute satisfaction et, dès lors, pourquoi en changer? Au surplus, une étude du réseau a démontré que si nous passions à un matériel plus large, 2,35 m et non 2,50 m comme le suggère la note, nous devrions déplacer 60 kilomètres de voies, abattre de nombreux arbres dans des avenues où les trams anciens circulent depuis longtemps, telles les avenues Albert et Churchill, par exemple.

On prétend que nous avons refusé de procéder à des essais avec gabarit sur véhicule. Nous avons estimé que les cartes au 1/200 dont nous disposons nous donnent une vue suffisante de la situation.

Nous sommes partisans, monsieur le ministre, d'un réseau moderne qui, étant donné la situation financière de notre pays, doit tenir compte non seulement des exigences de la clientèle d'aujourd'hui, mais aussi des impératifs budgétaires. Nous ne voulons pas que le ministère des Communications s'engage dans la construction d'ouvrages dont le poids en investissements et en frais d'exploitation deviendrait trop lourd.

Nous serions heureux, monsieur le ministre, que vous preniez nos suggestions en considération, car elles sont sages et le fruit de l'expérience. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Boey. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wens in genen dele het debat dat plaatsvond in de bevoegde Kamercommissie en in de Kamer zelf te herhalen. Evenmin wens ik te herhalen wat hier reeds werd gezegd.

Grotendeels kan ik mij akkoord verklaren met bepaalde argumenten die de heren De Bondt en Hanin hier hebben ontwikkeld. Het heeft trouwens weinig zin nog ellenlange uiteenzettingen te houden in de preëlectorale sfeer waarin we zijn terechtgekomen en vooral na het onwaardig spektakel dat regering en meerderheidspartijen tijdens de voorbije dagen en weken hebben vertoond. Dergelijke sfeer laat weinig ruimte voor ernstige gesprekken. Ten andere, hoe zou een waardevol dialoog kunnen gehouden worden wanneer we vaststellen dat één der belangrijkste departementen van ons land, namelijk Verkeerswezen, op minder dan drie jaar, driemaal een andere titularis krijgt toegewezen?

Wie durft te beweren in de toegewezen tijd dit departement te kennen, laat staan bij machte te zijn het te kunnen beheren? De democratie vernietigt gewoonlijk zichzelf. Welnu, België is een schoolvoorbeeld hoe dat vernietigingsproces zich voltrekt.

Misschien hebben wij allen een beetje schuld door te laten gaan, door steeds maar toe te geven aan allerlei pressiegroepen en niet te reageren op die knagende kracht en stille macht die onze instellingen ondermijnen en het wettelijk gezag doen afbrokkelen.

Ons land is gekomen op de rand van een afgrond omdat we niet worden geregeerd. Sommigen zien dat als een onvermijdelijke evolutie. Ik zou het eerder willen zien als een overdracht van de macht aan de participatie en aan bepaalde lobby's, die achter de schermen manoeuvreren en dikwijls geen enkele politieke verantwoordelijkheid hebben.

Dat alles heeft wellicht niet rechtstreeks te maken met Verkeerswezen, maar onrechtstreeks heeft deze toestand tot gevolg dat de grote opties van het beleid ter zake nooit naar voren komen. Men lanceert slogans, men spreekt over miljardentekorten bij spoorwegen, buurtspoorwegen, stedelijke vervoermaatschappijen, Sabena, maar wat doet men? Laten wij er ons over verheugen dat er nog een administratie bestaat, dat er nog verantwoordelijke ambtenaren zijn, die weten waarover het gaat.

Mijnheer de minister, ik heb u dit in alle openhartigheid willen zeggen. Ik zal u geen technische vragen stellen. Ik wil alleen enkele beschouwingen formuleren in de hoop dat u mij uw reacties zal laten kennen.

Allereerst een paar woorden over het openbaar vervoer.

Er wordt in dit land veel gesproken over bezuinigingen. Welnu, ik beweer dat in de sector « openbaar vervoer » heel wat bezuinigingen mogelijk zijn.

Het begrip « openbare dienst » wordt te veel misbruikt. Dit heeft tot gevolg dat de diverse maatschappijen van openbaar vervoer jaarlijks miljarden opsorpen. Het is de hoogste tijd na te gaan in hoeverre deze miljardenuitgaven verantwoord zijn.

Is het nu werkelijk nog noodzakelijk in de huidige tijd verder miljarden te investeren voor metrowerken die nooit rendabel kunnen zijn? Moeten wij in de huidige crisisperiode het beleid inzake Verkeerswezen niet afstemmen op het allernoodzakelijkste zonder ons te laten verlaten tot prestige-uitgaven?

Betekent het begrip « openbare dienst » dat elke straat, elk gehucht, elke gemeente moet kunnen beschikken over een trein? Hoeveel treindiensten worden in België in 't leven gehouden wegens politieke redenen? Hoeveel treinen werden ingelegd en hoeveel stopplaatsen werden gebouwd alleen op vraag van politieke mandatarissen? Ik zou talrijke voorbeelden kunnen aanhalen. Hoeveel « politieke treinen », want zo zal ik ze noemen, hebben een bezetting om rendabel te worden?

Ik weet dat men argumenteert met het woord « kadans », dus dat een openbare dienst geregeld moet rijden om rendabel te worden, maar ik beweer dat het in vele gevallen om een schijnargument gaat dat wordt ingeroepen om te trachten sommige zaken te verantwoorden.

Het is de hoogste tijd, indien men werkelijk wil bezuinigen, deze zaken van nabij te bezien, te volgen, maar daarna ook de maatregelen te treffen die vereist zijn in de tijd die we thans beleven. Wellicht is het electoraal weinig voordelig, maar van verantwoordelijke politici mag worden verwacht dat zij moedig zijn, dat zij het algemeen belang voor ogen houden en niet hun eigenbelang.

In die zin kan ik de geplande fusie van spoorwegen en buurtspoorwegen toejuichen. Deze fusie kan immers leiden tot bezuinigingen op voorwaarde dat het niet een nieuwe gelegenheid wordt om bijkomende posten te creëren, om een nieuwe administratie in het leven te roepen of om de privé-exploitanten uit te sluiten. De km-kostprijs ligt bij de spoorwegen en buurtspoorwegen veel hoger dan bij de privé-pachters. Mag worden verondersteld dat bedoelde fusie alleen rationalisatie op het oog heeft en geenszins een verkapt aanval betekent op de privé-exploitanten? Het verleden en het heden bewijzen trouwens dat zelfstandigen betere managers en exploitanten zijn dan de Staat. Ik hoop dat ons de gelegenheid zal worden geboden te gepasten tijde op het probleem terug te komen.

Naast het openbaar vervoer wens ik ook enkele beschouwingen betreffende Sabena te maken.

De verbetering 1978-1979 heeft in 1980 plaats gemaakt voor een bruuske verslechtering die zich waarschijnlijk in 1981 zal doorzetten. Deze tendenswijziging is te wijten aan twee met elkaar verbonden fenomenen: de stagnatie van de trafiek, als gevolg van enerzijds de economische recessie en anderzijds de verhoogde tarieven en de steeds stijgende brandstofprijzen.

We weten dat reeds verlieslatende lijnen werden opgedoekt en dat de vloot zal moeten worden ingekrompen indien de huidige toestand voortduurt. Het komt mij evenwel voor dat deze inkrimping niet overhaast mag gebeuren.

Daartegenover staat dat het personeel beslist moet worden verminderd en gecompenseerd door enerzijds een grote automatisering en anderzijds een modernisering van de werkplaatsen. Oude werkplaatsen kosten niet alleen geld maar vergen ook meer werkrachten. In de komende 24 maanden zou ten minste 1 000 man moeten afvloeien. Zelfs deze afvloeiing compenseert nog niet volkomen de handicap van de Belgische hogere lonen tegenover deze van de concurrenten van Sabena.

Daarbij dient onderstreept te worden dat sedert tientallen jaren de financiële structuur van Sabena niet beantwoordt aan de noden, in die mate dat de maatschappij reeds in onoverkomelijke moeilijkheden zou hebben verkeerd, ware het niet dat de Staat een totale som die vandaag ongeveer 15 miljard bedraagt, zou hebben bijgedragen. We moeten durven te stellen dat Sabena niet over de nodige middelen beschikt om de exogene handicaps op te vangen zoals kostprijs brandstof, monetaire onstandvastigheid, effect van de wereldcrisis op de vraag naar transport.

Er is bovendien een dringend en permanent probleem van thesaurie ontstaan.

We weten dat de raad van beheer tot een reeks maatregelen heeft besloten die zonder het instrument te vernietigen de toestand van de maatschappij kunnen verbeteren. Ik zal ze niet opsommen: ik veronderstel dat u ze beter kent dan ikzelf.

Anderzijds zal een beheercontract tussen Sabena en de Staat worden gesloten, ten einde de evolutie van het deficit van de nationale luchtvervoerder binnen aanvaardbare grenzen te houden. Mag worden aangenomen dat dit beheercontract ook ter discussie zal worden gebracht in de bevoegde commissie?

Hoe dan ook, er zal snel moeten worden gehandeld wil men vermijden dat onze nationale luchtvaartmaatschappij naar het definitieve failliet gaat.

Het probleem-Sabena brengt er mij toe te spreken over onze nationale luchtvaartpolitiek in het algemeen. Een land met een ontwikkeld economisch bestel heeft een luchtvaartinfrastructuur nodig. Voor een klein land als België is een centrale luchthaven noodzakelijk. Deze centrale luchthaven moet worden uitgebouwd tot het « Centrum van Europa ». Indien daarnaast ook nog het principe van een nationale luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard, moet ook in een procedure van minimumbescherming worden voorzien.

Maar er zijn ook de regionale luchthavens. Hier dient rekening te worden gehouden met hun sociaal-economisch belang. De secundaire luchthavens moet worden afgeschaft indien haar bestaan niet meer verantwoord is.

Welnu, ik hoop, mijnheer de minister, dat u overtuigd is van de noodzaak van de luchthaven van Deurne, in de nabijheid van een wereldhaven. Er is daarover reeds veel gezegd en geschreven, studies gemaakt en studiegroepen opgericht. In de Kamer van volksvertegenwoordigers verklaarde u eens te meer dat een commissie werd opgericht om de problemen te bestuderen. Ik reken erop, mijnheer de minister, dat deze studie niet lang zal aanslepen en dat men eindelijk eens realistisch te werk zal gaan en het nodige zal doen opdat deze luchthaven niet alleen zou worden behouden, maar ook in goede staat zou worden gehouden.

Ziedaar, mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, enkele algemene beschouwingen bij deze begroting. Ik heb beloofd niet in herhaling te vervallen. Ik wil dus niet ingaan op alle argumenten die hier naar voren werden geschoven, voornamelijk door de heren De Bondt en Hanin. Mijnheer de minister, moge u over de nodige tijd beschikken om dit departement niet alleen te leren kennen, maar ook werkelijk te kunnen beheren. U kunt van onze fractie vanzelfsprekend niet verwachten dat zij de begroting zal goedkeuren. (*Applaus op de liberale banken.*)

M. le Président. — Il reste neuf orateurs inscrits. S'ils respectent leur temps de parole, nous pourrions encore écouter la réponse du ministre avant de suspendre nos travaux aux environs de 19 h 15 pour une courte interruption de séance.

Ik stel u voor na de schorsing nog de vier ontwerpen te behandelen waarin financiële aangelegenheden aan bod komen.

De heer Vanderpoorten. — Om hoe laat voorziet u het einde van de vergadering, mijnheer de Voorzitter?

De Voorzitter. — Tot nog toe zijn er voor deze ontwerpen niet veel sprekers ingeschreven.

De heer Vanderpoorten. — Maar dan kan het nog lang duren, mijnheer de Voorzitter!

De Voorzitter. — Vermoedelijk zullen wij omstreeks 9 uur onze werkzaamheden kunnen beëindigen. Maar uit ervaring heb ik geleerd dat het zeer gevaarlijk is zich aan dergelijke voorspellingen te wagen.

Mag ik aannemen dat de Senaat het met mijn voorstel eens is? (*Instemming.*)

Dan is het woord aan de heer Mesotten.

De heer Mesotten. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, uit de briefwisseling, hier bij de hand, blijkt dat ik in mijn hoedanigheid van voorzitter van Streekbelangen Maasland, in niet eens één jaar tijd, bij niet minder dan drie titularissen van het departement van Openbare Werken om begrip en goodwill mocht solliciteren voor de van oudsher bestaande vervoerproblematiek in de noordoost uithoek van provincie en land. Geef toe dat dit van het goede wat veel is en het dienvolgens niet verwonderlijk is dat, om het volks uit te drukken, « het mes in het varken bleef steken ».

In concreto betreft het een verzuim van velen en dit gedurende lange tijd. Immers, ofschoon het een gebied met meer dan 100 000 potentieel te vervoeren cliënten betreft is het vervoer, zowel van goederen, maar meer nog van personen, er systematisch op achteruitgegaan en heeft men, zelfs niet in de *golden sixties*, het allerelementaire gedaan, om de noden tegemoet te komen. Ingevolge een grandioze verwaarlozing heeft men de Maaslanders in de kou laten staan, en werden zij niet als tweederangs-, zelfs niet als derderangs-, maar veeleer als niet-bestaande burgers van dit land behandeld.

Dit gold tot voor kort zowel zijn economische achterstand, als het geheel van zijn weginfrastructuur die in de naoorlogse toestand gebleven, alleen grove hiaten kende. Gelukkig, zij het later dan elders, kon hieraan via nieuwe industrievestigingen en tal van vernieuwingen inzake wegen- en bruggenbouw, een infrastructuur worden opgezet overeenkomstig de tijd en omstandigheden en beantwoordend aan de reële behoeften.

Alleen het openbaar vervoer per spoor raakte hopeloos achterop, stagneerde niet alleen, maar werd systematisch afgebouwd; eerst het personenvervoer, waarna het goederenvervoer automatisch volgde.

Het begon, zij het in verscheiden fasen, ten noorden van onze streek, namelijk te Maaseik, sloeg over naar het zuiden, in Lanaken, om uiteindelijk uit te monden in het meer centraal gelegen gedeelte dat voorheen Eidsen-Mijnen was en thans Eidsen-Maasmechelen is geworden. Dit alles is gebeurd ondanks een niet te loochenen bevolkingsconcentratie in deze streek gedurende de jongste jaren en niet-tegenstaande een grondige heroriëntering in handel en nijverheid, om nog niet te spreken van het herstructurerings-effect als gevolg van de fusie van 25 gemeenten die tot 5 werden herleid.

Ten overstaan van dergelijke evolutie mocht men toch wel hopen en veronderstellen dat een dienst van openbaar nut, eveneens mee zou evolueren. Integendeel, in een zeer recent verleden werden, zoals zoëven vermeld alle spoorverbindingen praktisch afgeschaft, en bleef het busvervoer, in een staat zoals deze over vijftientig jaar geleden aldaar bestond, zonder noemenswaardige verbeteringen.

Als allerlaatste fase in het vervoer per spoor is er dus de vraag tot afschaffing van de lijn 21 bis, Hasselt-Eidsen waarvan men vaststelt dat deze nog alleen een functie vervult in het goederenvervoer, t.z. het vervoer van kolen, volgens het traject dat historisch de verschillende Limburgse mijnen aandoet en dus geenszins de behoeften van de gewone inwoners van het Maasland tegemoetkomt.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u ondertussen kennis hebt gekregen van de keuze voor dewelke men ons thans plaatst: als tegenwaarde van het opdoeken van dat laatste stukje personenvervoer, de vermelde lijn 21 bis Eidsen-Hasselt, door de NMBS, zou er dan door de zorgen van de NMVB, een snelautobus, Genk-Maasmechelen-Dilsen worden ingelegd. In een latere fase, maar zonder absolute zekerheid, zou het personenvervoer opnieuw kunnen ingevoerd, vanaf Genk naar Maasmechelen; evenwel volgens de eigen noodwendigheden van de streek die verder moeten worden bestudeerd en onderzocht en naargelang van de financiële mogelijkheden.

Maar weet u dat deze situatie wellicht enig is in ons land? Ik daag velen uit aan te tonen dat ergens anders in ons land het eindpunt van het personenvervoer per spoor zich op meer dan 30 km van de grens bevindt, hoewel er een druk grensverkeer is. Dit is wel het geval voor het Maasland.

Het Maasland vormt bovendien de grens met Nederland en Duitsland, en wordt in de internationale verhoudingen als een knooppunt bestempeld, Euregio genaamd, met velerlei mogelijkheden voor grensoverschrijdende opties, behalve inkeer openbaar vervoer.

Bij het maken van dit proces voeg ik er echter graag aan toe dat via het personenvervoer per bus wel een oplossing betracht werd, evenwel op een niet-bevredigende wijze. Zowel het lange afstandsverkeer, als het interdorpenverkeer per bus laat veel te wensen over.

Een periferisch gebied kan niet anders dan vervoerperikelen kennen. Naarmate deze gebieden tot ontwikkeling komen, demografisch, economisch en socio-cultureel — hetgeen voor het Maasland het geval is — rijzen nieuwe problemen die alleen verergeren in tijden van economische regressie, zoals wij die nu kennen.

Ofschoon het Maasland historisch op pendel was aangewezen, verergerd deze toestand nu met de dag ingevolge de schaarser wordende werkgelegenheid. De werkwilgen, en die zijn aldaar nog te vinden, moeten nog grotere afstanden afleggen dan voorheen hetgeen de vervoerproblematiek nog scherper doet aankomen. Bovendien moet er zwaar voor worden betaald, want hoe kan anders een verklaring worden gevonden voor de disproportie van de procentuele aangroei van personenwagens over de jaren 1970-1979, geba-

seerd op betrouwbare en recente statistieken van het Nationaal Instituut voor de Statistiek?

Waar het rijksgemiddelde een aangroei van 49,4 pct. geeft, is dit voor Limburg 76,8 pct. Dit kan verschillende redenen hebben, zoals het ophalen van een zekere achterstand, een welvaartsverschijnsel en — mogelijk waar het de gastarbeiders betreft — snobisme. Evenzeer en met meer recht echter kan ik argumenteren dat deze abnormale aangroei van het aantal personenwagens te wijten is aan het gemis aan een adequaat openbaar personenvervoer en derhalve als het ware opgedrongen is.

Men moet maar de feitelijke toestand van onze gezinnen nagaan om vast te stellen dat waar er grotere kinderen zijn — en die hebben wij nog in Limburg — men noodzaak is per gezin over meer dan één wagen te beschikken. Men heeft niet alleen een wagen nodig voor de verplaatsing naar het werk maar ook voor de verplaatsing naar de onderwijsinstellingen. Zij die een studiekeuze maakten die iets buiten het gewone valt, zijn immers eveneens verplicht verschillende tientallen kilometer ver te pendelen naar de verzorgings- en onderwijscentra zoals Genk, Hasselt of zelfs verderop gesitueerd. Ingevolge de stijging van de kostprijs van de wagens, van de belasting op de voertuigen, van de verzekeringspremie en inzonder van de benzineprijs, vormt dit een zware hypotheek op menig gezinsbudget. En dan maar spreken over de valorisatie van het openbaar vervoer omwille van zijn vele voordelen, namelijk dat het goedkoop, milieuvriendelijk en energiebesparend zou zijn.

En toch, heraanknappend met mijn uitgangspunt, namelijk de gevoerde briefwisseling en in het bijzonder het antwoord van uw voorganger, de heer Spitaels, van 9 oktober 1980, waarop u zich, mijnheer de minister, wellicht zult afstemmen, gaf ons hoop en deed ons besluiten «beter laat dan nooit».

Immers, ingevolge jarenlange acties allerhande van personen, groepen en partijen, en meer in het bijzonder dank zij de volgehouden actie van ons streekorgaan «Maasland», pluralistisch samengesteld en representatief voor het gehele gebied, dat vanzelfsprekend is begaan met deze voor de streek, haar bewoners en haar toekomst, vitale aangelegenheid, bekwamen wij uiteindelijk respons, en dit zowel vanwege de regionale, de provinciale als van de nationale instanties die met de vervoerproblematiek van het Maasland worden geconfronteerd.

Wij blijven allen hiervoor erkentelijk en zeggen dank aan de Limburgse Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij en aan de Limburgse Economische Hogeschool voor hun degelijk studiewerk dat leidde tot besluiten die integraal werden overgenomen door de Economische Raad van Vlaanderen. Ik dank meteen en meer in het bijzonder de Regionale Vervoercommissie, haar voorzitter ingenieur Magdeleijns, en al haar leden, voor het begrip dat zij opbrachten voor de heersende noden en voor hun stimulerende werking inzake de noodzakelijke vernieuwingen van het vervoer per spoor, vooral met betrekking tot de vervanging van lijn 21bis en de aanleg van een lijn Genk-Maasmechelen met inbegrip van het inplanten van een nieuw station aldaar, zodat het huidige western-decor uiteindelijk ook tot het verleden zou behoren. Zo kan en moet inderdaad het station van Eisdens-Cité worden genoemd.

Er is daarenboven van dezelfde regionale vervoercommissie gelijktijdig, in complementaire orde, een voorstel tot reorganisatie van het busvervoer als intern interdorpenvervoer, maar met de klemtoon op het invoeren van een snelbusvervoer tussen Dilsen, Maasmechelen en Genk.

Wij danken eveneens de directies, provinciaal en nationaal, van zowel de NMBS als de NMVB voor hun studies en in het bijzonder voor hun positieve opstelling die tot uiting kwam ingevolge de kosten- en batenanalyse, studie die voordelig uitviel en resulteerde in het voorstel van het doortrekken van het directe elektrische spoor tot Maasmechelen, met inbegrip van een nieuw station te Maasmechelen, op een nader te bepalen plaats. Daarbij bleef wel de vraag bestaan of en hoe het kopstation te Genk kon worden doorbroken. Ik vraag met aandrang, mijnheer de minister, dat het herstellen van de aldaar begane fout niet ten nadele van het Maasland zou uitvalen of de positieve opstelling van voornoemde organismen niet in het gedrang zou brengen.

Wij danken ook gouverneur Vandermeulen, een van de beheerders van de NMBS, die evenzeer de uitbouw en de modernisering van deze spoorverbinding wenst en dit nog recentelijk beklamtoonde in de brochure «Welke toekomst voor Limburg in crisistijd?»

Mijnheer de minister, gelet op de miljardeninvestering en ook het miljardenvlies, zoals dit vermeld is in het ons zopas toegezonden luxueuze jaarverslag 1980 van de NMBS; gelet op, voor zover de cijfers voorkomend in het jaarverslag van de GOM-Limburg exact werden weergegeven, het beperkte investeringsbedrag voor 1980,

namelijk 55 miljoen voor al wat op het grondgebied Limburg werd gerealiseerd; gelet op de voorradige ramingen, zowel wat de tussentijdse snelautobusdienst betreft, het om een investering van maximum 10 miljoen gaat, en, zij het in een latere fase, om het doortrekken van de elektrische treindienst Genk-Maasland gaat, moet het u mogelijk zijn deze dubbele principiële beslissing nu te nemen. Het zou voor velen een pak van het hart zijn.

In verband met de eventuele opheffing van de lijn 21bis, meen ik te weten dat deze aangelegenheid zeer recentelijk op de jongste vergadering van de raad van beheer van de NMBS werd behandeld, maar dat er geen beslissing werd genomen.

Mijnheer de minister, het hangt van u af, want wij gaan volledig akkoord met het opheffen van deze lijn indien, naast de snelautobusdienst, wij een principiële instemming krijgen met betrekking tot de gewenste treinverbinding. Het is aan u dit te beslechten met zin voor verdelende rechtvaardigheid waarop de Maaslanders en ikzelf rekenen.

Tot slot dacht ik even uit de weiden over de geplande fusie van de beide nationale maatschappijen. Aangezien dit onderwerp reeds werd besproken, zal ik mij beperken tot deze ene gedachte, daarbij openlatend of deze fusie een winst- of een verliespunt zou betekenen. Ik zou evenwel, voortgaande op mijn ervaring en indien een behoorlijke centralisatie en decentralisatie tot stand komt, van een winstpunt durven gewag maken.

Het winstpunt dan veronderstelt evenwel dat naast de centralisatie, ook een decentralisatie naar de provincies toe effectief plaats vindt. Dan komt mijn pertinente vraag, mijnheer de minister, of ook Limburg in de gedecentraliseerde structuur over een zelfstandige entiteit zal beschikken, m.a.w. een eigen directie zal hebben, opdat dicht bij het volk, de reële behoeften beter zouden opgevangen en tegemoetgekomen worden zodat de Limburgers niet langer het kind van de rekening zouden zijn.

Dit lijkt ons van primordiaal belang. Gezien de bijzondere toestand waarin Limburg zich bevindt, menen wij dat onze vraag meer dan verantwoord is. (Applaus op de banken van de meerderheid.)

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

M. Coen. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, en prenant connaissance du projet de loi ajustant le budget de votre département pour l'année 1980, c'est vainement que j'ai essayé de trouver la moindre référence aux mesures concernant la pollution par le bruit provoqué par les véhicules motorisés à deux roues.

Je sais bien que cette question ne revêt pas une importance capitale et qu'elle n'est pas de nature, dans les circonstances actuelles, à retenir votre particulière attention, nonobstant tout ce qui a déjà été écrit, dit et affirmé au sujet de cette véritable nuisance sociale. Les autorités les plus compétentes, tant nationales qu'internationales, se sont déjà prononcées à cet égard et je n'ai pas besoin de vous rappeler la directive 78/1015/CEE du 27 novembre 1978 plus particulièrement consacrée au niveau sonore des motocycles.

En avril 1979, j'avais déposé avec quelques collègues une proposition de loi tendant à protéger la population contre le bruit excessif causé par les motocycles, motocyclettes et vélomoteurs.

En janvier 1981, votre honorable prédécesseur avait estimé ma proposition comme une tentative louable d'améliorer la situation en matière de protection de l'environnement. Qui dit tentative de l'opposition implique nécessairement échec et c'est sans doute la raison pour laquelle le Vice-Premier ministre et ministre des Communications faisait savoir que les services compétents de son département avaient repris le problème à sa base en étudiant les différents paramètres à prendre en considération pour élaborer une nouvelle réglementation et parvenir ainsi à l'objectif souhaité.

Le problème a sans doute été repris à sa base. Celle-ci doit nécessairement rejoindre des profondeurs impressionnantes puisque, à ce jour, nous n'en entendons plus parler. A cet égard je devrais déjà y trouver un motif suffisant de satisfaction, puisque c'est le silence absolu qui règne et que moi-même je n'aime pas le bruit.

Sans doute aussi est-ce la raison pour laquelle vous n'en dites rien dans votre note de gestion. Soit que ce problème ne vous ait pas encore été signalé par vos services compétents, soit que vous n'éprouviez pour ce genre de question qu'un intérêt mitigé.

Je me rends bien compte du caractère fort relatif de mon intervention. Soyons réalistes, il s'agit du budget ajusté de votre département pour l'exercice 1980, exercice facile entre tous et dénué de tout sens commun, parce que ajusté ou non, il est passé et dépensé. Quant au budget de 1981, il appartient, lui aussi, à l'histoire et

lorsque nous en débattons en 1982, le gouvernement futur aura à s'occuper du déficit de 1983.

Quelle que soit votre politique actuelle, quelle que soit par ailleurs votre bonne volonté à défaut de votre volonté personnelle, votre département continuera à financer le déficit de la Sabena conjugué à celui de la SNCB.

C'est clairement vous dire que mon intervention et ma préoccupation ne sont pas d'ordre budgétaire et qu'elles ne présentent aucun péril pour les finances publiques, partant pour celles de votre département. Le contraire serait-il vrai ou tout simplement vraisemblable, qu'alors réellement mon intervention pourrait, judicieusement cette fois, être qualifiée de tentative vouée à l'échec. En effet, comment peut-on aujourd'hui proposer une solution qui risque de déséquilibrer des finances publiques définitivement déséquilibrées?

Il s'ensuit que le problème de la pollution par le bruit des motos et des cyclomoteurs peut faire l'objet d'une mesure qu'il vous appartient de prendre, en fonction de vos compétences et de vos attributions.

Puisque les services compétents de votre département ont repris cette question depuis le début de cette année, pourriez-vous nous faire le point de leurs longues études et nous faire part des résultats que l'on peut escompter?

Il se peut aussi que la recherche des différents paramètres évoquée par votre prédécesseur n'a d'autre but que de laisser traîner l'approche de toute solution, en attendant qu'un autre paramètre apporte la solution finale. Je veux parler du prix du carburant: il me paraît vraisemblable que, lorsque le litre de carburant aura atteint un seuil totalement incompatible avec les possibilités pécuniaires des cyclomotoristes — et cela ne saurait tarder — il n'y aura plus de motos ni de cyclomoteurs et, par voie de conséquence, plus aucune pollution par le bruit. Auparavant, nos concitoyens, si bruyants, auront été réduits au silence.

Puis-je en terminant, monsieur le ministre, vous avoir convaincu de l'impérieuse nécessité d'adopter dans les plus brefs délais une législation pour combattre efficacement le bruit excessif causé par les motocycles, motocyclettes et vélomoteurs? Les effets de ce bruit sont ressentis par la population comme une atteinte, d'abord à son confort, puis à sa tranquillité et finalement au repos auquel elle a droit.

Faut-il encore ajouter que ce bruit excessif est intolérable pour les personnes âgées et les malades et que, par sa répétition, par son intensité, par sa permanence, il a une action sur les fonctions nerveuses et notamment sur l'équilibre mental? L'expression populaire «le bruit me rend fou» répond à une réalité profonde.

J'ose espérer que vous serez sensibilisé par ce problème de société avec lequel les pouvoirs communaux sont de plus en plus confrontés et j'ajouterai volontiers désemparés.

«Je déteste le bruit», déclarait Vern Knudsen, ex-président de la Société d'acoustique des Etats-Unis; c'est un fléau humain, c'est le poison de notre existence. «Le Seigneur, dans sa pitié, ou l'évolution, dans ses processus extraordinaires d'adaptation, a pourvu le majestueux éléphant et le simple baudet d'oreilles qui se rabattent et peuvent fermer, au moins partiellement, le conduit auditif. Mais l'homme, pauvre victime, n'a pas été aussi favorisé.»

Sans doute, est-ce pour cette raison que l'homme, si prompt de nos jours à multiplier les sources infernales du bruit, sera demain tout aussi prompt à rechercher les remèdes pour s'en préserver. En attendant, le mal existe, il s'amplifie et, devant ses dangers, n'est-ce pas faire preuve de sagesse que d'appliquer la maxime: «prévenir, c'est guérir»?

Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour assurer cette heureuse prévention! (*Applaudissements sur les bancs libéraux et sur certains autres bancs.*)

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

De heer Claeys. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ten eerste willen wij handelen over een aantal problemen van de binnenscheepvaart.

Wij moeten erkennen dat sinds 1960 belangrijke inspanningen werden gedaan om de waterwegen tussen Gent en het Zuidbelgisch hinterland aanzienlijk te verbeteren. Maar goede infrastructuur is niet voldoende. Om de goederen bij de bestemming te brengen is er vervoermateriaal nodig.

Hoe is onze vloot binnenschepen geëvolueerd en voldoet ze aan de behoeften van de watergebonden nijverheid?

De capaciteit van onze vloot daalde van 1960 tot 1980 met 35 pct. waarvan 15 pct. tussen 1960 en 1975 en 19 pct. tussen 1975

en 1980. Als wij het aantal eenheden bekijken, dan zien wij dat dit gedaald is tussen 1960 en 1980 met 55 pct. waarvan 31 pct. de eerste vijftien jaar en 27 pct. de jongste vijf jaar. De daling is zeer groot en werd versneld door de instelling van de slopingspremie na de schippersstaking van 1975. Aangezien nu het vervoer op de Leie en de bijkanalen voor het grootste gedeelte namelijk 78 pct. bestaat uit granen en oliehoudende zaden en de tonnage van zeeschepen steeds groter wordt, ontstaat een plotselinge vraag naar ruimte van binnenschepen. Door het dramatisch dalen van de capaciteit en van het aantal schepen is deze ruimte niet voorhanden en regelmatig worden er dus hogere prijzen betaald dan het barema bepaalt.

Hoe kan dit zover komen? Wij menen dat het gemis aan een vervoerpolitiek op de binnenwateren in het kader van een algemene vervoerpolitiek de grote schuldige is.

Een algemene filosofie over het vervoer is onbestaande en de dienst van de binnenscheepvaart bij uw departement, mijnheer de minister, is gewoon een lachertje. Er is geen personeel, de problemen zijn niet voldoende gekend en de ministeriële beslissingen worden afgestemd op bepaalde spectaculaire evenementen zoals bijvoorbeeld een schippersstaking. Deze beslissingen bestrijden gewoon de symptomen van de ziekte, niet de ziekte zelf.

Ook op Europees vlak is er een gebrek aan visie en de Commissie van de Europese Gemeenschap is schuchter begonnen aan een bepaalde coördinatie. Wij vragen dat België hierin zijn rol opneemt en effectief meewerkt ten einde tot een economisch verantwoord geheel te kunnen komen.

Wij vragen de minister dat de huidige malaise in de binnenscheepvaart ernstig wordt bestudeerd en dat hij objectieve criteria zou bepalen welke ten grondslag kunnen liggen aan een nieuwe aanpak op Belgisch en Europees vlak.

Ten tweede willen wij de aandacht te vragen van de minister voor het sinds jaren gestelde probleem van het optimaal gebruik van de sluis in Terneuzen.

De havengebruikers uit Gent dringen erop aan dat onmiddellijk grotere schepen zouden worden toegelaten in de zeesluis van Terneuzen. Dit is mogelijk door een verhoging van de schutcapaciteit van de Westsluis in Terneuzen door te schutten met de meest zuidelijke landinwaartse sluisdeur waardoor de sluiscolk tot 310,30 m vergroot wordt, en een scheepslengte van 265 m mogelijk wordt. De toegelaten diepte kan aldus op 12,5 m worden gebracht en de breedte op 36 m.

Wij dringen aan opdat voor Terneuzen dezelfde gelijkwaardige normen zouden gelden als voor IJmuiden. U verklaarde volgens het verslag dat de besprekingen met Nederland in een beslissend stadium zijn getreden.

Wanneer wij dit probleem opnieuw stellen is het omdat een schip met bestemming Gent van de Nederlandse Rijkswaterstaat geen toestemming krijgt om door de sluis te Terneuzen te passeren. Het merkwaardige is dat dit schip eerder wel reeds door de sluis mocht, zij het onder een andere naam namelijk *Propontis*, maar het veranderde van eigenaar en van naam en heet nu *Mian Zhu-Hai*. Het komt met een lading tapioca uit Bangkok en wordt op 25 juli verwacht aan de installaties van Eurosilo te Gent.

De Nederlandse Rijkswaterstaat, ervan verwittigd dat dit schip in aantocht was, weigert het nu echter in de sluis toe te laten. Als reden wordt opgegeven dat het 90 cm langer is dan de overeengekomen maximumlengte van 255 meter. De afspraak tussen de Gentse haven en de Rijkswaterstaat is dat voor schepen tot 245 m geen voorafgaande toestemming nodig is van de Nederlandse autoriteiten. Voor schepen met een lengte tot 255 meter dient Rijkswaterstaat vooraf wel toelating te verlenen.

Gent wil echter schepen binnenkrijgen tot 265 meter aangezien dit volgens de afmetingen van de sluis mogelijk is. Vooral vandaag gaan die enkele meters meer een belangrijke rol spelen omdat het aantal dergelijke schepen toeneemt. En hoe groter de laadcapaciteit hoe meer de vrachtprijzen kunnen worden gedrukt. Zo betaalden door de Nederlandse halsstarrigheid Gentse bedrijven al enkele honderden miljoenen te veel aan vrachtprijzen.

Wij vragen, mijnheer de minister, uw onmiddellijke bemiddeling in deze zeer dringende zaak.

Indake het stedelijk vervoer wensen wij terug te komen op een vraag die wij u stelden in de commissie tijdens de bespreking van de programmawet en waarbij een bijkomend bedrag van 100 miljoen ter beschikking werd gesteld. Wij wilden namelijk de verdeling kennen van de kredieten per stad en hebben in het verslag van de Kamer de ontstellende cijfers gevonden.

Van 1976 tot 1980 kreeg Antwerpen 11 366,15 of 29,07 pct., Brussel 26 063,08 of 47,12 pct., Charleroi 5 798,32 of 17,80 pct.,

Luik 3 325,64 of 5,40 pct., en Gent 90,80 of 0,60 pct. Dat voor de grootste stad van het land!

Voor de in 1981, 9,2 miljard frank uitgetrokken kredieten wordt aan Gent 500 miljoen toegewezen. Voor wat gaat u dit gebruiken? Wij lezen op bladzijde 20 van het verslag, dat de tramlijn 1 zal worden verlengd. Akkoord! Men is met de werken begonnen. Maar wat het Maria-Hendrikaplein betreft, hebben wij via de pers vernomen dat het stadsbestuur van Gent niet akkoord gaat met het ondergronds bedienen van dit kruispunt en een ondergronds tramstation.

Mijnheer de minister, mogen wij van u vernemen of u daarvan op de hoogte is en welke eventueel de andere initiatieven zijn die zullen worden genomen om die 500 miljoen, die aan Gent werden toegezegd, te gebruiken?

Wat de invoering van het zonetarief betreft, waardoor de verschillende tarieven worden geharmoniseerd, wensen wij te vernemen wanneer dit van toepassing zal zijn voor de agglomeratie en het omliggend gebied van Gent en of dit ook van toepassing zal zijn voor de rittenkaarten en abonnementen. Wil men het openbaar vervoer voor heel de agglomeratie aantrekkelijk maken, dan is de invoering van een eenvormig tarief dringend nodig.

Tenslotte willen wij het hebben over de geluidshinder en het gevaar veroorzaakt door het vliegveld Gent-Sint-Denijs-Westrem.

Het bestuur der Luchtvaart is zich wel degelijk bewust van het probleem dat de geluidshinder voor sommige omwoners van het vliegveld meebrengt. Het argument dat het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem « een der oudste is van België en dat de huidige inwoners, die zich rond het vliegplein kwamen vestigen, zich op dat ogenblik bewust moesten zijn van de naargelang van de plaats min of meer belangrijke geluidshinder » houdt echter volgens ons geen steek.

Het vliegveld wordt onmiddellijk omringd door de autoweg E5, het Don-Bosco Technisch Instituut en het Sint-Theresia Instituut, samen meer dan duizend leerlingen, de klinieken Maria Middelaars en Sint-Camillus met honderden zieken, waaronder vooral zenuwzieken, en een dichtbevolkte agglomeratie. Ongevallen die zeker niet denkbeeldig zijn — recente feiten bewijzen dit voldoende — kunnen tot een ware catastrofe leiden.

Uw bestuur heeft een aantal maatregelen getroffen om in de mate van het mogelijke de geluidshinder te beperken, zonder evenwel een noemenswaardig resultaat, omdat de hinder wordt veroorzaakt door de zeer hoge frequentie der vluchten, sportvliegers die in korte vluchten rond het vliegveld toeren — meestal gedurende de zomermaanden —, en het feit dat deze frequentie haar hoogste pieken bereikt tijdens weekends, feestdagen en 's avonds na 17 uur en dus geen uitstaans heeft met enige beroepsactiviteit in de luchtvaart. Die periodes zouden normaal voor de bevolking rust- en relaxatieperiodes moeten zijn. De klachten spitsen zich toe bij gunstige meteorologische weersomstandigheden. Dit hangt niet alleen samen met het feit dat er dan meer gevlogen wordt, maar ook met het feit dat heel wat mensen juist op die dagen vrij zijn en in open lucht verblijven.

De hoogten waarop deze vluchten gebeuren zijn daarenboven niet alleen qua geluidshinder maar ook qua veiligheid te gering. Men scheert werkelijk over de daken, zonder dan nog te gewagen van de kunstvluchten boven de woonwijken.

De opgelegde vliegcircuits worden tenslotte niet gerespecteerd en er wordt niet opgetreden tegen deze sportpiloten.

Gezien het gering economisch belang en het feit dat u geen paal en perk wenst te stellen aan de sportvliegerij op Sint-Denijs-Westrem doen wij u een concreet voorstel: wegens het beperkt belang en het hinderend karakter voor de omliggende medische centra, scholen en woonkernen zou de luchthaven best worden gesloten. Dit standpunt wordt bijgevalen door alle politieke partijen vertegenwoordigd in de Gentse gemeenteraad.

De geringe vliegactiviteiten kunnen door bestaande vliegvelden worden overgenomen. In een tijd dat de regering naar alle mogelijke middelen zoekt om te besparen doen wij u dit voorstel. Het betekent voor de Staat een minderuitgave van miljoenen en wij rekenen er dan ook op dat u, mijnheer de minister, ons voorstel zult bijvalen. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Dalem. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la spécificité de la région du Sud-Est de notre pays mérite l'application d'une politique bien souvent très différente de celle des autres régions.

En ce qui concerne le problème des communications, une politique bien déterminée doit être mise en œuvre; ce Sud-Est représente un tiers du territoire du pays pour seulement un quinzième de la population, soit une densité de population cinq fois inférieure à la densité moyenne du pays.

Comme cette région souffre, de surcroît, d'un sous-emploi important, il en résulte que beaucoup de demandeurs d'emplois doivent parcourir des distances très importantes; c'est donc d'un double désavantage que souffre le Sud-Est.

Si vous ne pouvez peut-être avoir une action déterminante dans l'apport de nouveaux emplois dans cette région, vous avez, monsieur le ministre, la possibilité de réduire l'inconvénient du sous-emploi par une amélioration très sensible des moyens de communication, afin que ceux et celles qui consentent à faire un effort pour trouver de l'emploi à l'extérieur, ne doivent encore subir les aléas de transports en commun, hélas! encore trop souvent, permettez-moi l'expression, « sous-développés »; à cet égard, puis-je vous signaler que des trains de voyageurs réalisent encore en 1981, une moyenne horaire inférieure à 50 km/heure?

De surcroît, le développement économique de ce Sud-Est est guidé notamment, par une bonne infrastructure dans laquelle doit être incorporé le réseau ferroviaire. La seule ressource qui laisse encore un peu d'espoir est le tourisme, ce tourisme, c'est notamment par un réseau ferroviaire mieux adapté qu'il parviendra à se développer.

Si les « navetteurs » méritent votre particulière attention, monsieur le ministre, il ne faudrait pas négliger pour autant les problèmes causés par les difficultés de liaison à caractère plus minirégionaliste.

A cet effet, il faut sans conteste former le ferme espoir que la fusion de la SNCB et de la SNCV, décidée au Conseil des ministres de ce lundi 13 juillet, ait comme un des principaux objectifs d'améliorer ces liaisons trains-bus, qui, hélas! sont loin d'être satisfaisantes; puisse donc cette fusion être un instrument adapté à assurer de façon optimale, en raison des contingences locales, la vocation des transports communs dans une région qui en a si grand besoin!

Le problème posé par les fusions de communes n'a pas encore, jusqu'à ce jour, été bien saisi par certains responsables des transports en commun et c'est ainsi que la restructuration qui devait se faire, au moins partiellement, vers le centre de la nouvelle commune n'a pas encore eu lieu, ou dans une mesure bien trop limitée.

Il n'est pas superflu de rappeler que le conseil d'administration de la SNCB, dans son document 302, signalait en 1980: « Il est exact que le transport des personnes revêt indiscutablement un caractère hautement social, qui explique l'intervention de la collectivité en faveur de ceux qui habitent des zones plus éloignées. »

Cette région du Sud-Est, monsieur le ministre, qui ne dispose pas encore d'autoroute, qui n'émarge pas au budget des voies navigables ni à celui des installations portuaires ou des transports urbains, mérite bien qu'on s'attache à lui redonner confiance et espoir par une politique des transports en commun beaucoup plus structurée et mieux adaptée aux nécessités qui sont les siennes.

Je ne voudrais pas en terminer, monsieur le ministre, sans évoquer quelques problèmes relatifs à la province de Namur, qu'illustrent bien mes propos antérieurs et pour lesquels je vous demanderais une réponse, sinon dans l'exposé que vous nous ferez tout à l'heure, du moins par l'intermédiaire de votre cabinet pour les points les moins importants.

En ce qui concerne la ligne 162 Bruxelles-Arlon, c'est à de nombreuses reprises que je me suis adressé à vous ou à vos prédécesseurs pour vous rapporter les nombreuses plaintes des navetteurs sur les grands retards, notamment aux heures de pointe; je crois, à cet égard, qu'une amélioration très sensible s'avère indispensable pour des personnes devant s'absenter jusqu'à quatorze heures de leur domicile pour n'en travailler que la moitié et qui, de surcroît, doivent engager des frais complémentaires auxquels ne sont pas exposés ceux qui trouvent de l'emploi près de leur domicile; à ces retards, s'ajoute aussi le problème de certains trains trop surchargés.

Le charme, par l'entrée du personnel féminin dans la surveillance des trains, est venu peut-être apporter un peu de baume à certains navetteurs — bien peu —, mais l'expérience projetée peut-elle être considérée comme concluante, monsieur le ministre?

La fusion de la SNCB-SNCV va sans doute permettre une meilleure concertation; c'est ainsi, par exemple, que des habitants de ma commune se situant à quinze kilomètres de la gare de Jemelle, la plus proche, doivent aller en voiture prendre le train, car les bus n'assurent même pas la correspondance avant 7 h 15 le matin.

De nombreux bruits ont circulé sur le rétablissement éventuel de la ligne Jemelle-Houyet; hélas! l'attrait économique qu'il conviendrait de faire valoir serait certainement supplanté par l'attrait tou-

ristique engendré par cette remise en route, mais qu'en est-il exactement?

En ce qui concerne les opérations « train + vélo », les expériences tentées jusqu'à ce jour méritent-elles d'être amplifiées et, cet égard, ne conviendrait-il pas d'accroître la publicité pour cette belle initiative?

La suppression des passages à niveau, et je pense ainsi particulièrement à ceux de Ciney et Haversin, est une bonne chose en soi, mais l'attention des autorités de la SNCB doit être éveillée sur les répercussions sur le commerce local; à cet égard, il ne faudrait pas faire complètement disparaître la faible activité qui subsiste dans certaines entités.

L'aménagement d'aires de parage pour les voitures vise principalement, comme vous l'indiquez, monsieur le ministre, à améliorer le confort du voyageur en offrant un service complet à la clientèle, y compris avant et après le transport. A cet égard, la gare de Jemelle, par exemple, devrait retenir votre attention et je pense que l'achat d'une parcelle supplémentaire pourrait être envisagé afin d'étendre les zones de parking, hélas! encore bien trop limitées dans cette station.

Monsieur le ministre, je me permets d'évoquer aussi les graves problèmes engendrés par l'insuffisance des moyens techniques mis à la disposition des lignes 132 Charleroi-Mariembourg-Couvin, 154 et 166 Namur-Dinant-Bertrix. A cet égard, il convient de rappeler les nombreuses interventions de plusieurs parlementaires pour l'amélioration de ces lignes; je sais que des réponses partielles ont été données mais seules des modifications essentielles, telles que l'électrification, l'amélioration du matériel tant de traction que des voitures, permettraient de modifier un réseau qui n'a reçu aucune amélioration substantielle et qui se situe dans une aire géographique largement frappée par la crise.

Je ne voudrais pas terminer mon intervention sans évoquer brièvement le problème de la sécurité sur nos routes; je pense, monsieur le ministre, que les campagnes de sécurité devraient être encore amplifiées et à cet égard, il serait indispensable que la lutte contre l'alcoolisme au volant fût intensifiée, que les jeunes comprennent d'avantage les dangers graves qui pèsent sur eux lors de leurs sorties nocturnes et qu'enfin, la sauvegarde des piétons, et plus particulièrement des enfants, fût encore accrue et ce malgré des efforts très récents qui ont été accomplis; nous en voyons la preuve le long de toutes nos routes.

Une source d'accidents graves — et je voudrais attirer votre attention sur ce point, monsieur le ministre — survenus encore tout récemment, résulte de l'accès aux routes à du charroi agricole, et plus particulièrement sur la route 4 Courrière-Arlon, ce charroi agricole doit obligatoirement transiter sur cette dernière route très rapide, faute d'autres voies de communication. Je signale que plusieurs accidents mortels sont survenus de ce fait sur cette route 4; je suis persuadé que c'est également le cas sur d'autres routes.

Le conseil communal de Hamois a introduit une demande pour que la tolérance au charroi agricole d'emprunter la bande dite des « pneus crevés » sur la route 4 soit reconnue; je me permets, à cet égard, de demander votre appui le plus total.

Monsieur le ministre, jamais les besoins en bonnes voies de communications n'ont eu autant d'importance pour les régions déjà largement défavorisées et les moyens dont vous disposez sont, hélas! insuffisants; aussi le choix des améliorations revêt-il un caractère d'appréciation encore plus difficile. Mais soyez certain que c'est en pensant à ceux qui souffrent du manque d'infrastructure que vous pourrez réaliser votre meilleur choix. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van den Nieuwenhuijzen.

De heer Van den Nieuwenhuijzen. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zal mijn uiteenzetting heel kort houden: ik ga me beperken tot enkele opmerkingen en vragen.

Allereerst wil ik een vraag stellen over het Fonds voor het Behoud en de Ontwikkeling van de Handelsvloot en de Zeevisserij dat vermeld staat in uw begroting onder de post 61.02. Daar is een bedrag ingeschreven van 4,8 miljard. In het verslag over de begroting 1979 is er een krediet toegestaan voor de aankoop van 200 opliggers. Gezien het hier gaat over transportmaterieel voor de weg kreeg ik graag enige verantwoording over die post. Kunnen wij ook wat meer uitleg krijgen over het kapitaal van het Fonds, de tijdsduur en de verleende kredieten en intresten?

Een volgende vraag heeft betrekking op de firma Depaire.

In het rapport van de Kamer lezen wij: « Voor de kleine verzendingen wil de studie er eveneens toe komen dat de colli ten laatste de dag na verzending geleverd worden. De exploitatie van de vijf wegcentra die aan de NV Depaire was toevertrouwd, zal terug in handel genomen worden door de NMBS. Gezocht zal worden de beste oplossing voor de reorganisatie van het vervoer van de colli, hetzij door het oprichten van een, drie of vijf centra die de exploitatie zo rationeel mogelijk moeten maken. »

Graag vernam ik, mijnheer de minister, of die overheveling een overname betekent van de diensten van de NV Depaire op geldelijk vlak. Wat zijn, in voorkomend geval, daarvan de voorwaarden? Blijft de NV Depaire bestaan en, zo ja, met welke activiteiten en wat waren de boekhoudkundige resultaten van de NV Depaire in de jaren 1978, 1979 en 1980?

Mijnheer de minister, in uw beleidsnota lees ik: « Ik heb, op verzoek van de vakvereniging, de commissie voor het Wegvervoer verzocht de gepastheid van de wijziging van de huidige wet te onderzoeken derwijze dat het getuigschrift of de vervoervergunning kan worden ingetrokken wanneer de werkgevers de bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomst niet naleven. De vakbonden laten immers gelden dat deze onfaire praktijken de concurrentie tussen de ondernemingen vervalsen, de verkeersveiligheid in het gedrang brengen en in strijd zijn met de normale concurrentie tussen de verschillende vervoertakken. »

Mijnheer de minister, ik betreur dat deze passus in een beleidsnota staat, zonder dat u de belanghebbenden daarover hebt geraadpleegd en onderzocht hebt wat de juiste toedracht ervan is. Ik geef toe dat er enkele noodgedwongen overtredingen desbetreffend zijn geweest. Toch wil ik erop wijzen, mijnheer de minister, dat het hier gaat om 8 793 bedrijven met 31 136 motorvoertuigen, 22 486 aanhangwagens en opliggers en circa 40 000 werknemers, die als dusdanig een geïnvesteerd kapitaal van 30 miljard vertegenwoordigen. Ik wil er tevens op wijzen, mijnheer de minister, dat het wegvervoer de enige vervoertak is in de begroting waarvan de tekorten niet moeten worden gedekt.

Ik eindig, mijnheer de minister, met een algemene opmerking inzake het vervoerbeleid. Een echt vervoerbeleid is slechts mogelijk als men elke vervoertak wil erkennen in zijn eigenheid en dienstbaarheid. In die erkenning zal men de grondvesten vinden om het spoor, het water- en het wegvervoer in een harmonisch geheel met elkaar te zien samenwerken. Mijnheer de minister, als oud wegvervoerder en als lid van de beroepsorganisatie durf ik te zeggen dat u bij de beroepsvervoerders een grote bereidheid zult vinden als zij diezelfde bereidheid bij u en uw diensten ook kunnen ervaren. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Panneels.

Mevrouw Panneels-Van Baelen. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het zij mij toegestaan, tijdens de bespreking van uw begroting 1981, nader in te gaan op de enkele schaarse beschouwingen, die aangaande het wegvervoer, in de uiteenzetting van uw begroting te vinden zijn.

Mijnheer de minister, u merkt terecht op dat « het wegvervoer niet ontsnapt aan de gevolgen van de economische crisis. Het is totaal afhankelijk van de olieproducten, en gaat bijgevolg zeer nauw samen met de evolutie van het energieprobleem: de prijs van de brandstof heeft een directe weerslag op de kostprijs. »

In dit verband zij benadrukt, dat de sedert oktober van verleden jaar verhoogde accijnsrechten op de gasolie voor wegvoertuigen, de vervoerssector een zware financiële klap hebben toegeënd: verscheidene honderden miljoenen. De recente verhoging van 0,80 F per liter in juni van dit jaar betekent een financiële aderlating van 0,5 miljard voor deze sector.

Het is paradoxaal te moeten vaststellen, dat deze laatste verhoging wordt opgelegd binnen het raam van de Maribel-operatie, waarvan juist het doel is de bedrijfslasten te verminderen voor alle ondernemingen. Waarom dient de Maribel-operatie de reeds zware lasten van het vervoerend bedrijfsleven te verhogen door middel van een verzwaaarde taxatie op de enige energiebron van deze sector? Kan de heer minister deze discriminatie ten opzichte van de overige economische sectoren goedkeuren; zoniet, welke compensatoire maatregelen kunnen door hem worden voorgesteld, respectievelijk getroffen?

Op het gebied van verzekeringen, werd reeds in 1977 door de beroepsorganisatie een dossier ingediend, om de vigerende discriminaties aan de kaak te stellen, betreffende de verzekeringspremies « burgerlijke aansprakelijkheid » waar dezen voor rekening van derden gemiddeld 60 pct. hoger liggen dan voor gelijkaardige risico's

voor eigen rekening. In uw beleidsnota drukt u de wens uit deze discriminaties uit de weg te ruimen: kunt u ook meedelen, mijnheer de minister, welke maatregelen er reeds getroffen zijn of zullen worden getroffen om deze ongelijkheden werkelijk weg te werken?

Tevens vermeldt uw beleidsnota, dat de Commissie voor Wegvervoer werd geraadpleegd om de gepastheid te onderzoeken aangaande het intrekken van de vervoervergunning te overwegen bij niet-naleving van de CAO. Waarom er niet meteen bijgezegd dat dit advies negatief was?

In deze vitale sector van onze samenleving groeit een «malaise» die zich dieper en dieper wortelt, naargelang de toestand degradeert, en er van overheidswege geen maatregelen komen om enig soelaas te brengen.

De jongste drie weken werd de openbare orde herhaaldelijk verstoord door prikkacties van de wegvervoerders. En verleden week werd in de Kamer, bij de bespreking van uw begroting aldaar, uw aandacht gevestigd op de systematische verzwakking van de concurrentiepositie van de Belgische wegvervoerders tengevolge van: ten eerste, de ongelijke toepassing van de sociale EEG-verordening, die veel strenger in België wordt toegepast dan in de andere EEG-landen; ten tweede, totale afwezigheid in België van maatregelen ter beheersing van de vervoercapaciteit; ten derde, oneerlijke concurrentie vanwege de NMBS.

Het hierop gegeven ontwijkend, en enigszins defaitistisch antwoord, is zeker niet van die aard dat het het zo verhoopte soelaas kon brengen.

Anderszijds is het aantal vervoerondernemingen in België van 1973 tot 1981 reeds geslonken van 11 863 naar 8 793: dit is een terugloop van 26 pct. op acht jaar.

Niettegenstaande al deze handicaps blijft het wegvervoer, dank zij zijn snelheid en soepelheid, op de meest economische wijze beantwoorden aan de vraag van nijverheid en handel en wordt ongeveer 70 pct. van de globale tonnenmaat via de weg getransporteerd tegenover slechts 14 pct. via het spoor.

Vreest u dan niet, mijnheer de minister, dat bij het uitblijven van belangstelling voor deze zeer belangrijke sector, de wegvervoerders wel eens tot een wanhoopsdaad zouden kunnen overgaan, en dat deze prikkacties zouden kunnen uitgroeien tot een catastrofale situatie?

Ik meen dat dit alleszins moet worden vermeden en dat wij allen de plicht hebben, het vooropgestelde doel van het Verdrag van Rome te realiseren, namelijk: te streven naar een evenwicht in het handelsverkeer en een eerlijke mededinging te waarborgen, en specifiek wat het vervoer betreft: een eerlijke mededinging tussen het spoor, de weg en de binnenwateren, mits rekening te houden met de economische toestand van de vervoerondernemers. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Declercq. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het zij mij toegestaan even te handelen over de geplande bouw van een spoorviaduct te Blaasveld op de lijn Mechelen-Sint-Niklaas.

Voor de afschaffing van de overwegen 4 tot en met 9 op het grondgebied van de gemeente Blaasveld-Willebroek heeft de NMBS als oplossing voorgesteld het ophogen van de spoorlijn, nagenoeg op de plaats van de huidige ligging, en de nodige kunstwerken en omleidingswegen te bouwen.

Tijdens het onderzoek *de commodo et incommodo* gehouden van 16 januari 1981 tot en met 2 februari 1981, werden 1 367 schriftelijke en 5 mondelinge bezwaren tegen de geplande viaduct ingediend. Op mijn parlementaire vraag nr. 25 van 3 april 1981 heeft u mij geantwoord dat de ingediende bezwaren zullen worden onderzocht door de bevoegde diensten zodra het dossier wordt overgemaakt. U voegde eraan toe dat uit het grondig onderzoek moet blijken of de geopperde bezwaren gewettigde argumenten bevatten tegen de geplande spoorophoging. Op mijn mondelinge vraag van 27 mei 1981 heeft u bij monde van uw collega van Buitenlandse Handel onder meer verklaard dat alle oplossingen aan een grondig onderzoek zullen worden onderworpen en dat rekening zal worden gehouden met de verschillende adviezen.

Ik zou er derhalve prijs op stellen, mijnheer de minister, te mogen vernemen:

1° Of de 1 372 ingediende bezwaren door uw bevoegde diensten inmiddels werden onderzocht en zo ja tot welke conclusie zij gekomen zijn in verband met de geplande viaduct over de spoorweg te Blaasveld;

2° Welke wisseloplossingen grondig werden onderzocht en tot welke besluiten dit heeft geleid;

3° Hoe hoog de kosten werden geraamd zowel van het voorstel van de NMBS, zijnde de viaduct, als van de bedoelde wisseloplossingen;

4° Welke instanties advies hebben verleend en wat de inhoud van deze adviezen is;

5° Tegen welke datum u meent ter zake een beslissing te kunnen treffen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Maes.

Mevrouw Maes-Vanrobaeys. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, eerst wens ik namens collega De Seranno, die om familiale redenen tijdens dit begrotingsdebat niet aanwezig kon blijven, volgende vraag te stellen: Hoeveel personeelsleden van het departement van Verkeerswezen en van de parastatale instellingen waarover u, mijnheer de minister, de voordij heeft, werden gedetacheerd naar uw kabinet of naar het kabinet van een andere minister of staatssecretaris? Tot daar de vraag van collega De Seranno.

Mijnheer de Voorzitter, het ministerie van Verkeerswezen is een zeer belangrijk departement dat méér dan 80 000 personeelsleden tewerkstelt, een departement dat een sleutelpositie inneemt op sociaal-economisch gebied en langs om meer ook inzake leefmilieu belangrijke beslissingen kan nemen.

In verband met dit leefmilieu had ik de minister graag attent gemaakt op het blijvend probleem van de verkeersveiligheid. Op de meeste van onze wegen beschikken voetgangers en fietsers over geen apart voet- of fietspad. Zij moeten dus de gewone openbare weg gebruiken en blijven de zwakkere weggebruikers tegenover het autoverkeer, dat steeds sneller door stad en dorp wordt geloodst. Veel dorpen zijn daardoor meer verkeers- dan woonruimte geworden.

Willen wij de woongebieden weer leefbaar maken, dan moet het niet-bestemmingsverkeer worden geweerd en het bestemmingsverkeer moet zijn snelheid worden ontnomen. De gemeentelijke overheid moet in de wegenstructuur, binnen de woonzones, die materiële snelheidsremmen kunnen innemen die nodig zijn voor de veiligheid van de bewoners.

Ik durf daarom pleiten voor het invoeren van verkeersdrempels en landelijke woonzones zoals we die in Nederland kennen. Ik verwijs daarbij naar de actie «Schildpad» van de BRT en naar de vraag van diverse gemeenten om verkeersremmende elementen te mogen inbouwen bij de aanleg van bepaalde nieuwe wegen. De verkeersdrempels moeten worden aangekondigd door een uniform verkeersbord, door de minister van Verkeerswezen vast te stellen.

Ik weet dat het systeem van de verkeersdrempels thans in onderzoek is. Ik hoop dat het vlug wordt afgerond en dat de minister dienaangaande dringend de nodige beleidsmaatregelen zal treffen.

Wat het openbaar vervoer betreft, stelt de minister in zijn inleiding dat de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer één van de voornaamste oogmerken van het regeringsbeleid is.

Onze grote steden hebben thans een belangrijke periferie met uitgebreide nieuwe woonkernen. Deze woongebieden blijven tot op heden dikwijls verstoken van de nodige busdiensten. Jarenlang aandringen bij de NMVB blijft vaak zonder resultaat. De fusie van de NMBS-NMVB zal hopelijk soepele structuren met zich brengen met meer mogelijkheden voor regionale aanpak. In dat verband verwoord ik de wens van velen dat een autonome groep West-Vlaanderen met zetel in Brugge zou tot stand komen.

Verder inspireert mij wellicht de komende vakantie en het feit dat ik in een toeristische en kuststad woon, maar zeker ook de beroerde economische toestand van ons land, om een andere aanpak te vragen van de 3 000 frank extra-premie voor bepaalde personeelsleden van het departement van Verkeerswezen. Deze premie dient thans uitsluitend voor het gebruik van gemeenschappelijk vervoer voor diegenen die hun verlof in het buitenland doorbrengen. De heer Hanin heeft trouwens op de absurditeit van deze premie gewezen.

Is niet de tijd aangebroken om, via deze premie, eerder het nemen van vakantie in eigen land aan te moedigen en ze voor vakantie in het buitenland af te schaffen?

De heer Vanderpoorten. — Zeer juist!

Mevrouw Maes-Vanrobaeys. — Tenslotte stel ik met vreugde vast dat de raad van beheer van de NMBS blijk geeft van goed georiënteerde interesse in het economisch gebeuren, door participatie in

projecten die voor goedkopere toevoer van bulkgoederen en basis-materialen voor onze economie kunnen instaan.

De deelname van de NMBS in «Seabulk», vennootschap die de exploitatie van een terminal in de achterhaven van Zeebrugge mogelijk moet maken, is hierbij lofwaardig. Wie niet ziende blind wil zijn moet de grote weldaad zien die de uitbouw van de haven van Zeebrugge, niet alleen voor West-Vlaanderen, maar voor geheel het land kan betekenen.

De mogelijkheid van aanvoer van ertsen en kolen over Zeebrugge betekent een belangrijke transportkostenbesparing voor de staalindustrie en de energiebedrijven van het land, die sinds jaren smeken om een eigen haven met toegankelijkheid van schepen tot 125 000 ton. Niemand betwist dat Zeebrugge het snelst en het goedkoopst daartoe kan worden uitgerust. Zeebrugge is daarenboven niet afhankelijk van de goedkeuring van de Nederlandse regering. Thans worden tot onze grote schade, vrij veel grondstoffen aangevoerd via de buitenlandse havens en dit aandeel zal toenemen indien Zeebrugge niet snel in staat zou zijn de grotere schepen te ontvangen.

Zeebrugge wordt verder behouden als optimale localisatieplaats voor een nieuwe cokesfabriek. Deze fabriek is uiterst noodzakelijk voor het behoud van de huidige lokale werkgelegenheid en voor de creatie van vele nieuwe arbeidsplaatsen.

Bepaalde kwaliteiten van steenkolen voor industrieel gebruik en voor de produktie van cokes moeten massaal rechtstreeks en dus goedkoper kunnen worden aangevoerd.

De NMBS kan deze goedkoper trafieken helpen realiseren door haar deelname in de exploitatie van de geplande overslagterminal, waarvoor echter eerst de thans betwiste aanlegkaai dient te worden gebouwd met voldoende diepgang voor grote schepen.

Dit kleine landje in volle crisis kan zich niet straffeloos remmende twisten onder de havensteden veroorloven. Iedere haven dient te worden uitgerust op de wijze waarvoor zij het meest geïnspireerd is.

De haven van Zeebrugge heeft haar dieptewaterkaai nodig naast de sluis en de voorhaveninrusting om haar specifieke taak te kunnen realiseren, namelijk die van energiehaven en haven voor snelvervoer met grote schepen, opdat onze industrieën hun kostprijs zouden kunnen verlagen door besparing op de transportkosten. Dit is een zaak die uw departement aanbelangt, mijnheer de minister. Ik hoop dat u daar uw steentje wil toe bijdragen. (*Applaus op verschillende banken.*)

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

M. Gramme. — Monsieur le Président, j'espère capter la particulière attention de M. le ministre, car je ne parlerai pas de crédits budgétaires mais d'un secteur de son département pour lequel aucun crédit n'est prévu. Je suppose qu'il vous sera, dès lors, possible, monsieur le ministre, d'apporter une solution à la situation résultant de l'action de votre département en matière de signalisation et réglementation routières.

Chacun sait que toute réglementation décidée par un conseil communal doit être soumise au visa de votre département. S'il est une matière où, sans nul doute, l'autorité communale est compétente, c'est bien celle qui ressort des décrets de 1789 et de 1790, c'est-à-dire la commodité et la sécurité du passage. Mais, par une accentuation toujours croissante du pouvoir central, le moindre règlement communal doit être soumis à l'administration centrale du département, quel qu'en soit l'objet. Ce n'est qu'après plusieurs mois qu'il reviendra à l'administration communale. Bel exemple de centralisation!

C'est ainsi que la désignation d'aires de stationnement réservées aux handicapés et de passages pour piétons, au milieu d'une agglomération, doit également recueillir le *placet* du ministre des Communications. C'est peut-être aberrant, mais c'est malheureusement exact. Un seul fonctionnaire de ce département peut, par exemple, avoir raison de tous les conseils communaux d'une région si telle est sa volonté.

Il existe des petits chemins de campagne dont l'autorité communale sait parfaitement qu'ils sont ou sans issue, ou sans usage mais, dans le cadre d'un règlement général, la priorité de droite doit leur être reconnue sur un chemin de grande communication où le trafic est intense. Comme vous le constaterez, le ridicule n'a jamais tué personne.

Permettez-moi de vous signaler, monsieur le ministre, une situation assez exceptionnelle qui se présente dans ma commune.

En effet, une sortie d'autoroute est reconnue prioritaire par rapport à la voie sur laquelle elle débouche, qui n'est pas une route de l'Etat mais une route communale. L'usager de la route accordant, vous le reconnaîtrez, peu d'importance au fait de savoir si cette voi-

rie est gérée par la commune, la province ou l'Etat, je vous demande, monsieur le ministre, si ce genre d'aberration va persister. Tous les ministres déclarent qu'il faut rapprocher la décision du citoyen. En l'occurrence, c'est exactement l'inverse qui se produit.

On n'a cessé de répéter que les fusions permettraient d'avoir des conseils communaux composés de gens plus compétents; il ne semble pas que ce fait soit reconnu.

Un nombre croissant de communes ont été, suite à la fusion et en fonction du nombre d'habitants, dotées d'un commissaire de police. Que je sache, ces fonctionnaires sont triés sur le volet et ont dû subir des épreuves de qualification professionnelle. Ils ne me paraissent pas ignorants des règles générales de la circulation routière sur lesquelles, d'ailleurs, ils peuvent donner un avis circonstancié vu leur connaissance précise des lieux.

Tous les bourgmestres sont mécontents de cette situation que l'on entretient à plaisir. Je ne mets nullement en cause les rapports excellents entretenus avec les fonctionnaires de votre département, monsieur le ministre, mais bien le principe de l'immixtion de l'Etat, au delà de la légalité.

Que l'on veuille à ce que la signalisation soit correcte, cela me paraît normal, mais les commissaires de police sont compétents, de toute manière. Que l'on veuille à ne pas édicter de règlements qui créent une confusion dans le chef de l'usager, je veux bien l'accepter. Mais que l'on fasse ce contrôle d'opportunité, vexatoire à l'adresse des autorités communales, cela, je ne puis l'accepter. Soyez persuadé que nous nous chargerons de vous signaler les excès en la matière.

J'en viens au deuxième aspect de cette action; il est lié au premier. Je vous ai démontré que l'Etat n'est pas spécialement qualifié pour en remontrer aux autres en matière de signalisation étant donné la façon dont il règle ses propres problèmes. Permettez-moi de vous expliquer brièvement ce qui se passe sur l'autoroute E5, rive droite de la Meuse, à l'endroit dit «descente de Cheratte».

Depuis que l'autoroute existe, la vitesse y est limitée à 100 km/heure. Cette descente est d'ailleurs un endroit privilégié pour expérimenter les radars de la gendarmerie et alimenter indirectement les caisses de l'Etat. Tout récemment, l'Etat, responsable de cette signalisation, a fait ajouter un signal rectangulaire, représentant un camion blanc sur fond bleu, qui signifie que la limitation de vitesse à 100 km ne s'adresse qu'aux camions. La RTBF-Liège a signalé cette modification aux usagers de la route et leur a dit de ne plus s'effrayer s'ils voyaient des radars, puisque cette limitation ne visait que les camions.

Des personnes compétentes en matière de signalisation avaient posé la question de savoir comment on pouvait limiter la vitesse à 100 km pour les camions qui, en principe, ne peuvent dépasser 90 km/heure, mais elle est restée sans réponse. Puis, un matin, le rectangle en question a été enlevé, si bien que les usagers se sont trouvés en infraction, sans même savoir qui avait décidé ce nouveau changement et pourquoi.

Il faudrait que de tels jeux se terminent. Pour qu'un règlement communal soit valable — je reviens à ce que je disais tout à l'heure —, il faut qu'il soit pris par une instance responsable, qu'il y ait à son sujet délibération, suivie d'approbation. Lorsque l'Etat agit pour ses propres voiries, point n'est besoin d'arrêté ministériel, d'arrêté royal, d'une mesure quelconque, puisqu'on peut faire blanc, puis noir, changer ainsi la réglementation au grand désarroi des usagers.

Après avoir attiré votre attention sur ces deux aspects du problème particulier de la signalisation routière, je voudrais vous dire, monsieur le ministre, que même si le gouvernement a approuvé le projet de fusion SNCB-SNCV, des représentants qualifiés de la région verviétoise ne manqueront pas de vous prouver qu'il est inique, du moins en ce qui regarde cette région, car une seule ville est visée par la suppression d'une société de transports intercommunaux.

Or, si mes informations sont exactes, il n'y a eu aucune étude sur la STIV, et aucun contact avec cette société au niveau de la direction, ou du personnel ni avec les autorités communales.

Il me paraît outrancier que l'on puisse décider, *ex cathedra* et sans aucune démonstration, de liquider une société de transports intercommunaux dans la région verviétoise.

Vous avez dit — vous l'avez même écrit, monsieur le ministre, à l'un de mes collègues — que lorsque la loi serait votée, vous établiriez des contacts avec la STIV et avec les autorités régionales. Il me paraît dès lors souhaitable que vous alliez jusqu'au bout de votre attitude et, si elles s'avèrent nécessaires, que vous entamiez des concertations avant et que vous connaissiez tous les éléments d'information qui permettraient d'approuver ou non votre projet.

En tout cas, je tiens à vous dire que, dans la région verviétoise, toutes les autorités responsables du conseil économique régional sont très soucieuses de ce problème. Je suis sûr qu'on vous en parlera encore. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. Lagae. — Très bien.

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

M. Féaux, ministre des Communications. — Monsieur le Président, chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier les dix-sept intervenants, qui m'ont posé une série de questions en rapport avec les secteurs dont j'ai la responsabilité au département des Communications. A certaines questions fort précises, il ne m'est matériellement pas possible de répondre aujourd'hui. Je m'efforcerai bien entendu de le faire ultérieurement et par écrit.

Les intervenants ont surtout soulevé deux problèmes fort importants: les chemins de fer et, c'est inévitable, la fusion des chemins de fer avec la société des vicinaux, problème qui occupe une part importante du budget des Communications, ainsi que les problèmes afférents à l'exploitation de la Sabena.

Il m'apparaît plus simple de répondre dans l'ordre où ils sont intervenus aux différents intervenants.

A M. Neuray tout d'abord qui m'a parlé du problème de la régionalisation des transports et qui a plaidé pour une gestion décentralisée de la SNCB, je dirai que je partage son point de vue. J'en veux pour preuve l'avant-projet de loi que j'ai proposé au Conseil des ministres et sur lequel j'aurai l'occasion de revenir. Ce projet prévoit d'une part une participation des régions au conseil d'administration de la nouvelle société fusionnée, et d'autre part, une déconcentration importante de la gestion au travers de groupes régionaux, disposant de pouvoirs réels.

M. Neuray a par ailleurs plaidé pour une remise en cause de certaines pratiques en vigueur. Chacun des points relevés par M. Neuray mérite un examen approfondi et je m'y livrerai.

Je voudrais cependant attirer son attention sur certains comportements qui, sans être spécifiques à notre pays, n'en sont pas moins accentués chez nous. Je songe notamment aux problèmes des contrôles qui, selon M. Neuray, devraient être supprimés.

Dans une certaine mesure, nous nous orientons dans cette voie, mais il faut le faire avec prudence. En cette matière, il faut, sans aucun doute, actualiser la situation mais, je le répète, il faut le faire avec circonspection, car la peur du gendarme reste encore le meilleur début de la sagesse.

Dans notre pays, plus peut-être que dans d'autres, on hésite souvent à installer des cabines téléphoniques qui sont souvent l'objet d'actes de vandalisme. Dernièrement encore, la télévision a consacré une page de ses émissions à ce problème.

En ce qui concerne le contournement de Gembloux et le problème plus particulier du passage à niveau et des expropriations liées à ces réalisations, je vous renvoie aux explications que j'ai fournies à la Chambre à ce sujet. C'est finalement une remise en cause par le ministère des Travaux publics du gabarit du tunnel qui a retardé légèrement les travaux. Des expropriations supplémentaires sont envisagées, mais actuellement la SNCB recherche une solution acceptable par les deux ministères concernés, de façon à ne plus retarder la réalisation du projet.

J'ai demandé à mon administration de faire diligence pour apporter rapidement une solution à ce problème car, comme vous le savez, la suppression des passages à niveau est un élément important de la sécurité routière d'une part, et un élément d'une politique commerciale dynamique en matière de transports en commun, d'autre part. J'aurai l'occasion de m'étendre davantage sur le problème de la sécurité routière. Je signale, comme je l'ai déjà fait à la Chambre, que j'entends déposer rapidement un projet de loi relatif au contrôle technique, sujet qui a retenu assez longuement l'attention de M. Neuray.

L'intervenant a évoqué le problème du statut linguistique de la Régie des Voies aériennes, auquel je suis attentif et qui ne date pas d'aujourd'hui. La situation que M. Neuray dénonçait existait déjà lorsque son parti soutenait le gouvernement et je m'étonne donc de son intervention.

M. De Smeyter a surtout évoqué la situation dans les Ardennes flamandes. Je voudrais lui dire que j'ai eu l'occasion, en séance publique à la Chambre, de répondre à une question de M. De Cordier, je pense, que le problème précis des transports en commun

dans la région des Ardennes flamandes ne m'était pas inconnu du tout.

J'ai été mis en possession de l'étude qui a été effectuée par un groupe de Renaix sur la ligne 86 et je l'ai soumis à un examen en vue d'une réorganisation de l'exploitation, en demandant de tenir compte précisément des différents points et suggestions contenus dans cette étude.

Je lui signale enfin que la commission régionale de l'entité des transports de la Flandre orientale s'est ralliée aux revendications qui ont été formulées et que la SNCB — que j'avais déjà interrogée à ce sujet, car ce problème n'est évidemment pas nouveau non plus — m'a certifié que la commission, chargée d'étudier notamment l'ensemble du problème des services des trains de voyageurs dans cette région, tiendra compte, dans toute la mesure du possible, de toutes les suggestions qui ont été présentées.

Il ne faut évidemment jamais perdre de vue que les impératifs financiers de la gestion sont également présents et que nous devons en tenir compte. C'est, par conséquent, dans le cadre d'une situation économique qu'une solution pourra être trouvée à ce problème des communications dans la zone des Ardennes flamandes.

M. Lagneau a évoqué notamment les problèmes de la dorsale wallonne. Je lui confirme ce que j'ai déjà dit à la Chambre, à savoir que cette dorsale wallonne sera en service pour la fin de l'année prochaine et que l'électrification sera complètement réalisée de Mouscron à la frontière allemande.

Il a évoqué aussi le problème de la liaison Tournai-Lille. Là aussi je dois dire que j'ai multiplié les démarches, tout comme mon prédécesseur. Tout d'abord, je viens de refaire une lettre à mon homologue français, M. Mermaz. Comme il a changé entre-temps, j'ai adressé une nouvelle lettre à son successeur, M. Fiterman. De plus, j'ai reçu la visite, pas plus tard qu'hier, de l'ambassadeur de France. M. Fiterman, qui viendra en Belgique au début du mois de septembre, a émis le vœu de me rencontrer. Ce sera évidemment l'occasion d'évoquer directement ce problème avec mon collègue français.

M. Lagneau. — Certains milieux lillois, en particulier ceux de la chambre de commerce et de la SNCF à Lille, sont particulièrement favorables à l'électrification de Lille-Tournai. Je comprends qu'à Paris on voit les choses de plus loin parce qu'on y est toujours imprégné d'un certain centralisme, mais on a une autre opinion en province.

M. Féaux, ministre des Communications. — C'est ça. Vous savez que le problème qui existe du côté des Français, c'est qu'ils craignent une déviation d'un certain trafic qui passerait sur des lignes belges plutôt que sur des lignes françaises. C'est une des raisons des réticences qui existent. Mais je sais que les différents milieux économiques et sociaux de Lille sont convaincus que nous pouvons trouver une solution à cette situation, d'autant plus que le tronçon n'est pas très long: il me représente que 11 ou 12 km au maximum.

Au sujet de la ligne 78, je puis vous assurer que les travaux seront terminés pour le 27 décembre 1981.

Vous avez abordé les problèmes de l'équilibre ou du déséquilibre régional dans les efforts d'électrification. A ce sujet, je peux vous préciser que le plan quinquennal 1976-1980, en matière d'investissements, a donné 16 155 000 000 pour la Flandre, 15 048 000 000 pour la Wallonie et 2 084 000 000 pour Bruxelles.

Pour ce qui est des électrifications pour 1981, l'équilibre entre la Flandre et la Wallonie a été quasiment atteint, c'est-à-dire plus ou moins 3,5 milliards par région.

Au sujet des lourdes charges salariales qui grèvent le secteur du matériel de construction ferroviaire, je ne puis que me référer aux décisions gouvernementales en la matière.

Vous avez également évoqué le problème des résultats d'une utilisation rationnelle de l'énergie. Puis-je signaler que chaque kilomètre de ligne électrifiée représente une économie annuelle de gasoil de quelque 65 500 litres? La politique d'électrification vise à une plus grande indépendance technique et économique à l'égard des grands producteurs de pétrole. Cette politique a d'ailleurs été appliquée dans les pays voisins. Les résultats qu'on peut en espérer chez nous sont toutefois conditionnés par les moyens dont je pourrai disposer pour la mise en œuvre de cette politique d'électrification des lignes ferroviaires.

Dans le même domaine, vous avez soulevé la question de la quatrième voie sur la ligne Bruxelles-Hal. Ne croyez pas à une fin de non-recevoir, mais l'aménagement de cette ligne nécessite de grands

travaux qui vont de pair avec de nombreuses expropriations. Nous rencontrons également ces difficultés pour porter, en 1984, la vitesse sur les voies existantes, à 160 kilomètres sur deux voies et à 140 kilomètres sur la troisième voie. Compte tenu des procédures à suivre en matière d'expropriation, je souligne qu'il y a lieu d'agir avec une certaine circonspection.

Vous avez posé la question de savoir s'il fallait attendre la fusion pour réaliser la coordination. Juridiquement, je devrais répondre par la négative. Mais le passé m'incite à plus de prudence. J'ai personnellement insisté pour que s'établisse une coordination accrue entre les sociétés de transport en commun. Force m'est de constater qu'il a fallu beaucoup de persévérance pour aboutir à un certain résultat. C'est notamment le cas de Gand et de Charleroi où un accord n'est intervenu entre les STI et la SNCV qu'après plusieurs mois. Je poursuivrai mes efforts dans ce sens.

Il entre dans mes intentions, suite à la décision prise par le conseil en ce qui concerne la fusion, de mettre sur pied dès à présent une commission SNCB-SNCV visant à anticiper d'une certaine façon sur une meilleure coordination des services.

Enfin, vous avez abordé le problème de la Sabena et de la société Delta. Vous avez fait allusion à l'attitude gouvernementale en matière de suppression de lignes non rentables. A cet égard, je vous rappelle nos accords bilatéraux avec les Etats intéressés. Le maintien ou la suppression de certaines lignes n'est pas seulement fonction de leur rentabilité. Il faut aussi tenir compte des accords internationaux en la matière, au niveau des Affaires étrangères et du Commerce extérieur. Lorsque le ministre des Communications envisage, afin de réduire quelque peu les frais de la Sabena, la suppression de l'une ou l'autre ligne, par exemple vers le sud-est asiatique, il enregistre des réactions de ses collègues des Affaires étrangères et du Commerce extérieur qui estiment que d'autres éléments que la seule rentabilité doivent entrer en ligne de compte et qu'il ne faut pas négliger notre présence à l'échelon international.

Quant à Delta, il est trop tôt — quatre mois seulement se sont écoulés — pour juger les résultats financiers de l'exploitation de trois avions par la Sabena, pour les lignes interrégionales et transfrontières.

La suppression des vols à laquelle vous avez fait allusion est due non seulement au mauvais temps généralisé que nous avons connu jusqu'à présent, mais également aux défaillances techniques répétées d'un appareil, dues à une adaptation nécessaire du personnel technique de la Sabena, dont la formation peut maintenant être considérée comme terminée. Ces deux facteurs ont empêché d'assurer la rotation des trois lignes Liège-Ostende-Londres, Bruxelles-Dusseldorf et Bruxelles-Amsterdam. C'est donc le taux d'occupation qui a servi de critère pour la suppression de certaines de ces lignes.

En terminant, vous avez cité quelques mots de français qu'on devrait, si possible, essayer de ne plus utiliser. Mais chacun sait que dans le domaine de l'aviation, on a inévitablement recours à la langue anglaise. Il semble que vous n'ayez pas bien compris le sens de l'expression *blind sector*. On me précise qu'il s'agit d'un secteur où il n'existe pas de droits commerciaux pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de marchandises. Sur certaines lignes, il y a parfois des escales où ne sont permis ni l'embarquement ni le débarquement de passagers. Telle est l'explication qui m'a été fournie.

M. Lagneau. — Avouez, monsieur le ministre, qu'il faut connaître autre chose que l'anglais pour arriver à comprendre une expression de ce genre. (*Sourires.*)

Toutefois, si l'emploi d'un mot anglais apporte quelque clarté au texte, je n'y vois pas d'inconvénient. Mais c'est tellement peu le cas en l'occurrence, qu'après chaque mot anglais, celui qui a rédigé la réponse aux questions posées en commission de la Chambre, a éprouvé le besoin de s'exprimer en français.

Ce sont donc là des surcharges inutiles et regrettables après ce que nous avons voté, vous y compris, en conseil de communauté.

M. Féaux, ministre des Communications — L'intervention très fouillée, très intéressante, mais aussi très dure de M. De Bondt, président de la commission, concernait principalement le problème de la Sabena et celui de la SNCB-SNCV.

Comme j'ai eu l'occasion de le signaler en commission et en séance publique de la Chambre, la Sabena connaît, depuis quelque temps, de très sérieuses difficultés. Il n'est pas mauvais de répéter qu'elles résultent, d'une part, d'une certaine morosité qui frappe actuellement le secteur du transport aérien, morosité vraisemblablement liée à la crise économique et, d'autre part, du renchérissement des coûts de productivité.

A ce sujet, il ne faut pas sous-estimer les dépenses qui sont liées au prix du fuel et à l'évolution du dollar. Il faut savoir, en effet, qu'une hausse de 1 p.c. du dollar a une répercussion de l'ordre de 26 millions sur le budget de la Sabena. Cela étant, il n'entre pas dans mes intentions de nier qu'une partie de son déficit découle de situations qui lui sont propres.

A cet égard, vous avez mis l'accent sur les emplois excédentaires. Vous avez notamment cité le chiffre de 2 000 personnes, chiffre fourni par l'inspection des Finances. Je tiens à rappeler que ce problème a déjà fait l'objet de nombreuses discussions, notamment au niveau du gouvernement et que, lors de la libération de la tranche 1980 de l'augmentation de capital de 3 milliards, il a été décidé d'établir un contrat de gestion entre l'Etat et la Sabena. Jusqu'à présent, seule une première moitié de cette tranche a été liquidée, la seconde moitié étant liée à la présentation d'un dossier que j'ai d'ailleurs reçu ce matin et dont je prendrai connaissance ce soir, et qui pourrait donc être présenté très rapidement au Comité ministériel de Coordination économique et sociale.

Suite à la décision d'établir un contrat de gestion entre l'Etat et la Sabena, un groupe de travail a été constitué, dont les conclusions, je viens de le dire, m'ont été remises ce matin même. Mais je vous avoue ne pas encore en avoir pris connaissance.

Il n'entre pas dans mes intentions de dissimuler certaines situations; je songe tout particulièrement aux disparités qui existent par rapport aux compagnies faisant partie du groupe Atlas, comme vous l'avez d'ailleurs signalé. Il faut, au contraire, mettre en évidence certaines de ces disparités car il me paraît que les mesures à prendre doivent tenir compte de leur intensité.

Je voudrais cependant attirer l'attention de M. De Bondt sur le fait que les situations qu'il dénonce ne sont pas neuves. Il faut bien reconnaître que la situation actuelle du marché de l'emploi n'est pas idéale pour résoudre de tels problèmes qui existent déjà depuis un certain nombre d'années.

Des négociations sont en cours pour tenter d'obtenir une réduction tant de personnel que de certaines rémunérations. Mais vous savez que, dans le contexte actuel, une telle négociation est assez malaisée. Les grandes lignes d'un contrat de gestion seront toutefois très prochainement mises en œuvre.

Nous aurons l'occasion, au sein des commissions de l'Infrastructure de la Chambre et du Sénat, de discuter à nouveau de la fusion SNCB-SNCV, puisque le Conseil des ministres a marqué, hier son accord sur l'avant-projet de loi.

Vous avez déjà critiqué vivement la fusion envisagée et plaidé pour une intégration des STI et de la SNCV. Le gouvernement a marqué son accord sur deux projets de loi qui concernent à la fois la fusion SNCB-SNCV mais aussi une certaine réorganisation des STI.

Un deuxième projet — M. Gramme y a fait allusion et je lui répondrai tout à l'heure — concerne plus particulièrement Verviers et Charleroi. Mais il est bien certain que d'autres dispositions devront être prises pour les STI, et notamment une certaine rectification de leur périmètre. Mais, pour un tel travail, une loi n'est pas nécessaire; un arrêté royal suffit, et c'est la raison pour laquelle cette mesure ne figure pas dans le projet de loi.

Je pense que ces dossiers seront rapidement déposés et qu'une discussion approfondie pourra intervenir, à bref délai, dans cette assemblée.

Je sais que M. De Bondt est adversaire de la fusion. Pour ma part, je suis convaincu qu'aucune réorganisation des transports en commun n'est possible en dehors du cadre de cette fusion. Une expérience a été tentée, il y a deux ou trois ans, mais le projet de réorganisation est finalement tombé en désuétude tellement il a été critiqué. J'aurai l'occasion, lors de la discussion en commission et en séance publique, de revenir sur ce dossier et d'apporter un certain nombre de réponses et d'arguments techniques, mais je tiens à dire, parce que c'est ma conviction, que la fusion apporte les conditions psychologiques d'une réorganisation des transports en commun.

Il reste cependant évident que toutes les parties concernées devront rapidement se concerter afin de concilier les objectifs du gouvernement en matière de transports en commun avec ses objectifs budgétaires.

Vous n'ignorez pas que, si la fusion est effectivement de nature à améliorer un certain nombre de transports en commun, elle est aussi de nature à alléger la charge budgétaire de cette nouvelle société.

Le Premier ministre, dans sa conférence de presse, a cité des chiffres. Une économie annuelle de l'ordre de 2 milliards pourra être envisagée grâce à la fusion. J'ai pu l'indiquer, chiffres à l'appui, lors de l'examen de ce dossier par le gouvernement. J'aurai l'occasion

d'apporter ces informations dans le cadre de l'examen qui aura lieu ici au Sénat. Je vous vois très sceptique, monsieur De Bondt...

M. De Bondt. — Dans ce cas-là, monsieur le ministre, vous n'avez pas lu le rapport de l'inspection des Finances.

M. Féaux, ministre des Communications. — Si, mais vous vous rendez bien compte que les arguments de l'inspection des Finances ont été évoqués au sein du gouvernement. J'y ai apporté un certain nombre d'éléments de réponses qui, je le suppose, ont convaincu mes collègues, puisqu'ils ont marqué leur accord pour déposer un projet devant le Parlement. Nous aurons l'occasion, je pense, de revenir longuement sur le sujet, en automne prochain sans doute, lorsque le projet sera déposé.

M. Hanin a fait une intervention fort intéressante également, centrée sur trois problèmes: la maîtrise du budget, une concertation suffisante avec le Parlement et les conséquences économiques d'un certain nombre d'investissements.

En ce qui concerne la maîtrise du budget, vous avez eu l'occasion de souligner combien la SNCB, les STI et la SNCV, ainsi que la Sabena dans une moindre mesure, intervenaient considérablement dans notre budget, prenant, en fait, l'essentiel des crédits qui y sont prévus.

J'aimerais signaler que, dans le cadre de l'ajustement, existe une certaine volonté de maîtrise du budget existant, puisqu'une réduction de l'ordre de 1,5 milliard est proposée. Il en va un peu de même pour la Sabena. J'ai déjà eu l'occasion d'en dire un mot. La mise en application d'un contrat de gestion ou de l'idée d'une enveloppe budgétaire sera évidemment la concrétisation d'une volonté de contrôler davantage le budget consacré à ces différentes sociétés.

Vous avez, monsieur Hanin, formulé toute une série de critiques à l'égard de la SNCB. Elles portaient entre autres, sur le trop grand nombre de membres du personnel. Je crois avoir indiqué, à la Chambre, les raisons de l'accroissement du personnel. L'année dernière, l'effectif comptait un peu plus de 2 000 unités de plus que l'année précédente.

L'augmentation du nombre de membres du personnel est liée essentiellement à la réduction du temps de travail à 38 heures, à certaines conditions d'humanisation du travail, comme vous l'avez dit, mais aussi à l'importance des travaux d'infrastructure entrepris actuellement, notamment en matière d'électrification. Actuellement, et en tenant compte, bien entendu, de la situation budgétaire, on constate une volonté de maîtriser davantage l'importance du personnel occupé dans la société, tout comme existe la volonté de maîtriser le budget, le personnel en est évidemment un élément important.

Plusieurs intervenants ont évoqué le problème de l'irrégularité des trains. Vous-même, monsieur Hanin, avez fait allusion à un certain laxisme dans la surveillance du personnel. Je crois que ceci est un peu lié aux conditions difficiles dans lesquelles la SNCB doit assurer ce service à la population, ainsi qu'à une certaine densité du réseau. Le nombre important de trains circulant sur ce réseau provoque, à certains moments, des embouteillages. Le moindre petit incident entraîne dès lors une irrégularité très grande sur les lignes.

Un effort a été accompli également en ce qui concerne la vétusté des gares. Vous avez certainement pris connaissance du rapport de la SNCB. Il s'y trouve au moins trois belles photos de gares qui ont été rénovées. Cet effort doit être poursuivi et nous y serons vigilants.

Il en est de même, d'une façon générale, pour le matériel. De nouvelles voitures, les M4, sont en commande et seront mises en service sur les lignes 161 et 162 notamment. Il n'y aura plus cet espèce de brouillard sur les vitres et, sans doute, les toilettes seront-elles plus accueillantes!

Vous avez, monsieur Hanin, soulevé la question de la prime de 3 000 francs aux agents qui partent à l'étranger, et cette question a été reprise également par Mme Maes. Je ne puis à cet égard que confirmer qu'il s'agit d'une convention signée en 1976 entre les organisations syndicales et le gouvernement. La prime a été accordée dans le cadre d'une harmonisation des avantages accordés au personnel des autres services relevant des Communications.

Une remise en cause de cette convention ne peut évidemment se faire unilatéralement. L'actualisation de cet avantage, si j'ose dire, implique une nouvelle négociation avec les syndicats. Dans sa formulation, ce problème peut paraître — vous l'avez souligné — assez anormal. D'un autre côté, cependant reconnaissons que l'on ne peut faire table rase d'une convention signée en 1976. Je dois assumer toutes les décisions prises par mes prédécesseurs; c'est ce que j'essaie de faire en ce moment. Mais, dans une période, précisément, où la tension est un peu vive, où l'on marche sur des œufs en la matière,

il n'est pas opportun de remettre en cause des avantages tels que ceux-là.

M. Hanin. — Permettez-moi de vous interrompre un instant, monsieur le ministre. Nous sommes précisément à un moment où l'on n'aboutira jamais aux résultats escomptés, sans remettre un certain nombre de choses en cause.

Il est évident qu'une telle convention va à l'encontre de tous les objectifs actuellement poursuivis. Elle est tout simplement absurde. Le ministre doit alors au moins déclarer qu'il est prêt à engager la procédure pour la modifier. Il doit comprendre que c'est la condition même de la crédibilité de ses intentions.

M. Féaux, ministre des Communications. — Je suis d'accord sur la remarque que vous formulez. Mais vous devez vous rendre compte de la difficulté devant laquelle nous nous trouvons. Je vais être obligé de demander un certain nombre d'efforts au personnel de la SNCB, dans le cadre de la fusion, afin notamment d'atteindre l'objectif de 2 milliards d'économies.

J'ai eu certains contacts déjà avec les organisations syndicales. Je crois pouvoir dire qu'un espoir certain existe de faire quelque chose dans le domaine du personnel. Mais si, en outre, vous me demandez de négocier la remise en cause d'un certain nombre d'accords qui touchent finalement au statut social des agents, mes chances d'aboutir à un accord avec eux en vue d'une réduction de l'enveloppe budgétaire, se réduisent fortement et tendent vers zéro.

Sur le principe, je suis d'accord avec vous. Mais sur la procédure, je suis forcé de tenir compte du contexte actuel. Il convient d'être prudent et de ne pas vouloir systématiquement tout remettre en ordre du jour au lendemain. Une planification est nécessaire. Cependant, je garde en mémoire ce que vous avez dit au cours de cette séance à ce propos.

M. Sondag. — Il ne faut pas être trop conservateur. Monsieur le ministre.

M. Féaux, ministre des Communications. — Certainement pas.

M. Hanin a évoqué un deuxième point: le contrôle parlementaire.

A cet égard, je lui confirme que je m'efforcerai de répondre de la manière la plus complète chaque fois que ce sera possible, lors de la discussion de l'ensemble de projets ou propositions de loi soumis à l'examen du Sénat ou de sa commission de l'Infrastructure.

Il en sera notamment ainsi pour l'examen du projet de loi relatif à la fusion SNCB-SNCV. Le Parlement sera informé et aura l'occasion de participer à une certaine concertation avant la mise en œuvre de ce projet important.

Vous avez plaidé, monsieur Hanin, en faveur de l'accentuation de la recherche et du développement de notre industrie privée. Je puis vous suivre dans vos préoccupations et vous informe que, depuis longtemps déjà mon département, avec les STI et la SNCB, collabore avec le secteur privé, dans le cadre d'une société mixte appelée le Transurb-Consult, dont la mission est de promouvoir notre activité industrielle au niveau de la recherche de débouchés en matière d'assistance technique, sur base des infrastructures utilisées et de contacts avec l'étranger, afin de vendre le matériel fabriqué en Belgique.

Je pense pouvoir dire, pour avoir eu certains contacts avec divers pays et des conversations avec des collègues du Nord de l'Afrique qui ont visité nos ateliers de construction de matériel roulant, qu'ils ont été séduits par la qualité du matériel produit en Belgique. Si nous sommes incontestablement compétitifs au niveau de la qualité, peut-être le sommes-nous dans une moindre mesure au niveau des prix, qui résultent de notre structure sociale.

Nous avons cependant des atouts et la société Transurb-Consult à laquelle je viens de faire allusion, multiplie les contacts en vue de soutenir de cette manière notre industrie nationale.

Je pense avoir ainsi répondu à l'essentiel des considérations émises par M. Hanin.

M. Maes a plaidé en faveur de la rationalisation de la SNCB. Nous envisageons également une réorganisation des transports en commun mais, comme l'a souligné l'honorable membre, les tentatives antérieures, en la matière, ont été vouées à l'échec. A mon sens, cette réorganisation doit s'opérer par le truchement de la fusion de la SNCB et de la SNCV. Je vous rappelle cependant que cette restructuration avait soulevé en 1978, nombre de problèmes et dans le chef de parlementaires de nombreuses observations; elle avait, dès lors, été abandonnée.

La répartition des subsides d'exploitation par STI n'est pas définitive. Les chiffres initiaux doivent, en effet, être revus en fonction des décisions gouvernementales de 1980.

En ce qui concerne les voies prioritaires, je confirme ce que je crois avoir déclaré à la Chambre: j'ai l'intention de déposer un projet de loi en vue de prendre certaines dispositions permettant d'augmenter la vitesse commerciale.

Il est exact, comme l'a souligné M. Cudell, que chaque fois qu'une amélioration de cette vitesse sera obtenue, des économies seront réalisées; de plus, un service répondant mieux aux besoins de la population sera ainsi mis en œuvre. Passer d'une vitesse de 17 ou de 18 kilomètres en surface, à 20 kilomètres, nécessite toutefois certaines dispositions législatives. En effet, des difficultés peuvent surgir, et je réponds ainsi à M. Gramme. Il n'est pas toujours aisé de convaincre les administrations communales qu'accorder la priorité aux transports en commun dans certaines rues, certaines voies ou sur certains sites, constitue la bonne solution. La solution consistait en une disposition d'une loi antérieure qui n'a pas été appliquée. J'ai l'intention de la remettre en vigueur et de déposer un projet de loi à ce sujet.

De heer De Bondt. — Wij zullen u daarbij steunen.

C'est nécessaire et urgent, nonobstant ce que pense M. Gramme.

M. Féaux, ministre des Communications. — Je vous remercie.

En ce qui concerne le hangar 41, les études sont terminées; ce hangar devrait être réalisé en 1983. Je soumettrai avant la fin juillet une note à ce sujet au Comité du Budget.

J'ai déjà fait à la Chambre une synthèse du problème de la dévaluation au Zaïre qui entraîne de nouvelles pertes pour la Sabena; je n'y reviens donc pas.

Concernant le cadre linguistique de la Sabena, un dossier a été transmis à la Commission permanente de Contrôle linguistique, et j'attends qu'il me soit retourné.

Je pense avoir ainsi répondu à l'essentiel des questions de M. Maes.

M. Cudell, quant à lui, a développé une argumentation que je connais puisqu'il a eu l'occasion, lors d'une interpellation, de me faire part de son point de vue sur les transports en commun en milieu urbain et, plus particulièrement, à Bruxelles.

L'intervenant a répondu à divers arguments figurant dans une note que l'administration m'avait adressée. Jusqu'à présent, c'est toujours le ministre, et non pas l'administration, qui est responsable de la politique du département. Je ne défendrai donc pas les points de vue exprimés dans cette note. Je préciserai simplement — et je crois l'avoir déjà dit, d'ailleurs, dans ma réplique à l'interpellation — qu'il n'entre pas dans mes intentions de prolonger les travaux de métro lourd, encore qu'il faille les achever là où ils ont été commencés. Je suis donc en faveur d'un métro léger. Pour le matériel, qui pose davantage de problèmes, un examen approfondi est nécessaire. Le problème est complexe; il faut répondre aux exigences d'une saine gestion des STI mais constituer aussi un matériel susceptible d'être exporté, et ce sans trop grever le compte d'exploitation des sociétés de transports intercommunaux. Une réunion de travail a été programmée pour la semaine prochaine. Je serai ensuite en mesure de fournir d'autres éléments d'information à M. Cudell.

M. De Bondt. — Il ne faut pas suivre M. Cudell. C'est du gaspillage pur et simple.

M. Féaux, ministre des Communications. — M. Boey a plaidé pour une nouvelle organisation des transports en commun. Je crois avoir compris — et je m'en réjouis — qu'il est d'accord sur la fusion envisagée. Tout comme lui, je pense qu'une véritable réorganisation ne peut intervenir que dans ce cadre.

Je peux assurer M. Boey qu'il n'entre pas dans mes intentions, au travers de ladite fusion, d'exclure les services privés du secteur des transports.

Je crois avoir répondu, lors de ma réplique à M. De Bondt, aux remarques formulées en ce qui concerne la Sabena. La suppression des dessertes a été décidée par le gouvernement précédent pour des raisons liées au déficit budgétaire.

M. Mesotten a plaidé, lui aussi, pour la promotion des transports en commun dans le Limbourg. J'ai déjà eu l'occasion de répondre à ce sujet, notamment à la Chambre. Conscient du problème, je suis tout disposé à essayer d'y remédier dans le sens indiqué par

M. Mesotten. Il faut savoir que cette promotion entraînerait, d'une façon générale, des déficits supplémentaires considérables.

Plusieurs intervenants ont demandé, comme M. Mesotten, de mettre davantage l'accent sur la rentabilité. Il convient de trouver une juste formule entre le souci d'offrir à la population un service de transport en commun de qualité suffisante et les contingences budgétaires actuelles. Dans cet esprit, j'envisagerai les suggestions de M. Mesotten.

Vous avez également exprimé votre préoccupation au sujet nouvelle ligne électrifiée de Genk à Maasmechelen. Compte tenu du nombre très réduit de voyageurs, la SNCB avait l'intention de cesser l'exploitation régulière de cette ligne et de la remplacer par un service d'autobus rapides. La commission régionale de l'entité du Limbourg a examiné le problème. Il apparaît que la prolongation de cette ligne électrifiée serait justifiée mais nécessiterait des investissements fort importants, une traversée de la ville de Genk devant être établie.

Des pourparlers sont actuellement en cours entre les autorités communales et la SNCB qui procède à une étude technique du tracé. Sur base des projets qui seront établis, il me sera possible de juger de l'opportunité et de l'incidence budgétaire de ce projet qui, dans une certaine mesure, est lié au plan de réorganisation de la SNCB actuellement en gestation.

Vous avez émis quelques considérations sur la fusion entre la SNCB et la SNCV. C'est sans doute l'occasion de préciser que ce projet a été annoncé par mon prédécesseur, M. Spitaels, voici un an environ. La déclaration gouvernementale, dont M. De Bondt semble avoir une autre interprétation, traduit la volonté du gouvernement de poursuivre cette idée de fusion entre la SNCB et la SNCV, ces deux sociétés étant complémentaires.

M. De Bondt. — L'intégration, c'est tout à fait autre chose que la fusion!

M. Féaux, ministre des Communications. — Il s'agit de l'occurrence de l'intégration de sociétés complémentaires. En ce qui concerne les sociétés de transports intercommunaux, le problème est différent: il s'agit de la fixation de périmètres; j'aurai l'occasion d'y revenir.

Le 6 novembre dernier, le CMCES a marqué son accord de principe sur la fusion SNCB-SNCV. Une série de négociations ont eu lieu. C'est dire que ce projet ne tombe pas du ciel, mais est l'aboutissement de réflexions et d'accords successivement approuvés à l'échelon gouvernemental.

M. De Bondt. — Sous toute une série de conditions!

M. Féaux, ministre des Communications. — Je pense les avoir rencontrées; nous aurons l'occasion d'en rediscuter.

M. Coen a prononcé un vigoureux plaidoyer contre la pollution par le bruit engendré notamment par les motos et les cyclomoteurs.

Je serai désormais attentif à ce problème qui a déjà été évoqué à plusieurs reprises depuis mon arrivée au département des Communications; je n'y ai peut-être pas apporté jusqu'à présent tout l'intérêt qui s'imposait. Effectivement, il existe à ce sujet, depuis 1978, une directive de la CEE que j'avais perdue de vue et que vous avez utilement rappelée à mon attention. Des apartés m'ont appris également que, dans l'esprit de plusieurs collègues, ce problème devait trouver une solution. Début septembre, un projet d'arrêté royal sera soumis au gouvernement en vue de transposer cette directive de la CEE dans le droit belge.

M. Claeys a évoqué le problème de la navigation intérieure caractérisée par deux régimes différents: d'une part, le tour de rôle sur le plan national et, d'autre part, la liberté sur le plan international. Pour le transport national et vers la France, le régime est contrôlé par l'Office de Régulation de la Navigation intérieure et des discussions sont en cours pour améliorer le système. Tout est mis en œuvre pour doter cet organisme du personnel qui lui est nécessaire.

Le problème de la capacité ne m'a pas échappé. J'ai chargé mes services de me soumettre, au début du mois de septembre, un rapport sur les possibilités de promouvoir les investissements dans du matériel nouveau.

Sur le plan européen, je ne ménagerai pas mes efforts pour favoriser l'adoption d'un règlement en matière de navigation intérieure.

M. Claeys a également évoqué le problème du navire *Mian Zhu-Hai* qui, en raison de sa longueur, n'a pu pénétrer dans le port de Gand. Selon les derniers renseignements qui m'ont été fournis, ce

bateau répond aux normes requises et sa longueur ne serait pas indûment dépassée de nonante centimètres. M. Temmerman, à la Chambre des représentants, m'a posé une question orale urgente à ce sujet. Je lui ai répondu que les dimensions de ce navire ne sont pas celles qui ont été initialement données et que, par conséquent, le problème ne se pose plus.

La question des dimensions de l'écluse de Terneuzen fera l'objet d'une concertation avec mon collègue néerlandais. Déjà, une discussion technique est en cours au niveau des fonctionnaires, mais j'aurai l'occasion de rencontrer prochainement mon collègue néerlandais; je ne manquerai pas d'évoquer ce problème avec lui.

J'en arrive aux chiffres cités par l'intervenant concernant les investissements en infrastructure dans les STL.

Pour ce qui concerne Gand, la prévision pour 1981 est de 500 millions et se rapporte toujours à la Maria-Hendrikaplein pour laquelle un avant-projet d'études a été attribué. Il est vrai que la ville a pris une position qui semble s'opposer à ces travaux, mais mon département n'a pas d'autre projet d'investissement susceptible d'être réalisé en 1981 pour ce montant.

A propos du tarif zonal, il sera appliqué à partir du premier septembre et concernera bien entendu à la fois les cartes et les abonnements.

Vous m'avez alors parlé longuement de l'aéroport Sint-Denijs-Westrem. Je crois qu'une suppression de cet aéroport n'entraînerait pas d'économies facilement évaluables. Cet aéroport dépend en effet de la Régie des Voies aériennes et le personnel qui est en place devrait évidemment être transféré ailleurs en cas de fermeture.

En ce qui concerne les nuisances par le bruit, qui rencontrent un peu la même préoccupation que celle évoquée par M. Coen, il est vrai que des plaintes ont été reçues et une réunion a eu lieu avec les autorités locales, en l'occurrence la ville de Gand. Des mesures complémentaires ont été prises afin de minimiser ces nuisances et rapport a été fait aux autorités. Je suis donc ce problème. J'espère qu'une solution pourra être envisagée dans le sens que M. Claeys souhaite.

Est intervenu ensuite M. Dalem qui a évoqué tout le problème des moyens de communication dans la région du Sud-Est. Je puis l'assurer que je suis vraiment très attentif à ce problème, que j'ai lu avec grand intérêt l'étude qui a été réalisée à l'initiative de la Fondation rurale sur ce sujet et qui préconise effectivement des solutions vraiment intéressantes pour cette région du Sud-Est; je l'ai d'ailleurs communiquée à la SNCB pour qu'elle en tienne compte dans la réorganisation qui devra intervenir dans cette région.

La fusion sera, je crois, de nature à apporter certaines réponses constructives en la matière, notre souci étant — c'est une des options qui doit encore être confirmée — de drainer, le plus rapidement possible, les populations vers quelques endroits d'où partirait alors des trains beaucoup plus rapides vers les villes de province ou vers Bruxelles. C'est un système qui serait donc meilleur que celui employé actuellement et qui améliorerait en tout cas les liaisons entre les trains et les bus.

Les problèmes de la ligne 162 sont évidemment bien connus de la SNCB qui essaie d'y apporter les améliorations qui s'imposent. Il est vrai qu'il y a souvent des retards et, qu'à certaines heures du moins, les trains sont encombrés. Je persiste à croire qu'une des solutions qu'il faut trouver à ce problème, car malgré tout plusieurs de ces trains 162 arrivent normalement à Bruxelles, est d'envisager une troisième voie entre Ottignies et Bruxelles. Vous savez que les travaux sont déjà assez bien avancés pour ce qui concerne la partie jusqu'à Genval. J'ai pris les dispositions voulues pour activer au maximum la partie jusqu'à Ottignies parce que c'est là qu'il y a encombrement par toute une série de trains venant à la fois de Wavre, de Louvain-la-Neuve, et parfois aussi de la ligne 140 de Charleroi-Ouest. Vu la densité de population dans les communes de Rixensart, Genval, la Hulpe, etc., il faut bien y faire arrêter des trains, notamment des trains omnibus, qui, du moins aux heures de pointe, créent un certain nombre de problèmes dès que se produit le plus petit incident.

C'est dans le cadre d'une troisième voie, entre Ottignies et Bruxelles, qu'il faut espérer une amélioration sensible de la régularité sur cette ligne. Je m'empresse de dire que j'y suis particulièrement attentif, et pour cause, et que je m'efforce déjà actuellement d'améliorer la régularité.

Le problème du parking à Jemelle dépend de la possibilité d'y acquérir des terrains appartenant à la commune. C'est dans cette mesure qu'on pourrait envisager la formule indiquée il y a un instant et qui consisterait à amener les gens à Jemelle par bus ou par leur voiture individuelle.

Je confirme que la SNCB a programmé la suppression du passage à niveau Ciney-Haversin.

Quant à l'opération train-vélo à laquelle vous avez fait allusion, le succès de cette formule va incontestablement croissant. Il est dans les intentions de la SNCB de poursuivre cette expérience intéressante.

Vous m'avez interrogé au sujet des lignes 132, 154 et 166. Les problèmes relatifs à ces lignes sont bien connus de la SNCB. La ligne 132, je le confirme, sera prolongée jusqu'à Couvin. L'électrification de la ligne 154 est également programmée par la SNCB. Les choses sont moins avancées en ce qui concerne la ligne 166. Cette question reste toujours à l'étude.

Venons-en au problème de la sécurité routière qui me préoccupe beaucoup. Il faut essayer d'augmenter cette sécurité par tous les moyens et, par conséquent, agir sur tous les facteurs qui peuvent influencer sur les accidents. Les causes d'accidents résident tant au niveau des usagers qu'à celui des véhicules et de la route. Une des causes d'accidents les plus importantes est manifestement la conduite sous l'influence de l'alcool. Plusieurs intervenants y ont fait allusion. Je souligne qu'il s'agit là d'un problème international. C'est pourquoi le Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des Transports a adopté l'an dernier une recommandation en matière de déchéance du droit de conduire.

La protection des piétons est aussi un élément important de la sécurité routière, auquel je suis également attentif. J'étudie actuellement une proposition de loi en cette matière, proposition qui vient d'être déposée sur le bureau de la Chambre. Je verrai dans quelle mesure il est possible d'apporter notre contribution.

La route nationale 4: les usagers devraient s'habituer de plus en plus à régler leur vitesse en fonction des circonstances et surtout des autres conducteurs. Je retiens l'idée, qui me paraît intéressante, d'envisager à certains endroits l'usage de la bande des « pneus crevés », en tout cas pour les véhicules lents.

M. Van den Nieuwenhuijzen a évoqué le problème de la flotte marchande. En ce qui concerne les crédits maritimes, tous les renseignements figurent dans les rapports fournis aux Chambres sur l'application de la loi. Des crédits sont parfois accordés pour du matériel faisant partie intégrante des navires. Actuellement, suivant les conseils du CMCE, on pratique davantage une politique sélective. Les crédits sont toutefois limités aux seuls navires. Les réductions budgétaires ont également affecté le fonds des crédits maritimes.

D'autre part, vous avez évoqué le problème des établissements Depaire. Les résultats de 1978, 1979 et 1980 ne sont pas en ma possession. Ils seront communiqués ultérieurement. Le conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord sur une participation au capital de cette entreprise. Dans le cadre de la loi de réorganisation des activités, le siège central de la firme Depaire sera transféré à Bruxelles.

En ce qui concerne les conditions sociales soulevées par l'intervenant, je confirme que la Belgique soutient, dans le cadre communautaire, une position visant à leur harmonisation.

Mme Panneels a évoqué le problème du transport routier. A deux reprises, et encore ce matin, j'ai reçu une délégation de ce secteur. Je suis évidemment conscient des difficultés que vous avez rappelées. Vous savez que les décisions intervenues en matière de majoration des accises font partie d'un plan d'ensemble décidé par le gouvernement. Il faut bien admettre que, dans les circonstances actuelles, chacun doit faire des sacrifices. L'an dernier, et j'ai déjà eu l'occasion de le dire, les transporteurs routiers ont été épargnés par rapport aux mesures qui avaient été prises. Cette année-ci, il n'en va évidemment pas de même. Je comprends leurs problèmes, mais je suis bien obligé de dire qu'il n'est guère possible d'y apporter une solution. Cette décision fait partie d'un ensemble de mesures que le gouvernement a été amené à prendre. Si l'on devait toucher à un aspect de cet ensemble, il est évident que d'autres revendications seraient faites dans d'autres secteurs.

M. De Clercq a évoqué le problème du viaduc de Blaasveld. Hélas! je ne puis que lui confirmer ce que je lui ai dit lors de la visite qu'il m'a faite, ainsi que la réponse que j'ai donnée à la Chambre. Ce problème a fait l'objet d'un nombre considérable de plaintes qui sont actuellement examinées.

Comme vous le savez, le projet doit, de toute façon, faire l'objet d'un arrêté royal reconnaissant l'utilité publique de la construction envisagée. Jusqu'à présent, ce dossier ne m'a pas encore été soumis. Mais, suite à votre visite en mon cabinet, j'ai demandé que l'on envisage les différentes alternatives possibles et leur coût respectif. Je n'ai toujours pas reçu de réponse à ce sujet. Par conséquent, je ne puis vous dire avec précision à quel moment une décision interviendra en la matière. Je puis toutefois vous assurer que je vous tiendrai

personnellement au courant dès que j'aurai reçu le rapport demandé sur ce problème.

Mme Maes m'a posé une question très précise en lieu et place de M. Seranno, qui s'est fait excuser. Je ne suis malheureusement pas en mesure de lui fournir actuellement les renseignements demandés, mais puis lui certifier que les chiffres seront communiqués directement à M. De Seranno.

Mme Maes a évoqué différents problèmes de sécurité routière, notamment les ralentisseurs de vitesse. C'est là un problème avec lequel je suis souvent confronté, car de nombreuses demandes sont formulées à ce sujet. J'ai donc demandé des informations sur cette question.

Dans son principe, l'idée n'est certes pas mauvaise, mais elle pose malgré tout un certain nombre de problèmes, car il y a des aspects juridiques en ce qui concerne la responsabilité des communes en cas d'accident. De plus, il faut prévoir une signalisation adéquate qui indique aux conducteurs la présence de ces ralentisseurs. Des critères pour le placement devraient être fixés : dans quel type de rue, avec quelle densité de trafic, ces ralentisseurs seraient-ils indiqués ? Nous devrions sans doute également déterminer les normes techniques auxquelles les ralentisseurs doivent répondre, leur profil, la distance qui les sépare, etc.

Un groupe de travail a été chargé de me fournir des informations à ce sujet et une décision sera prise en fonction des éléments du rapport qui me sera soumis.

Quant à la question que vous m'avez posée en ce qui concerne Bruges, je vous confirme qu'il y aura un groupe à Bruges, le principe étant d'avoir quatre groupes dans chacune des régions et un pour la région centrale.

J'en arrive à l'intervention de M. Gramme qui a évoqué un premier problème de sécurité routière et qui a plaidé pour que l'on fasse davantage confiance aux autorités communales pour fixer la signalisation routière. Il a cité un certain nombre de situations effectivement insolites et anormales. Je suis d'accord sur cette partie de son intervention, mais lorsqu'il dit que la tutelle exercée par le ministère des Communications est « vexatoire », je pense que ce n'est pas exact. Elle tend simplement à aboutir à une certaine harmonisation entre les différentes réglementations.

Le fait de placer ou de retirer une plaque de signalisation n'est pas de la compétence du ministère des Communications. La responsabilité de la signalisation appartient à l'autorité qui a la gestion de l'infrastructure routière, c'est-à-dire l'Etat, ou la province, ou la commune.

C'est pour éviter des distorsions trop grandes entre les décisions prises par chacune des autorités qui gèrent l'infrastructure routière, qu'on demande l'accord du ministre des Communications qui doit veiller à une certaine harmonisation. Il y a malgré tout encore des situations aberrantes. Vous en avez cité et je pourrais vous en citer d'autres dans un sens différent. On a, par exemple, accepté des réductions de vitesse jusqu'à 20 kilomètres parce que l'administration communale avait reçu les plaintes de nombreux habitants qui trouvaient que les voitures roulaient trop rapidement dans leur rue. Ces réductions peuvent elles-mêmes être source de difficultés.

Je persiste à croire qu'une coordination au niveau du département des Communications, coordination éventuellement décentralisée — je suis un régionaliste et je ne désire donc pas que tout se décide à Bruxelles — est utile pour permettre une harmonisation de la signalisation mise en place par les différentes autorités de gestion des infrastructures routières.

Vous avez plaidé pour le maintien de la société de transports intercommunaux de Verviers. Je crois que nous aurons l'occasion d'en discuter abondamment puisque le projet de loi a été déposé. Il s'agit non pas d'une mesure vexatoire à l'égard de la STIV, mais simplement, dans le cadre d'une certaine réorganisation du transport urbain, d'une mesure qui est apparue nécessaire.

M. Gramme. — Mais uniquement à Verviers, monsieur le ministre.

M. Féaux, ministre des Communications. — Non, pas uniquement à Verviers, à Charleroi aussi.

M. Gramme. — Monsieur le ministre, il faut dire la vérité au Sénat. A Verviers, nous payons le prix de la réorganisation que vous faites à Charleroi.

M. Féaux, ministre des Communications. — Non. Nous aurons l'occasion d'en discuter à nouveau. Il fallait, comme je l'ai dit tout à l'heure, proposer une loi pour ce qui concerne la STIV et la société

de transports interurbains de Charleroi, parce qu'il n'est pas possible de régler ce problème par voie d'arrêté royal.

Il n'existe pratiquement plus de ville de l'importance de Verviers qui dispose d'une société de transports intercommunaux. A Verviers, une série de lignes sont à la fois desservies par la STIV et la SNVC. A partir du moment où nous voulons réaliser un certain nombre d'économies et procéder à des rationalisations, il apparaît logique que la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux reprenne le réseau de la STIV, ce qui ne réduira en rien les services rendus à la population de Verviers. Il s'agira simplement d'un transfert de ces services. Je rappelle toutefois que ce projet de loi ne peut être mis en application qu'à partir du moment où le projet de loi sur la fusion SNCB-SNCV sera adopté.

Mesdames, messieurs, je crois avoir répondu ainsi à l'ensemble des questions qui m'ont été posées. Je remercie encore les intervenants des suggestions qu'ils m'ont faites. Par ailleurs, je les invite à me signaler les questions auxquelles je n'ai pas donné suite. Je m'efforcerai d'y répondre par écrit. (*Applaudissements sur certains bancs.*)

M. Vanderpoorten. — Applaudissements sur les bancs socialistes wallons ? (*Sourires.*)

M. Wyninckx. — Les socialistes flamands ont applaudi, monsieur Vanderpoorten.

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, ik had nog graag iets gezegd aan de minister.

In uw repliek, mijnheer de minister, bent u bij de verdediging van wat u de fusie van de NMBS en de NMVB noemt, niet ingegaan — ik begrijp het — op de argumenten ten gronde die ik daartegen heb aangehaald.

Het is niet het ogenblik om daar verder bij stil te staan. Maar, om te vermijden dat later onaangename misverstanden zouden ontstaan zij het u bekend dat de manier waarop u de regeringsverklaring interpreteert, namelijk een fusie *pure et simple* van de NMBS en de NMVB, niet is zoals wij het zien.

Wij gaan overmogen met vakantie.

De heer Vanderpoorten. — Wij vergaderen eventueel nog een ganse maand. Voor mij niet gelaten !

De heer De Bondt. — Wij zullen dus nog de gelegenheid hebben u daarover nader in te lichten.

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

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1981

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BE- GROTINGSJAAR 1981

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 1981.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1981.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (*Voir document n° 5-XIV-1, session 1980-1981, du Sénat, et docu-*

ment n° 4-XIV-1, session 1980-1981, de la Chambre des représentants.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 5-XIV-1, zitting 1980-1981, van de Senaat, en stuk nr. 4-XIV-1, zitting 1980-1981, van de Kamer van volksvertegenwoordigers.)

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

*Crédits pour les dépenses courantes (titre I)
et pour les dépenses de capital (titre II)*

Article 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1981, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes	70 929,2	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital	8 980,5	23 853,7	20 713,6
Totaux (titres I et II)	79 909,7	23 853,7	20 713,6

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

*Kredieten voor de lopende uitgaven (titel I)
en voor de kapitaaluitgaven (titel II)*

Artikel 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1981 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonneringskredieten
TITRE I			
Lopende uitgaven	70 929,2	—	—
TITRE II			
Kapitaaluitgaven	8 980,5	23 853,7	20 713,6
Totaux (titels I en II)	79 909,7	23 853,7	20 713,6

Die kredieten worden opgesomd onder de titels I en II 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 100 000 francs.

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot

een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulpelden en toelagen van sociale aard (sectie 31: art. 33.02; sectie 35: art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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 :

Titre 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, artikels 12.01, 12.25, 31.01, 33.01, 34.04.

Sectie 32, artikels 12.01, 12.22, 12.24.

Sectie 33, artikels 12.01, 12.24.

Sectie 35, artikels 12.01, 33.01.

Sectie 36, artikels 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 geboortetoeelagen en van de vergoedingen voor begrafenis-kosten 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 subsidie, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 33 (enseignement) du titre I — Dépenses courantes, peuvent être payés sous forme de dépenses fixes.

Art. 7. De weddetoeelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 33 (onderwijs) van titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. Le crédit provisionnel inscrit à l'article 01.01 de la section 37 du titre I du présent budget peut être réparti selon les besoins par voie d'arrêté royal entre les articles appropriés du même titre.

Art. 8. Het provisioneel krediet ingeschreven onder artikel 01.01 van sectie 37 van titel I van deze begroting mag, volgens de behoeften, worden verdeeld over de passende artikels van dezelfde titel door middel van een koninklijk besluit.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses de capital

Art. 9. 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. 9. 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. 10. Le ministre des Communications est autorisé à accorder des avances provisionnelles à valoir sur les crédits d'ordonnement alloués pour l'année budgétaire 1981 aux articles 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (section 31 — Transports et Aéronautique) à concurrence des prestations accomplies par la Société nationale des Chemins de Fer belges et non encore remboursées à celle-ci par l'Etat.

Art. 10. De minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd provisionele voorschotten toe te staan in vermindering van de ordonnanceringskredieten verleend voor het begrotingsjaar 1981 op de artikelen 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (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. 11. 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 1981 aux articles 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (section 31 — Transports et Aéronautique),

opérer des transferts entre crédits d'engagement et entre crédits d'ordonnement.

L'arrêté royal de transfert doit être contresigné par le ministre du Budget.

Art. 11. 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 1981 onder de artikelen 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (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. 12. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 10 079,9 millions de francs pour les recettes et à 10 743,4 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. 12. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 10 079,9 miljoen frank voor de ontvangsten en op 10 743,4 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. 13. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes de l'année 1981 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 547 410 000 francs et pour les dépenses à 4 584 203 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 1 711 200 000 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 350 millions de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 484 000 000 de francs et les dépenses pour ordre à 484 000 000 de francs.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 13. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwezen voor het jaar 1981.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 547 410 000 frank en voor de uitgaven 4 584 203 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 1 711 200 000 frank.

De Regie der Luchtwegen is ertoe gemachtigd:

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

2^o De beschikbaarheden van haar Bijzonder Fonds als bedrijfskapitaal voor haar lopende uitgaven te gebruiken ten belope van een maximumbedrag van 350 miljoen frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 484 000 000 frank en de uitgaven voor orde op 484 000 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 14. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure de l'année 1981 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 107 997 000 francs et pour les dépenses à 117 997 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 5 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 7 541 000 francs et les dépenses pour ordre à 7 541 000 francs.

Art. 14. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart voor het jaar 1981.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 107 997 000 frank en voor de uitgaven 117 997 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 5 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 7 541 000 frank en de uitgaven voor orde op 7 541 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 15. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1981 annexe à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 158 015 000 francs et pour les dépenses à 4 157 405 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 225 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 1 298 267 000 francs et les dépenses pour ordre à 1 298 267 000 francs.

Le ministre des Finances est autorisé à payer, à partir du 1^{er} janvier 1981, 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 1981.

Art. 15. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1981.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 158 015 000 frank en voor de uitgaven 4 157 405 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 225 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 1 298 267 000 frank en de uitgaven voor orde op 1 298 267 000 frank.

De minister van Financiën wordt gemachtigd, met ingang van 1 januari 1981, 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 1981.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1980-1981
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1980-1981

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNÉE BUDGETAIRE 1980

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE 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 ajustant le budget du ministère de Communications de 1980.

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 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 document n° 6-XIV-1, session 1980-1981, du Sénat, et document n° 5-XIV-1, session 1980-1981, de la Chambre des représentants.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 6-XIV-1, zitting 1980-1981, van de Senaat, en stuk nr. 5-XIV-1, zitting 1980-1981, van de Kamer van volksvertegenwoordigers.)

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

I. — *Kredietaanpassingen*

Art. 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 1980, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken):

AANPASSINGEN	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonnancingskredieten
TITEL I			
<i>Lopende uitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	52,2	—	—
Verminderings	1 823,9	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren	77,4	—	—
TITEL II			
<i>Kapitaaluitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	1 003,2	2,3	2,3
Verminderings	490,0	2 939,4	594,4
Bijkredieten voor vroegere jaren	—	—	—

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 1980, 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	52,2	—	—
Réductions	1 823,9	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures	77,4	—	—
TITRE II			
<i>Dépenses de capital</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	1 003,2	2,3	2,3
Réductions	490,0	2 939,4	594,4
Crédits supplémentaires pour années antérieures	—	—	—
— Aangenomen.			
Adopté.			

II. — Diverse bepalingen

Art. 2. De minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd te verzoeken aan de terugvordering ten laste van de heer D., gewezen lid bij het vroegere bestuur der Staatsspoorwegen, van de som van 302 274 frank uit hoofde van toelagen uitgekeerd aan betrokkene.

II. — Dispositions diverses

Art. 2. Le ministre des Communications est dispensé de recouvrer, à charge de M. D., ancien membre de la précédente administration des Chemins de fer de l'Etat, la somme de 302 274 francs du chef d'allocations versées à l'intéressé.

— Aangenen.
Adopté.

Art. 3. De minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd een bedrag van 111 556 frank, zijnde de in kapitaal uitgedrukte rente ter vergoeding van de beroepsziekte van de heer E. D., lid bij het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, uit te keren.

Art. 3. Le ministre des Communications est autorisé à verser, sous forme de rente exprimée en capital, une somme de 111 556 francs en dédommagement de la maladie professionnelle de M. E. D., membre de l'administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

— Aangenen.
Adopté.

Art. 4. De minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd te verzoeken aan de terugvordering van de som van 2 233 330 frank ten laste van de PVBA Armement R. G. te Antwerpen, welke deze verschuldigd is uit hoofde van de verleende crisisvoorschotten.

Art. 4. Le ministre des Communications est dispensé de procéder au recouvrement à charge de la SPRL Armement R. G. à Antwerpen de la somme de 2 233 330 francs qui lui avait été accordée sous forme d'avances de crise.

— Aangenen.
Adopté.

Art. 5. De minister van Verkeerswezen wordt ontslagen van de terugvordering, ten laste van de heer R. P., van het bedrag van 20 000 frank als renteloze lening toegekend bij toepassing van het Akkoord-Protocol van 23 oktober 1975 gesloten tussen de minister van Verkeerswezen en de schippersverenigingen.

Art. 5. Le ministre des Communications est dispensé de recouvrer à charge de M. R. P., la somme de 20 000 francs lui allouée comme prêt improductif en application du Protocole d'Accord du 23 octobre 1975 conclu entre le ministre des Communications et les associations de bateliers.

— Aangenen.
Adopté.

Art. 6. Het provisioneel krediet ingeschreven onder het artikel 01.01 van sectie 37 van titel I van de begrotingstabel opgenomen in de wet van 11 juni 1980 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1980, mag volgens de behoeften worden verdeeld over de passende artikelen van dezelfde titel door middel van een koninklijk besluit.

Art. 6. Le crédit provisionnel inscrit à l'article 01.01 de la section 37 du titre I du tableau du budget repris dans la loi du 11 juin 1980 contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1980, peut être réparti selon les besoins par voie d'arrêté royal entre les articles appropriés du même titre.

— Aangenen.
Adopté.

Art. 7. De bij deze wet toegestane kredieten zullen door de algemene middelen der Schatkist gedekt worden.

Art. 7. Les crédits accordés par la présente loi seront couverts par les ressources générales du Trésor.

— Aangenen.
Adopté.

Art. 8. Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.

Art. 8. Cette loi entre en application le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

— Aangenen.
Adopté.

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

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

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

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

De heer Vanderpoorten. — Mijnheer de Voorzitter, zou het niet decent zijn nu de vergadering te sluiten? Vele collega's hebben reeds van twee uur af onafgebroken en aandachtig de zeer interessante uiteenzettingen beluisterd. Hun vermoeidheid openbaart zich echter. Een volledige fractie is afwezig. Wij begrijpen dit. Moeten wij ook niet denken aan ons lijfelijk geluk, mijnheer de Voorzitter? Ik veronderstel dat alle aanwezigen mijn voorstel steunen. Het komt er niet op aan de zaken te rekken. Wij willen toekomstige week wel terugkomen. Wij zijn immers de slaven van onze parlementaire arbeid. U moet begrip hebben voor mijn met ontroering gestelde vraag.

De Voorzitter. — Ik heb daar begrip voor, mijnheer Vanderpoorten. In de loop van de vergadering stelde ik echter voor ook de punten 2, 3, 4 en 5 van onze agenda vandaag te behandelen. Voor mij hoeft dit niet, maar ik zie dat bepaalde sprekers trouw gewacht hebben tot punt 1 van de agenda was afgehandeld. De minister van Financiën is speciaal naar de Senaat gekomen om de vier volgende punten van de agenda met ons te bespreken.

De heer Vanderpoorten. — Ik denk ook aan het personeel, mijnheer de Voorzitter!

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

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, de heer Vanderpoorten is door dezelfde gevoelens bezielde als ik, maar met het oog op een ander ogenblik. Het zou goed zijn de afgesproken agenda zover mogelijk af te handelen, zodat wij en onze eegaa's, aan wie de heer Vanderpoorten, maar ook ik en de andere collega's telkens aan terugdenken, in het weekend zouden van inspanningen gespaard blijven. Wij zullen bijgevolg ons gezinsgeluk nog meer bevorderen wanneer wij nu enkele ogenblikken luisteren naar de collega's die over de volgende punten van de agenda belangrijke dingen te zeggen hebben.

De heer Vanderpoorten. — Misschien kunnen wij een compromis sluiten, mijnheer de Voorzitter, en de vergadering om 9 uur beëindigen.

De Voorzitter. — Ik ben het daarmee eens, mijnheer Vanderpoorten. In het begin van de vergadering werd trouwens berekend dat wij tot 9 uur vanavond zouden werken.

ONTWERP VAN WET WAARBIJ NIEUWE VOORLOPIGE KREDIETEN WORDEN GEOPEND WELKE IN MINDERING KOMEN VAN DE BEGROTING VAN DE DUITSTALIGE GEMEENSCHAP VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1981

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI OUVRANT DE NOUVEAUX CREDITS PROVISOIRES A VALOIR SUR LE BUDGET DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1981

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet waarbij nieuwe voorlopige kredieten worden geopend die in mindering komen van de begroting van de Duitstalige Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1981.

Nous abordons l'examen du projet de loi ouvrant de nouveaux crédits provisoires à valoir sur le budget de la Communauté germanophone de l'année budgétaire 1981.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer Vandenaabeele, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, ik verwijs naar mijn verslag.

M. le Président. — 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 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.

Artikel één luidt:

Artikel 1. Nieuwe voorlopige kredieten, welke in mindering komen van de begroting voor het begrotingsjaar 1981, zijn geopend ten behoeve van:

Voor de minister van de Vlaamse Gemeenschap en voor de minister van de Franse Gemeenschap:

Titel I: Lopende uitgaven:

— Niet-gesplitste kredieten: 42 500 000 frank.

Titel II: Kapitaaluitgaven:

— Niet-gesplitste kredieten: 14 000 000 frank.

Article 1^{er}. De nouveaux crédits provisoires, à valoir sur le budget de l'année budgétaire 1981, sont ouverts, à savoir:

Pour le ministre de la Communauté flamande et pour le ministre de la Communauté française:

Titre I: Dépenses courantes:

— Crédits non dissociés: 42 500 000 francs.

Titre II: Dépenses de capital:

— Crédits non dissociés: 14 000 000 de francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. De bij deze wet verleende voorlopige kredieten mogen niet aangewend worden tot lopende en kapitaaluitgaven vroeger niet toegelaten door de wetgevende macht.

Art. 2. Les crédits provisoires alloués par la présente loi ne peuvent être affectés à des dépenses courantes et à des dépenses de capital non autorisés antérieurement par le législateur.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. Het bedrag van de ordonnanceringskredieten van titel II — Kapitaaluitgaven, geopend onder het artikel 1 van de wet van 2 april 1981, wordt van 21 900 000 frank teruggebracht tot 10 900 000 frank.

Art. 3. Le montant des crédits d'ordonnancement du titre II — Dépenses de capital, ouverts à l'article 1^{er} de la loi du 2 avril 1981, est ramené de 21 900 000 francs à 10 900 000 francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. Deze wet treedt in werking op 1 juli 1981.

Art. 4. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 1981.

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Wij stemmen morgen over het geheel van het ontwerp van wet.

Nous voterons demain sur l'ensemble du projet de loi.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE EINDREGELING VAN DE BEGROTINGEN VAN HET JAAR 1976 VAN DE MINISTERS VAN ALGEMEEN BESTUUR VAN DE STAAT, VAN DE STAATSBEDRIJVEN EN VAN INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI CONTENANT LE REGLEMENT DEFINITIF DES BUDGETS DES SERVICES D'ADMINISTRATION GENERALE DE L'ETAT, DES ENTREPRISES D'ETAT ET D'ORGANISMES D'INTERET PUBLIC DE L'ANNEE 1976

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet houdende eindregeling van de begrotingen van het jaar 1976.

Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le règlement définitif des budgets de l'année 1976.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer Lagae, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, heren ministers, dames en heren, ingaande op de wens van bepaalde collega's, heb ik mij voorgenomen dit verslag kort toe te lichten.

De eindregeling van de begroting van het jaar 1976 sluit met een tekort op de rijksbegroting van 60 miljard voor de lopende verrichtingen. Die begroting was voor 1976 ingediend met een tekort van 17 miljard, met dien verstande dat het over een eenheidsbegroting ging, wat betekent dat de aflossingselementen daarin niet zijn opgenomen. Als ontvangsten had men oorspronkelijk 663 miljard frank voorzien. Het is in werkelijkheid 656 miljard geworden, wat een stuk minder is. Voor de lopende uitgaven daarentegen had men 680 miljard voorzien. Het zijn 717 miljard geworden. Dat is een belangrijke afwijking en dat verantwoordt de maatregelen die in 1976 en 1977 werden genomen.

De commissie heeft de eindregeling van de Staat voor 1976 aangenomen met algemene stemmen. Ik vraag nochtans aan de vergadering daaruit niet af te leiden dat de commissie onmiddellijk akkoord ging met deze eindregeling. Zij heeft, zoals het verslag getuigt, vrij uitvoerig betreurd dat de eindregeling zo laat komt. Niettegenstaande wij pas nu deze eindregeling behandelen, zijn er nog twee parastatalen, namelijk het Wegenfonds en de Regie der Luchtwezen, waarvan de eindregeling nog niet kon worden afgewerkt.

Een punt dat onze bijzondere aandacht vraagt, betreft de bijkredieten. Er zijn 6,6 miljard bijkredieten gevraagd die door de goedkeuring van dit ontwerp een wettelijke grondslag bekomen. De helft daarvan namelijk 2,9 miljard, is bestemd voor de begroting van Nationale Opvoeding, Franse sector.

Deze werkwijze is te betreuren. Eerst en vooral beschikken de ministers over de begroting die meestal niet zo snel wordt afgehandeld, zodat ze daarna in vele gevallen hun begroting nog kunnen amenderen voordat ze ter goedkeuring wordt voorgelegd. Als derde mogelijkheid beschikken zij nog over de bijbladen. En, als vierde mogelijkheid, beschikken zij nog over bijbladen van de voorgaande jaren. Tenslotte, stellen wij vast dat voor nog zeer belangrijke bedragen, bijkredieten moeten worden gevraagd in de eindregeling.

In dit verslag vindt u ook de regeling die werd getroffen tussen de Staat enerzijds en de NMBS anderzijds, opnieuw iets waarover vandaag reeds werd gehandeld. De Schatkist heeft de kwestie opgelost door te verzaken aan haar schuldvordering op de spoorwegen, omdat de Schatkist meende dat de spoorwegen niet in staat waren dat te betalen, tenzij ze eerst een voldoende ruime subsidie zouden krijgen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Waltniel. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, die zo actief met ons op dit late avonduur in volle vakantie nog over ernstige zaken komen spreken en luisteren, ik moge allereerst de voorzitter van de commissie voor Financiën, de heer Lagae, feliciteren met het verslag dat hij over dit wetsontwerp heeft opgesteld. Het is immers niet courant dat de voorzitter van de commissie het stuur in handen neemt om zelf het verslag van een wetsontwerp te maken.

Geachte collega Lagae, het is niet omdat het tot de geploegenheden behoort dat ik de verslaggever feliciteer.

De heer Gramme, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Dit verslag bevat, naast de juiste weergave van de bespreking in de commissie, eveneens, — en ik heb de besprekingen bijgewoond — een reeks inlichtingen die in de commissie niet werden gevraagd maar die u, als verslaggever, toch in dit document meende te moeten vermelden, omdat zij van aard zijn de ganse problematiek nader toe te lichten en een juist inzicht te verschaffen in de aangelegenheden die wij nu moeten bespreken. Zij zijn de vrucht van de persoonlijke opzoekingen en inspanningen van de verslaggever en zij zijn er des te waardevoller om.

Ik heb enkele punten uit het verslag gelicht. Zo vermeldt u op de eerste bladzijde, ik hoop dat er geen drukfout in staat, dat het totale uitgaven-excedent, met andere woorden het totale begrotingstekort, sedert 1830 ten opzichte van de begroting van 1976, dus op 146 jaar, de som van 280 484 876 876 frank bedraagt.

Ik lees elke dag de financiële pers, luister elke dag naar *Actueel*, spreek met collega's en stel daarbij vast dat voor volgend jaar van een tekort van 350 miljard wordt gesproken, daar waar wij sedert onze onafhankelijkheid tot 1976 slechts een tekort kenden van 280 miljard. Waar gaan wij naartoe? Wat ik in het verslag heb gelezen is juist. U heeft zich niet vergist, mijnheer de verslaggever, en het gaat ook niet om een drukfout. Het stemt tot nadenken wanneer wij het cijfer van 280 miljard dat u hebt geciteerd, plaatsen tegenover de recente cijfers van het deficit voor 1981.

Gezien het gevorderde uur zal mijn betoog kort zijn. Vandaag, veertien juli 1981 bespreken wij de eindregeling van de begroting van 1976. Dit wetsontwerp moest, volgend de wet, ingediend zijn bij het Parlement in de loop van de maand augustus volgend op het begrotingsjaar, dit wil zeggen in de loop van augustus 1977.

Het is niet de eerste keer dat wij hier met zoveel vertraging een dergelijk wetsontwerp bespreken. Bij een vorige bespreking was de heer Willy De Clercq nog minister van Financiën en heb ik eveneens dit podium bestegen om een gelijkaardige opmerking te formuleren en te klagen over het feit dat zoveel jaren verlopen tussen de bespreking van de begroting zelf en de bespreking van de eindregeling van die begroting. Men heeft mij toen geantwoord dat dit te wijten was aan verschillende redenen. De verslaggever heeft ook redenen voor deze vertraging opgegeven, onder meer de invoering van het nieuw boekhoudkundig stelsel, de toepassing van het mechanografisch systeem door de Thesaurie — ik hoop dat het niet dezelfde machines zijn dan die welke worden gebruikt door het Bestuur der Postchecks — en de invoering van de culturele en gewestelijke begrotingen.

Volgens het verslag werd de eindregeling van de begroting 1976 ingediend bij het Rekenhof, de emanatie van de Kamer van volksvertegenwoordigers, op 28 december 1979. Wie kan rekenen, zal vaststellen dat dit met een vertraging is van ongeveer twee jaar en vijf maanden.

Dit is onaanvaardbaar! Een ieder moet zijn taak naar behoren vervullen, ook de rekenplichtigen van de Staat. In een gemeente moet de rekening over een begroting klaar zijn op 1 april van het jaar volgend op het begrotingsjaar. De gemeenteontvangers moeten zich daar stipt aan houden en doen dit ook. Toevallig ben ik verantwoordelijk voor de financiën van mijn gemeente. Ik kan u verzekeren dat op 1 april de oppositieleden daar zijn om de rekeningen te komen nakijken. Wat geldt voor ondergeschikte besturen moet ook gelden voor de Staat. De drie redenen van de vertraging, die in het verslag zijn opgesomd, gelden beslist voor 1976. Men keert de wereld niet om in een dag.

Ik vind het evenwel erg op pagina 2 volgende verklaring van de minister te moeten lezen: «De vertraging is eveneens te wijten aan de laattijdige overlegging van de beheersrekeningen van sommige rekenplichtigen wier verrichtingen moeten worden opgenomen in de eindregeling van de begroting.» Op pagina 4 lees ik: «De minister antwoordt dat de rekeningen van het Wegenfonds en van de Regie der Luchtwezen ontbreken. Die rekeningen zijn niet tijdig verstrekt door de betrokken instellingen of zijn niet goedgekeurd door het Rekenhof.»

Als dat zo in het verslag staat, dat kan men niet meer beweren dat de laattijdigheid, die ik hier opnieuw aanklaag, het gevolg is van het invoeren van nieuwe systemen van boekhouding, van de aankoop van nieuwe machines, van nieuwe culturele begrotingen, en dies meer. Het zijn twee schuldige bekentenissen van tekortkomingen die niet te wijten zijn aan systemen of machines, maar aan nalatigheden van personen.

Waarom was de rekening van het Wegenfonds niet tijdig ingediend? Waarom was de rekening van de Regie der Luchtwezen niet tijdig klaar en waarom is er een vertraging bij het indienen van de rekeningen door de rekenplichtigen?

We moeten ernstig blijven. Niemand kan midden 1981 nog zinnig discussiëren over de uitvoering van de begroting van 1976. De omstandigheden zijn in vijf jaar grondig gewijzigd en de cijfers hebben niet meer dezelfde betekenis. Zoals ik voor een paar jaar tijdens een gelijkaardige bespreking heb gezegd, kan zo iets niet door de beugel. Mijn betoog viseert geen enkele politieke partij, of geen enkel minister, het is geïnspireerd door de bezorgdheid om een goede, efficiënte en wettelijke werking van het staatsapparaat, vooral dan wat de financiële aangelegenheden betreft.

Een rekening is belangrijker dan een begroting. We weten allemaal wat er met een begroting kan gebeuren. U herinnert zich wat zich heeft voorgedaan bij het opstellen van de begroting 1981. Men is begonnen met een deficit van 90 miljard, maar na de programmawet en de Maribel-operatie, komt men nu tot een deficit van 240 à 250 miljard.

De heer Wyninckx. — Welke ministers hebben die begroting opgesteld?

De heer Vanderpoorten. — Ze is zeer goed opgesteld, maar slecht uitgevoerd.

De heer Pede. — Het deficit kon worden beperkt tot 50 miljard, zei de minister.

De heer Waltniel. — De rekening geeft weer wat in werkelijkheid uitgegeven en ontvangen werd; de rekening is de werkelijkheid. Dit document is dus nog belangrijker dan de begroting.

Tot slot wou ik vragen er bij de bevoegde instanties, vooral bij de inspecteurs van Financiën gedelegeerd bij ieder departement en bij de regeringscommissarissen in de diverse regies en parastatalen, met klem op aan te dringen dat ze stipt de opdracht zouden vervullen waarvoor ze werden aangesteld.

Er is wel een lichtpunt in het verslag, namelijk waar de rapporteur op pagina 3 vermeldt dat er de jongste jaren enige — dit is voorzichtig uitgedrukt — verbetering merkbaar is en dat de nieuwe methode blijkbaar voor de rekening 1979 een vluggere behandeling mogelijk zal maken. Intussen wachten wij echter nog op de rekeningen 1977 en 1978.

Ik zeg alleen maar: afwachten en zien. (*Applaus op verschillende banken.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn aandacht werd op dit ontwerp gevestigd door de bijlage op pagina 5 van het verslag van de heer Lagae omdat op een som van uitgaven, van 6,7 miljard die hier geregeld worden er 3,9 miljard zijn die betrekking hebben op Nationale Opvoeding — u weet dat mijn belangstelling daar naar uitgaat — zegge 3 miljard aan de Franse sector en 900 miljoen aan de Nederlandse sector.

Ik heb mij dan veroorloofd na te gaan waar deze bedragen mogelijk vandaan komen. Ik heb de aseptische zin van de rapporteur gelezen op pagina 1: «Er werden voor 6,7 miljard uitgaven gedaan welke in dit wetsontwerp een wettelijke basis moeten bekomen.» Dit is een voorbeeld van aseptische formulering van een aangelegenheid waar heel wat achter steekt.

Vijfenvijftig procent van die 6,7 miljard heeft dus betrekking op Nationale Opvoeding. Ik heb nagegaan wat de begroting 1976 en het bijblad 1976 voor Nationale Opvoeding bevatten. Ziehier het resultaat van mijn opzoekingen. Voor de Franse sector: begroting 63,5 miljard, bijblad 3,1 miljard, rekening nog eens 3 miljard, samen 69,6 miljard. Voor de Nederlandse sector: begroting 79,6 miljard, bijblad 2,3 miljard, rekening 0,9 miljard, samen 82,8 miljard.

Als u de verdeling maakt van de middelen in begroting, bijblad en rekening, tussen de beide grote sectoren — de Nederlandse en de Franse — merkt u dat naarmate de democratische en parlementaire controle in intensiteit afneemt, de verhouding ten voordeel van de Franstaligen toeneemt.

Ik illustreer: bij de begroting was de verhouding 44 pct. Franstalig en 56 pct. Nederlandstalig. Bij het bijblad was de verhouding 60 pct. Franstalig en 40 pct. Nederlandstalig. Bij de afrekening die wij vandaag bespreken is de verhouding 77 pct. Franstalig en 23 pct. Nederlandstalig. Het is een merkwaardig fenomeen dat aantoonst dat er een omgekeerde relatie is tussen de intensiteit van de parlementaire controle en het onevenwicht in de verdeling tussen de sectoren.

Ik weet wel, mijnheer de rapporteur, dat er op bladzijde 3 wordt vermeld dat de uitgaven die in de rekening zijn opgenomen en die niet voorkomen op het budget of op het bijblad, betrekking hebben op betalingen verricht op de goedgekeurde kredieten voor bedragen die niet onderworpen zijn aan het voorafgaand advies van het Rekenhof of niet het voorwerp uitmaken van een beraadslaging in de Ministerraad in uitschakeling van het gekende artikel van de wet op het Rekenhof. Het is een punt waaraan wij meer dan gewone aandacht moeten besteden. Anders wordt de effectiviteit van onze parlementaire controle problematisch, om geen sterker woord te gebruiken.

De eigenlijke reden van mijn betoog — en hier richt ik mij tot u, mijnheer de Voorzitter, en ook tot de minister van Financiën — is het punt dat op bladzijde 5 van onze agenda van donderdag is vermeld onder nr. 3, c, namelijk pro memorie: ontwerp van wet houdende verhoging en vermindering van sommige voor het begrotingsjaar 1981 uitgetrokken kredieten, zomede toekenning van bijkredieten voor de uitgaven met betrekking tot 1980 en de vorige begrotingsjaren.

Uit de regeling van de werkzaamheden heb ik vernomen dat onze commissie voor de Financiën morgenochtend dit ontwerp zal bespreken. Ik heb het ontwerp zoals het door de Kamer van volksvertegenwoordigers is overgezonden onderzocht vanuit een oogpunt dat mij bijzonder interesseert, namelijk Nationale Opvoeding.

Ik heb tot mijn ontzetting, het woord is niet misplaatst, vastgesteld dat in het ontwerp dat ik zoeven heb geciteerd posten zijn in meer en in min op een begroting die niet bestaat. De begroting van Nationale Opvoeding voor het begrotingsjaar 1981 zal in de Senaat worden ingediend. Maar deze begroting is bij de Senaat niet ahangig gemaakt, hij is zelfs niet eens in kennis gesteld van het document. Men moet toch een minimum aan decent gedrag in ons land proberen te handhaven. Ik ben geen tegenstander van de behandeling van dit ontwerp in de commissie voor de Financiën. Het komt mij trouwens niet toe daarover een uitspraak te doen. Maar ik zou het bijzonder jammer vinden dat de Senaat ertoe zou worden gebracht — en hier richt ik mij tot de Voorzitter — dit ontwerp te bespreken in openbare vergadering met het oog op een conclusie bij wijze van stemming. Dat lijkt mij niet mogelijk omdat bestanddelen uit dit ontwerp niet bestaan. Hoe kan men correcties in meer of min bij wijze van een bijblad op een begroting voor 1981 aanbrengen in een begroting die niet bestaat? Ik meen dat die kwestie aan de aandacht van onze collega's van de Kamer is ontgaan.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Men kan in het algemeen de Senaat niet tegenwerpen dat hij niet met voldoende interesse de aangelegenheden die hij moet behandelen zou onderzoeken. Dit is mijn bijdrage in dit geval. (Applaus op de banken van de CVP.)

De heer Lagae. — Bravo!

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Vandeputte.

De heer Vandeputte, minister van Financiën. — Mijnheer de Voorzitter, mijne heren, ik betreur ten eerste de gevoelige overschrijding die zich voorgedaan heeft in de begroting van 1976. Ik ben ook ten eerste teleurgesteld over de laattijdigheid waarmee de rekeningen van dat dienstjaar worden afgesloten. Naar mijn mening is de uitleg die gegeven wordt voor die vertraging door verscheiden instanties niet bevredigend. Ik heb in die zin gesproken toen deze aangelegenheid werd behandeld in de Senaatscommissie en ik bevestig hier dit standpunt.

Ik heb ook in de commissie hulde gebracht aan de ernst en de bezorgdheid waarmee verscheiden senatoren deze wantoestand hebben aangeklaagd. Zij hadden volkomen gelijk. Zoals daarstraks nog werd gezegd, zijn dergelijke mistoestanden eigenlijk een aanfluiting van onze fundamentele publiekrechtelijke democratische instellingen. Het is dus de plicht van de minister om alles in het werk te stellen om in de toekomst daarin verbetering te brengen, maar ik moet daar met passende bescheidenheid aan toevoegen dat wanneer de minister heeft af te rekenen met sommige administratieve procedures, zijn mogelijkheden vaak bijzonder beperkt zijn. (Applaus op de banken van de meerderheid.)

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

TITEL I. — Begrotingsjaar 1976

Hoofdstuk I. — Vastleggingen gedaan ter uitvoering van de begroting

§ 1. Vaststelling van de vastleggingen

Artikel 1. De vastleggingen van uitgaven uitgevoerd ten laste van de kredieten van het begrotingsjaar 1976 belopen overeenkomstig de bijgaande tabel A, kolom 7, de som van 55 050 069 175 frank. Dit bedrag bevat:

- Lopende verrichtingen: 21 797 746 054 frank;
- Kapitaalverrichtingen: 33 252 323 121 frank.

TITRE I. — Année budgétaire 1976

Chapitre I. — Engagements effectués en exécution du budget

§ 1. Fixation des engagements

Article 1^{er}. Les engagements de dépenses effectués à charge des crédits de l'année budgétaire 1976 s'élèvent, d'après le tableau A ci-joint, colonne 7, à la somme de 55 050 069 175 francs, montant se décomposant comme suit:

- Opérations courantes: 21 797 746 054 francs;
- Opérations de capital: 33 252 323 121 francs.
- Aangenen.

Adopté.

§ 2. Vaststelling van de vastleggingskredieten

Art. 2. De vastleggingskredieten beschikbaar ten behoeve van de ministeriële departementen voor de vastleggingen van het begrotingsjaar 1976 belopen in totaal 69 947 848 162 frank (overeenkomstig dezelfde tabel A, kolom 6).

Onder te verdelen in:

— Lopende uitgaven: 22 336 145 424 frank;

— Kapitaaluitgaven: 47 611 702 738 frank.

Dit bedrag bevat:

	Lopende verrichtingen	Kapitaal- verrichtingen
1) De oorspronkelijke vastlegingskredieten toegestaan bij de begrotingswetten . . . F	21 552 100 000	37 314 400 000
2) De aanpassing van kredieten:		
— Verhogingen	574 000 000	3 052 500 000
— Verminderingen	— 545 400 000	— 2 982 400 000
3) De overgedragen kredieten van het begrotingsjaar 1975 naar 1976 bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963	755 445 424	10 227 202 738
Totaal . . . F	22 336 145 424	47 611 702 738
	69 947 848 162	

Tabel A, kolommen 2, 3, 4 en 5.

§ 2. Fixation des crédits d'engagement

Art. 2. Les crédits d'engagement dont les départements peuvent disposer pour les engagements de l'année budgétaire 1976 s'élèvent à 69 947 848 162 francs (tableau annexe A, colonne 6).

Se décomposant comme suit:

— Opérations courantes: 22 336 145 424 francs;

— Opérations de capital: 47 611 702 738 francs.

Cette somme comprend:

	Opérations courantes	Opérations de capital
1) Les crédits d'engagement primitifs alloués par les lois budgétaires F	21 552 100 000	37 314 400 000
2) Les ajustements de crédits:		
— Augmentations	574 000 000	3 052 500 000
— Diminutions	— 545 400 000	— 2 982 400 000
3) Les reports de l'année budgétaire 1975 à 1976 en vertu des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963	755 445 424	10 227 202 738
Totaux . . . F	22 336 145 424	47 611 702 738
	69 947 848 162	

Tableau A, colonnes 2, 3, 4 et 5.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. De in totaal voor het begrotingsjaar 1976 verleende vastlegingskredieten worden overeenkomstig tabel A, kolommen 9 en 10 verminderd met:

1) Vastlegingskredieten die bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 naar het begrotingsjaar 1977 worden overgedragen F	510 168 808	13 526 686 604
Totaal F	14 036 855 412	
2) Beschikbaar gebleven en definitief geannuleerde vastlegingskredieten F	28 230 562	832 693 013
Totaal F	860 923 575	

Art. 3. Le montant total des crédits d'engagement alloués pour l'année budgétaire 1976 est réduit, conformément au tableau A, colonnes 9 et 10, des:

1) Crédits d'engagement reportés à l'année budgétaire 1977 en application des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963 F	510 168 808	13 526 686 604
Total F	14 036 855 412	
2) Crédits d'engagement restés disponibles et annulés définitivement F	28 230 562	832 693 013
Total F	860 923 575	

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. Ingevolge de bepalingen vervat in de bovengenoemde artikelen 2 en 3 worden de definitieve vastlegingskredieten van het begrotingsjaar 1976 vastgesteld op 55 050 069 175 frank.

Dit bedrag bevat:

— Lopende verrichtingen: 21 797 746 054 frank;

— Kapitaalverrichtingen: 33 252 323 121 frank.

Die sommen zijn gelijk aan de ten laste van het begrotingsjaar geboekte vastleggingen (tabel A, kolommen 7 en 11).

Art. 4. Par suite des dispositions contenues dans les articles 2 et 3 ci-dessus, les crédits d'engagement définitifs de l'année budgétaire 1976 sont fixés à 55 050 069 175 francs.

Montant se décomposant comme suit:

— Opérations courantes: 21 797 746 054 francs;

— Opérations de capital: 33 252 323 121 francs.

Ces sommes sont égales aux engagements enregistrés à charge de l'année budgétaire (tableau A, colonnes 7 et 11).

— Aangenomen.

Adopté.

Hoofdstuk II. — Ontvangsten en uitgaven gedaan ter uitvoering van de begroting

§ 1. Vaststelling van de ontvangsten

Art. 5. De op het begrotingsjaar 1976 ten behoeve van de Staat vastgestelde rechten bedragen, overeenkomstig de bijgaande tabel B, kolom 4, de som van 815 329 531 745 frank.

Deze som is vastgesteld als volgt:

— Lopende ontvangsten: 696 338 231 194 frank;

— Kapitaalontvangsten: 8 633 177 376 frank;

— Opbrengst der leningen: 110 358 123 175 frank.

Chapitre II. — Recettes et dépenses effectuées en exécution du budget

§ 1. Fixation des recettes

Art. 5. Les droits constatés au profit de l'Etat sur l'année budgétaire 1976 s'élèvent d'après le tableau B ci-annexé, colonne 4, à la somme de 815 329 531 745 francs.

Ce montant se subdivise comme suit:

— Recettes courantes: 696 338 231 194 francs;

— Recettes de capital: 8 633 177 376 francs;

— Produit des emprunts: 110 358 123 175 francs.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 6. De op hetzelfde begrotingsjaar aangerekende ontvangsten worden vastgesteld op 775 499 578 708 frank.

Deze som is vastgesteld als volgt:

— Lopende ontvangsten: 656 912 901 222 frank;

— Kapitaalontvangsten: 8 228 554 311 frank;

— Opbrengst der leningen: 110 358 123 175 frank.

(tabel B, kolom 5.)

Art. 6. Les recettes imputées sur la même année budgétaire sont fixées à 775 499 578 708 francs.

Cette somme se décompose comme suit:

- Recettes courantes: 656 912 901 222 francs;
- Recettes de capital: 8 228 554 311 francs;
- Produit des emprunts: 110 358 123 175 francs.
(tableau B, colonne 5.)
- Aangénomen.

Adopté.

Art. 7. De vastgestelde rechten nog te innen bij de afsluiting van het begrotingsjaar bedragen 39 829 953 037 frank.

Deze som wordt onderverdeeld als volgt:

a) Geannuleerd of in onbepaald uitstel gebrachte rechten:

- Lopende ontvangsten F 32 478 226
- Kapitaalontvangsten 9 969 808

Totaal F 42 448 034

b) Naar het volgende begrotingsjaar overgedragen rechten:

- Lopende ontvangsten F 39 392 851 746
- Kapitaalontvangsten 394 653 257

Totaal F 39 787 505 003

(tabel B, kolommen 6, 7 en 8.)

In de som van 39 392 851 746 frank is een bedrag van 5 416 607 frank begrepen, rechten ten laste van de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en voortkomend uit de liquidatie van de vroegere Nationale Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid — Vastgestelde rechten — Teruggevorderde gelden inzake werkloosheid. Van de invordering ervan wordt afgezien.

Art. 7. Les droits constatés restant à recouvrer à la clôture de l'année budgétaire s'élèvent à 39 829 953 037 francs.

Cette somme se décompose comme suit:

a) Droits annulés ou portés en surséance indéfinie:

- Recettes courantes F 32 478 226
- Recettes de capital 9 969 808

Total F 42 448 034

b) Droits reportés à l'année budgétaire suivante:

- Recettes courantes F 39 392 851 746
- Recettes de capital 394 653 257

Total F 39 787 505 003

(tableau B, colonnes 6, 7 et 8.)

La somme de 39 392 851 746 francs comprend un montant de 5 416 607 francs, droits à charge de l'Office national de l'Emploi et provenant de la liquidation de l'Office national du Placement et du Chômage — Droits constatés — Fonds récupérés en matière de chômage. Il est fait abandon du recouvrement de ces droits.

— Aangénomen.

Adopté.

§ 2. Vaststelling van de uitgaven

Art. 8. De tijdens het begrotingsjaar 1976 aangerekende verrichtingen worden vastgesteld als volgt:
(tabel C, kolommen 8, 9 en 10.)

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnances-ringskredieten
A. Voor de lopende uitgaven:		
1) Prestaties van de vorige jaren	F 28 512 929 421	982 963 871
2) Prestaties van het lopend jaar	686 579 713 882	11 279 091 684
Totaal	F 705 092 643 303	12 262 055 555
Algemeen totaal	F 717 354 698 858	

B. Voor de kapitaaluitgaven:

1) Prestaties van de vorige jaren	F 2 551 586 786	6 436 234 236
2) Prestaties van het lopend jaar	47 562 075 543	20 552 127 405
Totaal	F 50 113 662 329	26 988 361 641

Algemeen totaal F 77 102 023 970

C. Voor de aflossingen van de Rijksschuld:

1) Prestaties van de vorige jaren	F 17 853 035	—
2) Prestaties van het lopend jaar	41 974 162 835	—
Totaal	F 41 992 015 870	—

Algemeen totaal F 797 198 321 502 39 250 417 196

F 836 448 738 698

§ 2. Fixation des dépenses

Art. 8. Les opérations imputées à charge de l'année budgétaire 1976 sont arrêtées comme suit:
(tableau C, colonnes 8, 9 et 10.)

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
A. Pour les dépenses courantes:		
1) Prestations d'années antérieures	F 28 512 929 421	982 963 871
2) Prestations de l'année en cours	676 579 713 882	11 279 091 684
Total	F 705 092 643 303	12 262 055 555
Total général	F 717 354 698 858	
B. Pour les dépenses de capital:		
1) Prestations d'années antérieures	F 2 551 586 786	6 436 234 236
2) Prestations de l'année en cours	47 562 075 543	20 552 127 405
Total	F 50 113 662 329	26 988 361 641
Total général	F 77 102 023 970	
C. Pour l'amortissement de la Dette publique:		
1) Prestations d'années antérieures	F 17 853 035	—
2) Prestations de l'année en cours	41 974 162 835	—
Total	F 41 992 015 870	—
Total général	F 797 198 321 502	39 250 417 196
	F 836 448 738 698	

— Aangénomen.

Adopté.

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnances-ringskredieten
Art. 9. De ten laste van het begrotingsjaar 1976 uitgevoerde betalingen, verantwoord of geregulariseerd, belopen	F 787 222 765 375	39 208 570 000
	F 826 431 335 373	

(tabel C, kolom 11.)

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
Art. 9. Les paiements effectués, justifiés ou régularisés à charge de l'année budgétaire 1976 s'établissent comme suit	F 787 222 765 375	39 208 570 000
	F 826 431 335 375	

(tableau C, colonne 11.)

— Aangenomen.

Adopté.

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancementskredieten
Art. 10. De ten laste van de begroting aangerekende betalingen waarvan bij toepassing van artikel 32 van de wet van 28 juni 1963, de verantwoording of de regularisatie naar een volgend jaar wordt verwezen, belopen	F 9 975 556 127	41 847 196
	F 10 017 403 323	

(tabellen C, kolom 12, en D.)

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
Art. 10. Les paiements imputés à charge du budget et dont la justification est renvoyée à une année suivante en application de l'article 32 de la loi du 28 juin 1963 s'élèvent à	F 9 975 556 127	41 847 196
	F 10 017 403 323	

(tableaux C, colonne 12, et D.)

— Aangenomen.

Adopté.

§ 3. Vaststelling van de betalingskredieten

Art. 11. De betalingskredieten geopend ten behoeve van de ministeriële departementen voor het begrotingsjaar 1976, belopen in totaal 910 750 749 392 frank (tabel C, kolom 7).

Dat bedrag bevat:

1° Een som van 850 291 700 000 frank betalingskredieten toegestaan bij de begrotingswetten, samengesteld als volgt:

a) Oorspronkelijke begroting (tabel C, kolom 3).

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancementskredieten
— Lopende verrichtingen	F 669 010 927 723	12 684 940 000
— Kapitaalverrichtingen	51 374 400 000	33 363 760 000
— Aflossingen van de Rijks-schuld	42 017 472 277	—
Totaal	F 762 402 800 000	46 048 700 000

Algemeen totaal F 808 451 500 000

b) Aanpassing van de kredieten (tabel C, kolommen 4 en 5).

1) Verhogingen:

— Lopende verrichtingen	F 57 071 300 000	173 900 000
— Kapitaalverrichtingen	5 805 000 000	2 210 900 000
— Aflossingen van de Rijks-schuld	201 000 000	—
Totaal	F 63 077 300 000	2 384 800 000

Algemeen totaal F 65 462 100 000

2) Verminderingen:

— Lopende verrichtingen	F -19 147 900 000	- 109 900 000
— Kapitaalverrichtingen	- 1 994 500 000	-2 369 600 000
— Aflossingen van de Rijks-schuld	—	—
Totaal	F -21 142 400 000	- 2 479 500 000

Algemeen totaal F -23 621 900 000

2° Overdrachten van betalingskredieten bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 op de rijkscomptabiliteit en van bijzondere wetsbepalingen:

— Lopende verrichtingen	F 38 141 018 839	795 605 903
— Kapitaalverrichtingen	11 890 221 424	9 583 761 287
— Aflossing van de Rijks-schuld	48 441 939	—
Totaal	F 50 079 682 202	10 379 367 190

Algemeen totaal F 60 459 049 392
(tabel C, kolom 6.)

§ 3. Fixation des crédits de paiement

Art. 11. Les crédits de paiement ouverts aux départements ministériels pour l'année budgétaire 1976 s'élèvent au total à 910 750 749 392 francs (tableau C, colonne 7).

Ce montant comprend:

1° Une somme de 850 291 700 000 francs de crédits de paiements alloués par les lois budgétaires se décomposant comme suit:

a) Budgets primitifs (tableau C, colonne 3).

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes	F 669 010 927 723	12 684 940 000
— Opérations de capital	51 374 400 000	33 363 760 000
— Amortissements de la Dette publique	42 017 472 277	—
Total	F 762 402 800 000	46 048 700 000

Total général F 808 451 500 000

b) Ajustement des crédits (tableau C, colonnes 4 et 5).

1) Augmentations:

— Opérations courantes	F 57 071 300 000	173 900 000
— Opérations de capital	5 805 000 000	2 210 900 000
— Amortissements de la Dette publique	201 000 000	—
Total	F 63 077 300 000	2 384 800 000

Total général F 65 462 100 000

2) Diminutions:

— Opérations courantes	F -19 147 900 000	- 109 900 000
— Opérations de capital	- 1 994 500 000	-2 369 600 000
— Amortissements de la Dette publique	—	—
Total	F -21 142 400 000	- 2 479 500 000

Total général F -23 621 900 000

2° Reports de crédits de paiement en application des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963 sur la comptabilité de l'Etat et en vertu de dispositions spéciales:

— Opérations courantes	F 38 141 018 839	795 605 903
— Opérations de capital	11 890 221 424	9 583 761 287
— Amortissements de la Dette publique	48 441 939	—
Total	F 50 079 682 202	10 379 367 190

Total général F 60 459 049 392

(tableau C, colonne 6.)

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 12. Het bedrag van de voor het begrotingsjaar 1976 verleende betalingskredieten wordt verminderd met:

1) Niet-gebruikte betalingskredieten waarvan de overdracht geschiedt overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 en krachtens speciale wetsbepalingen, kredieten samengesteld als volgt:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnanceskredieten
— Lopende verrichtingen . . . F	40 923 068 557	1 175 382 786
— Kapitaalverrichtingen . . . F	16 027 270 656	13 397 138 538
— Aflossingen van de Rijks-schuld	244 309 442	—
Totaal . . . F	57 194 648 655	14 572 521 324

Algemeen totaal . . . F 71 767 169 979

2) Beschikbaar gebleven betalingskredieten die worden geannuleerd:

— Lopende verrichtingen . . . F	5 744 518 649	107 107 562
— Kapitaalverrichtingen . . .	934 684 597	2 403 321 108
— Aflossingen van de Rijks-schuld	30 588 904	—
Totaal . . . F	6 709 792 150	2 510 428 670

Algemeen totaal . . . F 9 220 220 820

De overdrachten en annulaties van betalingskredieten bedragen F 63 904 440 805 17 082 949 994

Totaal F 80 987 390 799

(tabel C, kolommen 14 en 15.)

Art. 12. Le montant des crédits de paiement alloués pour l'année budgétaire 1976 est réduit:

1) Les crédits de paiement non utilisés dont le report a lieu en application des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963 et en vertu de dispositions spéciales, crédits se décomposant comme suit:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . F	40 923 068 557	1 175 382 786
— Opérations de capital . . .	16 027 270 656	13 397 138 538
— Amortissements de la Dette publique	244 309 442	—
Total . . . F	57 194 648 655	14 572 521 324

Total général . . . F 71 767 169 979

2) Des crédits de paiement restés disponibles et qui sont annulés:

— Opérations courantes . . . F	5 744 518 649	107 107 562
— Opérations de capital . . .	934 684 597	2 403 321 108
— Amortissements de la Dette publique	30 588 904	—
Total . . . F	6 709 792 150	2 510 428 670

Total général . . . F 9 220 220 820

Les reports et annulations de crédits de paiement se montent à F 63 904 440 805 17 082 949 994

Total F 80 987 390 799

(tableau C, colonnes 14 et 15.)

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 13. a) Tot dekking van de uitgaven van het begrotingsjaar 1976 gedaan boven of buiten de kredieten uitgetrokken voor de dienst van de begrotingen, worden aanvullende kredieten toegekend als volgt:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnanceskredieten
— Lopende verrichtingen . . . F	6 684 883 947	—
— Kapitaalverrichtingen . . .	496 158	—
Totaal . . . F	6 685 380 105	—

Deze kredieten worden onderverdeeld zoals aangeduid in de tabellen C, kolom 13, en E.

Art. 13. a) Pour couvrir les dépenses de l'année budgétaire 1976 effectuées au delà ou en l'absence des crédits ouverts pour le service des budgets, des crédits complémentaires sont alloués comme suit:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . F	6 684 883 947	—
— Opérations de capital . . .	496 158	—
Total . . . F	6 685 380 105	—

Ces crédits sont répartis, ainsi qu'indiqué aux tableaux C, colonne 13, et E.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 14. Tengevolge van de bepalingen vervat in de artikelen 11, 12 en 13 worden de definitieve kredieten van het begrotingsjaar 1976 vastgesteld als volgt:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnanceskredieten
— Lopende verrichtingen . . . F	705 092 643 303	12 262 055 555
— Kapitaalverrichtingen . . .	50 113 662 329	26 988 361 641
— Aflossingen van de Rijks-schuld	41 992 015 870	—
Totalen . . . F	797 198 321 502	39 250 417 196

Algemene totalen . . . F 836 448 738 698

Die som is gelijk aan de ten laste van het begrotingsjaar aangerekende verrichtingen volgens tabel C, kolom 16.

Art. 14. Par suite des dispositions contenues dans les articles 11, 12 et 13, les crédits définitifs de l'année budgétaire 1976 sont fixés comme suit:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . F	705 092 643 303	12 262 055 555
— Opérations de capital . . .	50 113 662 329	26 988 361 641
— Amortissements de la Dette publique	41 992 015 870	—
Totaux . . . F	797 198 321 502	39 250 417 196

Totaux généraux . . . F 836 448 738 698

Ce montant est égal aux opérations imputées à charge de l'année budgétaire d'après le tableau C, colonne 16.

— Aangenomen.

Adopté.

§ 4. Vaststelling van de algemene eindcijfers van de begroting van het begrotingsjaar 1976

Art. 15. De algemene eindcijfers van de begroting van het begrotingsjaar 1976 worden definitief vastgesteld als volgt:

A. Lopende verrichtingen:

— Ontvangsten onder artikel 6 F	656 912 901 222
— Uitgaven onder artikel 8	717 354 698 858

Tekort zoals blijkt uit bijgaande tabel F . . . F 60 441 797 636

B. Kapitaalverrichtingen:		
— Ontvangsten onder artikel 6	F	8 228 554 311
— Uitgaven onder artikel 8		77 102 023 970
Tekort (tabel F)	F	68 873 469 659
C. Verrichtingen der Rijksschuld:		
— Ontvangsten: opbrengst der leningen (art. 6)	F	110 358 123 175
— Uitgaven: aflossing van de Rijksschuld (art. 8)		41 992 015 870
Ontvangstenexcedent (tabel F)	F	68 366 107 305
D. Alle verrichtingen samen:		
— Ontvangsten	F	775 499 578 708
— Uitgaven		836 448 738 698
Tekort voor het begrotingsjaar 1976	F	60 949 159 990
Deze som komt in meerdering van het bedrag van de uitgaven geordonnanceerd boven de begrotingsmiddelen bij het afsluiten van het begrotingsjaar 1975		
	F	219 535 707 886
	F	280 484 867 876
Deze laatste som zal naar de rekening van het begrotingsjaar 1977 worden overgedragen.		

§ 4. Fixation du résultat général du budget de l'année budgétaire 1976

Art. 15. Le résultat général du budget de l'année budgétaire 1976 est définitivement arrêté ainsi qu'il suit:

A. Opérations courantes:		
— Recettes fixées à l'article 6	F	656 912 901 222
— Dépenses fixées à l'article 8		717 354 698 858
Excédent des dépenses tel qu'il apparaît au tableau F ci-annexé	F	60 441 797 636
B. Opérations de capital:		
— Recettes fixées à l'article 6	F	8 228 554 311
— Dépenses fixées à l'article 8		77 102 023 970
Excédent de dépenses (tableau F)	F	68 873 469 659
C. Opérations de la dette publique:		
— Recettes: produits d'emprunts (art. 6)	F	110 358 123 175
— Dépenses: amortissement d'emprunts (art. 8)		41 992 015 870
Excédent de recettes (tableau F)	F	68 366 107 305
D. Opérations réunies:		
— Recettes	F	775 499 578 708
— Dépenses		836 448 738 698
Excédent de dépenses pour l'année budgétaire 1976	F	60 949 159 990
Cette somme vient en augmentation du montant des dépenses ordonnancées au delà des ressources budgétaires à la clôture de l'année budgétaire 1975, soit		
	F	219 535 707 886
	F	280 484 867 876

Cette dernière somme sera transférée au compte de l'année budgétaire 1977.

— Aangenomen.
Adopté.

Hoofdstuk III. — Ontvangsten en uitgaven gedaan ter uitvoering van de afzonderlijke sectie van de begroting

Art. 16. De eindregeling van de afzonderlijke sectie van de begroting wordt voor het jaar 1976 vastgesteld als volgt (tabel G):

- A. Voor de afzonderlijke sectie geregeld bij de begrotingswetten:
1. Ontvangsten: 228 173 220 389 frank;
 2. Uitgaven: 225 215 853 636 frank.

De verantwoording of regularisatie van een gedeelte van de uitgaven, groot 38 866 795 949 frank wordt bij toepassing van artikel 32 van de wet van 28 juni 1963, naar een volgend jaar verwezen.

3. Ontvangstenexcedent: 2 957 366 753 frank.

Dat ontvangstenexcedent komt in meerdering van het overschot vastgesteld bij het afsluiten van het voorgaande begrotingsjaar groot 36 710 887 858 frank.

Daarvan dient afgetrokken te worden, het saldo van artikel 70.09.A « Fonds der internationale culturele betrekkingen » in 1976 geregeld bij het begrotingsdecreet Culturele Zaken van de Nederlandse cultuurgemeenschap,

Zegge: 318 408 frank;

Totaal: 36 710 569 450 frank.

Het aldus bekomen eindresultaat groot 39 667 936 203 frank, is samengesteld uit een totaal van:

— Creditsaldi: 51 368 523 941 frank;

— Debetsaldi: 11 700 587 738 frank.

In die samenstelling wordt het overgedragen naar de rekening van het begrotingsjaar 1977.

B. Voor de afzonderlijke sectie geregeld bij begrotingsdecreten van de Cultuurraad voor de Nederlandse cultuurgemeenschap:

1. Ontvangsten: 3 579 273 389 frank;

2. Uitgaven: 1 581 899 357 frank.

De verantwoording of regularisatie van een gedeelte van die uitgaven, groot 8 674 039 frank, wordt bij toepassing van artikel 32 van de wet van 28 juni 1963, naar een volgend jaar verwezen.

3. Ontvangstenexcedent: 1 997 374 032 frank.

Dat ontvangstenexcedent komt in meerdering van het overschot, groot 751 531 554 frank, dat bij het afsluiten van het voorgaand begrotingsjaar werd vastgesteld voor de artikelen van de afzonderlijke sectie van de begroting, te regelen door de Cultuurraad voor de Nederlandse cultuurgemeenschap, daar dien aan toegevoegd het saldo van artikel 70.09.A, waarvan sprake sub A, hierboven,

Zegge: 318 408 frank;

Totaal: 751 849 962 frank.

Het aldus bekomen eindresultaat groot 2 749 223 994 frank bestaat uitsluitend uit creditsaldi.

In die zelfde samenstelling wordt het overgedragen naar de rekening van het begrotingsjaar 1977.

C. Voor de afzonderlijke sectie geregeld bij begrotingsdecreten van de Cultuurraad voor de Franse cultuurgemeenschap:

1. Ontvangsten	F	832 949 510
2. Uitgaven		555 855 383

3. Ontvangstenexcedent F 277 094 127

Dat ontvangstenexcedent komt in meerdering van het overschot, groot 1 169 120 115 frank, dat bij het afsluiten van het voorgaande begrotingsjaar werd vastgesteld voor de artikelen van de afzonderlijke sectie van de begroting, te regelen door de Cultuurraad voor de Franse cultuurgemeenschap.

Het aldus bekomen eindresultaat groot 1 446 214 242 frank bestaat uitsluitend uit creditsaldi.

In die zelfde samenstelling wordt het overgedragen naar de rekening van het begrotingsjaar 1977.

Chapitre III. — Recettes et dépenses effectuées en exécution de la section particulière du budget

Art. 16. Le règlement définitif de la section particulière du budget de l'année 1976 est arrêté comme suit (tableau G):

A. Pour la section particulière réglée par les lois budgétaires:

1. Recettes: 228 173 220 389 francs;

2. Dépenses: 225 215 853 636 francs.

La justification ou la régularisation d'une partie de ces dépenses, s'élevant à 38 866 795 949 francs, est renvoyée à une année suivante, en application de l'article 32 de la loi du 28 juin 1963.

3. Excédent des recettes: 2 957 366 753 francs.

Cet excédent des recettes vient en augmentation du solde existant à la clôture de l'année budgétaire précédente, soit 36 710 887 858 francs.

Dont il y a lieu de déduire le solde de l'article 70.09.A « Fonds des relations culturelles internationales » réglé en 1976 par le décret

budgetaire Affaires culturelles de la communauté culturelle néerlandaise,

Soit: 318 408 francs;

Total: 36 710 569 450 francs.

Le résultat définitif ainsi obtenu, soit 39 667 936 203 francs, se décompose en un total de:

— Soldes créditeurs: 51 368 523 941 francs;

— Soldes débiteurs: 11 700 587 738 francs.

Il est transféré, dans cette décomposition, au compte de l'année budgétaire 1977.

B. Pour la section particulière réglée par les décrets budgétaires du Conseil culturel de la communauté culturelle néerlandaise:

1. Recettes: 3 579 273 389 francs;

2. Dépenses: 1 581 899 357 francs.

La justification ou la régularisation d'une partie de ces dépenses, s'élevant à 8 674 039 francs, est renvoyée à une année suivante en application de l'article 32 de la loi du 28 juin 1963.

3. Excédent des recettes: 1 997 374 032 francs.

Cet excédent de recettes s'ajoute à l'excédent de recettes existant à la clôture de l'année budgétaire précédente, soit 751 531 554 francs pour les articles de la section particulière à régler par le Conseil culturel de la communauté culturelle néerlandaise, montant auquel doit être ajouté le solde de l'article 70.09.A repris au A ci-dessus,

Soit: 318 408 francs;

Total: 751 849 962 francs.

Le résultat définitif ainsi obtenu, soit 2 749 223 994 francs, est constitué uniquement de soldes créditeurs.

Dans cette décomposition, il est transféré au compte du budget de l'année 1977.

C. Pour la section particulière réglée par les décrets budgétaires du Conseil culturel de la communauté culturelle française:

1. Recettes F 832 949 510

2. Dépenses 555 855 383

3. Excédent de recettes F 277 094 127

Cet excédent de recettes vient en augmentation de l'excédent de recettes existant à la clôture de l'année budgétaire précédente, soit 1 169 120 115 francs pour les articles de la section particulière à régler par le Conseil culturel de la communauté culturelle française.

Le résultat définitif ainsi obtenu, soit 1 446 214 242 francs, est constitué uniquement de soldes créditeurs.

Il est transféré, dans cette décomposition, au compte du budget de l'année 1977.

— Aangenomen.

Adopté.

TITEL II. — Verrichtingen gedaan ter uitvoering van de begrotingen der staatsbedrijven

Stuwdamcomplex te Nisramont

Art. 17. Dienst belast met de exploitatie van het stuwdamcomplex te Nisramont omgezet in een staatsbedrijf bij de wet van 22 oktober 1970.

Begrotingsjaar 1976.

De eindregeling van de begroting van het stuwdamcomplex van Nisramont is voor het begrotingsjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Openbare Werken en die bepaald zijn bij artikel 18 van de wet van 12 mei 1976 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1976 belopen zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel L A, kolom 2, de som van 21 889 723 frank.

b) Uitgaven.

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1^o toegekend bij artikel 18 van de wet van 12 mei 1976 F 17 400 000

2^o Toegekend bij de wet van 11 juli 1977 houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor 1976 2 800 000

3^o Toe te kennen voor de uitgaven die de kredieten overschrijden 2 165 882

Samen F (1) 22 365 882

Belopen de som van F (2) 21 209 054

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 1 156 828 frank, worden geannuleerd (zie tabel L B bijgevoegd).

c) Uitslag van de begroting.

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— ontvangsten (littera a) F 21 889 723

— uitgaven (littera b) 21 209 054

— ontvangstenexcedent op 31 december 1976 F 680 669

(tabel L A, kolom 5) F

dat gevoegd bij het excédent van de ontvangsten, vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar F 4 604 353

het ontvangstenexcedent op 31 december 1976 opvoert tot F 5 285 022

TITRE II. — Opérations effectuées en exécution des budgets des entreprises d'état

Complexe du barrage de Nisramont

Art. 17. Service chargé de l'exploitation du complexe du barrage de Nisramont érigé en entreprise d'Etat en vertu de la loi du 22 octobre 1970.

Année budgétaire 1976.

Le règlement définitif du budget du «Complexe du barrage de Nisramont» s'établit pour l'année budgétaire 1976 ainsi qu'il suit:

a) Recettes.

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Travaux publics et prévues à l'article 18 de la loi du 12 mai 1976 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1976, s'élèvent à 21 889 723 francs ainsi qu'il ressort du tableau L A ci-annexé, colonne 2.

b) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1^o Alloués par l'article 18 de la loi précitée du 12 mai 1976 F 17 400 000

2^o Alloués par la loi du 11 juillet 1977 ajustant le budget du ministère des Travaux publics pour 1976 2 800 000

3^o A allouer pour les dépenses excédant les crédits 2 165 882

Ensemble F (1) 22 365 882

S'élèvent à la somme de F (2) 21 209 054

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 1 156 828 francs, sont annulés (voir tableau L B ci-annexé).

c) Résultat du budget.

Le résultat définitif du budget de l'année 1976 s'établit comme suit:

— recettes (littera a) F 21 889 723

— dépenses (littera b) 21 209 054

— excédent des recettes au 31 décembre 1976 F 680 669

(1) Lopende uitgaven: 21 965 882 frank;

Kapitaaluitgaven: 400 000 frank.

(2) Lopende uitgaven: 20 874 295 frank;

Kapitaaluitgaven: 334 759 frank.

(1) Dépenses courantes: 21 965 882 francs;

Dépenses de capital: 400 000 francs.

(2) Dépenses courantes: 20 874 295 francs;

Dépenses de capital: 334 759 francs.

(tableau L A, colonne 5) F	
lequel si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses à la clôture de l'année de gestion précédente soit F	4 604 353
porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1976 à F	5 285 022
— Aangenomen.	
Adopté.	

TITEL III. — Verrichtingen gedaan ter uitvoering van de begrotingen der instellingen van openbaar nut van categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 maart 1954

Hoofdstuk I. — Vorig jaar

Art. 18

Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (Dienst ingesteld bij besluitwet van 12 december 1944).

De eindregeling van de begroting van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart wordt voor het beheersjaar 1975 vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen en die bepaald zijn bij artikel 11 van de wet van 2 juli 1975 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1975, belopen, zoals blijkt uit bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 261 250 467 frank.

b) Uitgaven.

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1 ^o Toegekend bij artikel 11 van de bovenvermelde wet van 2 juli 1975 F	151 954 000
2 ^o Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954	117 281 000

Samen F	269 235 000
Belopen de som van F	186 404 689

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 82 830 311 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 13).

c) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1975 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera a) F	261 250 467
— Uitgaven (littera b)	186 404 689
— Overschot F	74 845 778

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar, zegge F

Het begrotingsoverschot op 31 december 1975 opvoert tot F

84 019 679

II. — Begroting voor orde

Bij artikel 11 van de bovenvermelde wet van 2 juli 1975, houdende de begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1975 worden de ontvangsten en uitgaven voor orde beide geraamd op 30 000 frank.

De eindrekening van de begroting voor orde van het jaar 1975 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten F	25 389
— Uitgaven	519 901
— Tekort F	494 512

Gevoegd bij het ontvangstenoverschot vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar F

1 053 429

Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1975 een batig saldo van F

558 917

TITRE III. — Opérations effectuées en exécution des budgets des organismes d'intérêt public de catégorie A, énumérés à l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954

Chapitre I. — Année antérieure

Art. 18

Office régulateur de la Navigation intérieure (Office institué par arrêté-loi du 12 décembre 1944).

Le règlement définitif du budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure s'établit pour l'année de gestion 1975 ainsi qu'il suit:

a) Recettes.

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications et prévues par l'article 11 de la loi du 2 juillet 1975, contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1975, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 5, à la somme de 261 250 467 francs.

b) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1 ^o Alloués par l'article 11 de la loi précitée du 2 juillet 1975 F	151 954 000
2 ^o Alloués en exécution de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954	117 281 000

Ensemble F	269 235 000
Se montent à la somme de F	186 404 689

Ainsi qu'il ressort du tableau K, ci-joint, colonne 11.

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 82 830 311 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 13).

c) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1975 s'établit comme suit:

— Recettes (littera a) F	261 250 467
— Dépenses (littera b)	186 404 689
— Excédent des recettes F	74 845 778

Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année de gestion précédente, soit F

9 173 901

Porte, au 31 décembre 1975 l'excédent des recettes à F

84 019 679

II. — Budget pour ordre

En vertu de l'article 11 de la loi précitée du 2 juillet 1975, contenant le budget des Communications pour l'année 1975, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 30 000 francs.

Le compte définitif du budget pour ordre s'établit comme suit pour l'année 1975 (voir tableau H):

— Recettes F	25 389
— Dépenses	519 901

— Excédent des dépenses F

494 512

Qui, tenant compte de l'excédent de recettes à la fin de l'année de gestion précédente, soit F

1 053 429

Présente, au 31 décembre 1975, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de F

558 917

— Aangenomen.

Adopté.

Hoofdstuk II. — Lopend jaar

Art. 19

§ 1. Hulp- en informatiebureau voor gezinnen van militairen

Ingesteld bij besluit van 14 december 1940
(Verlengd bij de wet van 12 juli 1952)

De eindregeling van de begroting van het Hulp- en Informatiebureau voor gezinnen van militairen wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Landsverdediging en die bepaald zijn bij artikel 20 van de wet van 3 februari 1976, houdende de begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1976, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 116 332 922 frank.

b) Uitgaven.

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1 ^o Toegekend bij artikel 20 van de bovenvermelde wet van 3 februari 1976 F	114 520 000
2 ^o Aangepast overeenkomstig een subsidieverhoging	2 111 000
3 ^o Toe te kennen voor de uitgaven gedaan boven het bedrag limitatieve kredieten	71 240
4 ^o Toegevoegd door de uitgaven gedaan boven het aanvankelijke bedrag niet-limitatieve kredieten	5 572

Samen F 116 707 812
Belopen de som van F 115 680 239
zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 1 027 573 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 13).

c) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera a) F	116 332 922
— Uitgaven (littera b)	115 680 239

— Overschot F 652 883

Met dat overschot gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige jaar, zegge F 20 832 985

Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1976 een batig saldo van F 21 485 668

§ 2. Regie der Belgische Rijkskoel- en -vriesdiensten

(Ingesteld bij de besluitwet van 14 november 1944)

De eindregeling van de begroting van de Regie der Belgische Rijkskoel- en -vriesdiensten wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Economische Zaken en die bepaald zijn bij artikel 8 van de wet van 5 juli 1976 houdende de begroting van het ministerie van Economische Zaken voor het begrotingsjaar 1976 belopen, zoals blijkt uit bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 148 742 456 frank.

b) Uitgaven.

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1 ^o Toegekend bij artikel 8 van de bovengenoemde wet van 5 juli 1976 F	226 900 000
bedrag verminderd binnen het raam van de richtlijnen inzake budgettaire soberheid tot	217 614 000
2 ^o Toe te kennen voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden	4 191 293

Samen F 221 805 293
Belopen de som van F 148 407 123
zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K (kolom 11).

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 73 398 170 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 13).

c) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera a) F	148 742 456
— Uitgaven (littera b)	148 407 123

— Ontvangstenexcedent F 335 333

d) Begroting voor orde.

Bij artikel 8 van de bovenvermelde wet van 5 juli 1976 houdende de begroting van Economische Zaken voor het jaar 1976 worden de ontvangsten en de uitgaven voor orde, beide geraamd op 3 100 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1976 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten F	1 011 320
— Uitgaven	382 251

— Ontvangstenexcedent F 629 069

e) Gecumuleerde algemene uitslag.

De uitslag van het beheersjaar 1976, zegge de batige saldi van respectievelijk 335 333 frank en 629 069 frank,

Samen F 964 402

Gevoegd bij het totale ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar F 31 391 293

Voert het totale begrotingsoverschot op tot F 32 355 695

§ 3. Dienst voor Regeling van de Binnenvaart

(Ingesteld bij besluitwet van 12 december 1944)

De eindregeling van de begroting van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen en die bepaald zijn bij artikel 12 van de wet van 17 februari 1976 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1976, belopen, zoals blijkt uit bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 155 237 692 frank.

b) Uitgaven.

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1 ^o Toegekend bij artikel 12 van de bovenvermelde wet van 17 februari 1976 F	157 525 000
2 ^o Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954	50 996 488

Samen F 208 521 488

Belopen de som van F 139 889 650

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 68 631 838 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 13).

c) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera a) F	155 237 692
— Uitgaven (littera b)	139 889 650

— Overschot F 15 348 042

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar F 84 019 679

Het begrotingsoverschot op 31 december 1976 opvoert tot F 99 367 721

II. — Begroting voor orde

Bij artikel 12 van de bovenvermelde wet van 17 februari 1976, houdende de begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1976 worden de ontvangsten en uitgaven voor orde beide geraamd op 30 000 frank.

De eindrekening van de begroting voor orde van het jaar 1976 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten F	1 625 566
— Uitgaven	1 660 000

— Tekort F 34 434

Gevoegd bij het ontvangstenoverschot vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar F	558 917
Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1976 een batig saldo van . . . F	524 483

§ 4. Regie van Telegrafie en Telefonie (Ingesteld bij de wet van 19 juli 1930)

De eindregeling van de begroting der Regie van Telegrafie en Telefonie wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen.

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 4 van de wet van 17 februari 1976 houdende de begroting van het ministerie van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1976 . . . F	10 158 000 000
2° Verhoogd overeenkomstig de begrotingstabel bij de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 (art. 4 en 11)	4 450 675 000
3° Ingevolge regeringsbeslissingen te verhogen met	1 800 000 000
Samen F	16 408 675 000
Belopen de som van F	14 896 373 000

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 1 512 302 000 frank, worden geannuleerd (tabel K, kolommen 11 en 13).

b) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening en die bepaald zijn bij artikel 4 van de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 59 663 292 510 frank.

c) Uitgaven.

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 4 van de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 . . . F	59 751 211 000
2° Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijk bedrag niet-limitatieve kredieten	320 782 112
3° Toe te kennen voor de uitgaven gedaan boven het bedrag limitatieve kredieten . . .	3 483 904 400

Samen F	63 555 897 512
Belopen de som van F	51 920 037 485

Zoals blijkt uit tabel K (kolom 11).

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 11 635 860 027 frank, worden geannuleerd.

d) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b) F	59 663 292 510
— Uitgaven (littera c)	51 920 037 485
— Ontvangstenexcedent F	7 743 255 025

e) Begroting voor orde.

Bij artikel 4 van de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 worden de ontvangsten en uitgaven voor orde geraamd op respectievelijk 544 215 000 frank en 292 215 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde van het jaar 1976 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten F	14 247 818 237
— Uitgaven	22 906 121 022
— Uitgavenexcedent F	8 658 302 785

f) Gecumuleerde algemene uitslag.

De uitslag van het beheersjaar 1976, zegge het batige saldo van 7 743 255 025 frank (littera d) en het nadelige saldo van 8 658 302 785 frank (littera e), samen een tekort van 915 047 760

frank, gevoegd bij het totale ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar 3 033 831 576 frank, vermindert het totale begrotingsoverschot tot 2 118 783 816 frank.

§ 5. Regie der Posterijen

(Ingesteld bij wet van 6 juli 1971)

De eindregeling van de begroting van de Regie der Posterijen wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen.

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister der Posterijen, Telegrafie en Telefonie opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten toegekend bij artikel 5 van de wet van 17 februari 1976 houdende de begroting van het ministerie van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1976, 1 600 000 000 frank, belopen de som van 1 585 365 809 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 14 634 191 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 13).

b) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening en die bepaald zijn bij artikel 5 van de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 belopen zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 26 973 632 372 frank.

c) Uitgaven.

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 5 van de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 . . . F	28 929 414 000
2° Te verminderen overeenkomstig een regeringsbeslissing, met	527 000 000
3° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954	115 738 000
4° Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijke bedrag niet-limitatieve kredieten	104 026 114
5° Toe te kennen voor de uitgaven gedaan boven het bedrag limitatieve kredieten . . .	112 992 739

Samen F	28 735 170 853
Belopen de som van F	27 962 466 331

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 772 704 522 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 13).

d) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b) F	26 973 632 372
— Uitgaven (littera c)	27 962 466 331

Tekort op 31 december 1976 F	988 833 959
--	-------------

Gevoegd bij het tekort aan 2 083 554 012 frank — rekening houdend met een som van 100 000 frank voortkomend van een ontvangst van 1975 — vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1976 een tekort van 3 072 387 971 frank.

e) Begroting voor orde.

Bij artikel 5 van bovengenoemde wet van 17 februari 1976 worden de ontvangsten voor orde geraamd op 9 994 679 569 000 frank en de uitgaven voor orde op 9 951 199 486 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1976 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten F	9 512 365 687 011
— Uitgaven	9 504 794 078 784
— Overschot F	7 571 608 227

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld per 31 december 1976 F

Het begrotingsoverschot op 31 december 1976 opvoert tot F

§ 6. Regie voor Maritiem Transport
(Ingesteld bij de wet van 1 juli 1971)

De eindregeling van de begroting van de Regie voor Maritiem Transport wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen.

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Opgenomen in de begrotingstabel, goedgekeurd bij artikel 13 van de wet van 17 februari 1976 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen	F	106 322 000
2° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954		32 100 000
Samen	F	138 422 000
Belopen de som van	F	67 072 351

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 71 349 649 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolommen 10, 11 en 13).

b) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in deze rekening en die bepaald zijn bij artikel 13 van de bovengenoemde wet van 17 februari 1976 belopen de som van 2 283 395 591 frank (tabel H, kolom 5).

c) Uitgaven.

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 13 van de genoemde wet van 17 februari 1976	F	2 060 633 000
2° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954		23 800 000
3° Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijk bedrag niet-limitatieve kredieten		273 388 934
Samen	F	2 357 821 934
Belopen de som van	F	2 322 670 114

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 35 151 820 frank, worden geannuleerd (tabel K, kolommen 10, 11 en 13).

d) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera a)	F	2 283 395 591
— Uitgaven (littera c)		2 322 670 114
— Uitgavenexcedent	F	39 274 523
Met dat tekort gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige jaar, zegge	F	103 424 061
Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1976 een batig saldo van	F	64 149 538

e) Begroting voor orde.

Bij artikel 13 van de bovenvermelde wet van 17 februari 1976, houdende de begroting van Verkeerswezen, worden de ontvangsten en uitgaven voor orde, beide geraamd op 747 750 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1976 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten	F	904 531 584
— Uitgaven		917 113 642
— Tekort	F	12 582 058
Met dat tekort gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar groot	F	204 811 988
Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1976 een batig saldo van	F	192 229 930

§ 7. Regie der Gebouwen

(Opgericht bij de wet van 1 april 1971)

De eindregeling van de begroting van de Regie der Gebouwen wordt voor het beheersjaar 1976 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen.

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Openbare Werken, opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 14 van de wet van 12 mei 1976, houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1976	F	4 781 000 000
700 miljoen uitgetrokken voor de Regie der Posterijen niet meegerekend.		
2° Overgedragen van het jaar 1975 overeenkomstig artikel 16 van de begrotingswet 1975 van 21 maart 1975		2 312 939 074

Samen	F	7 093 939 074
Belopen de som van	F	5 811 593 601

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen zegge 1 282 345 473 frank worden naar het volgende beheersjaar overgedragen bij toepassing van artikel 14 van de begrotingswet van 12 mei 1976 (zie tabel K, kolom 12).

b) Ontvangsten.

De ontvangsten die werden geboekt in de genoemde rekening, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 6 977 676 169 frank.

c) Uitgaven.

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 14 van de bovenvermelde wet van 12 mei 1976	F	6 944 315 000
2° Overgedragen van het jaar 1975 bij toepassing van artikel 16 van de begrotingswet 1975 van 21 maart 1975		2 312 937 377
3° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954		619 020 000
4° Toe te kennen voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden		1 941 448

Samen	F	9 892 373 825
Belopen de som van	F	6 404 935 249

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen zegge	F	3 487 438 576
— Worden ten belope van	F	227 628 847
— Geannuleerd ten belope van		3 259 809 729
naar het begrotingsjaar 1976 overgedragen bij toepassing van artikel 14 van de begrotingswet van 12 mei 1976.		

(Zie tabel K, kolommen 12 en 13.)

d) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b)	F	6 977 676 169
— Uitgaven (littera c)		6 404 935 249
— Ontvangstenexcedent	F	572 740 920
Met dat resultaat, gevoegd bij het uitgavenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar	F	24 891 561
Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat op 31 december 1976 een batig saldo van	F	547 849 359

e) Begroting voor orde.

Overeenkomstig artikel 14 van de bovengenoemde wet van 12 mei 1976, houdende de begroting van Openbare Werken voor het jaar 1976, worden de ontvangsten en uitgaven voor orde, beide geraamd op 788 112 000 frank (zie tabel H).

De eindcijfers van de begroting voor orde van het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten	F	792 797 651
— Uitgaven		778 880 638
— Ontvangstenexcedent	F	13 917 013

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige jaar . . . F	31 182 167
Het begrotingsoverschot per 31 december 1976 opvoert tot F	45 099 180

§ 8. Fonds voor de bouw van ziekenhuizen en medisch-sociale inrichtingen

(Opgericht bij artikel 6 van de wet van 6 juli 1973 tot wijziging van de wet van 23 december 1963 op de ziekenhuizen)

De eindregeling van de begroting van het Fonds voor de bouw van ziekenhuizen en medisch-sociale inrichtingen wordt voor het beheersjaar 1976, vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen.

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Volksgezondheid en van het Gezin opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten.

1 ^o Toegekend bij artikel 13 van de wet van 29 maart 1976 houdende de begroting van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1976 F	3 308 000 000
2 ^o Toegekend bij artikel 2 van de wetten van 22 december 1977 houdende aanpassing van de begrotingen respectievelijk van de Vlaamse en van de Brusselse Gewestelijke Aangelegenheden voor 1976	301 000 000
3 ^o Overgedragen van het jaar 1975 naar het begrotingsjaar 1976	1 461 828 166

Samen F	5 070 828 166
Belopen de som van F	3 595 347 000

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 1 475 481 166 frank worden overgedragen naar het begrotingsjaar 1977.

b) Ontvangsten.

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 5, de som van 2 963 266 925 frank.

c) Uitgaven.

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1 ^o Toegekend bij artikel 13 van de wet van 29 maart 1976, houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1976 . . . F	4 149 320 000
2 ^o Overgedragen van het begrotingsjaar 1975	2 677 816 293
3 ^o Gewijzigd overeenkomstig diverse subsidieaanpassingen:	
a) Verminderingen	455 000 000
b) Vermeerderingen	173 800 000

Samen F	6 545 936 293
Belopen de som van F	3 247 349 373

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 3 298 586 920 frank worden overgedragen naar het begrotingsjaar 1977, bij toepassing van artikel 13 van de bovengenoemde begrotingswet van 29 maart 1976 (zie tabel K, kolommen 11 en 12).

d) Algemene uitslag.

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1976 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b) F	2 963 266 925
— Uitgaven (littera c)	3 247 349 373
— Tekort F	284 082 448

Met dat resultaat gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar groot F

Vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1976 een batig slado van F

e) Begroting voor orde.

Bij artikel 13 van de wet van 29 maart 1976 houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor

het begrotingsjaar 1976, worden de ontvangsten en de uitgaven voor orde beide geraamd op 80 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1976 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten F	83 284 796
— Uitgaven	83 284 796
— Verschil F	Nihil

Chapitre II. — Année courante

Art. 19.

§ 1. Office de renseignements et d'aide aux familles de militaires

Institué par l'arrêté du 14 décembre 1940
(Prorogé par la loi du 12 juillet 1952)

Le règlement définitif du budget de l'Office de renseignements et d'aide aux familles de militaires s'établit, pour l'année de gestion 1976 ainsi qu'il suit:

a) Recettes.

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre de la Défense nationale et prévues par l'article 20 de la loi du 3 février 1976 contenant le budget du ministère de la Défense nationale pour l'année budgétaire 1976 s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 5, à la somme de 116 332 922 francs.

b) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiement:

1 ^o Alloués par l'article 20 de la loi du 3 février 1976 précitée F	114 520 000
2 ^o Ajoutés conformément à une augmentation de subside	2 111 000
3 ^o A allouer pour les dépenses effectuées au delà du montant des crédits limitatifs	71 240
4 ^o Ajoutés pour les dépenses faites au delà du montant initial des crédits non limitatifs	5 572

Ensemble F	116 707 812
Se montant à la somme de F	115 680 239

Ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 11.

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 1 027 573 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 13).

c) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littera a) F	116 332 922
— Dépenses (littera b)	115 680 239
— Excédent de recettes F	652 683

Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année précédente F

Porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1976 à F

§ 2. Régie des Services frigorifiques de l'Etat belge
(Instituée par l'arrêté-loi du 14 novembre 1944)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Services frigorifiques de l'Etat belge s'établit pour l'année de gestion 1976 ainsi qu'il suit:

a) Recettes.

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Affaires économiques et prévues par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1976 contenant le budget du ministère des Affaires économiques pour l'année budgétaire 1976 s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, colonne 5, ci-annexé, à 148 742 456 francs.

b) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiement:

1 ^o Alloués par l'article 8 de la loi du 5 juillet 1976 précitée F	226 900 000
montant réduit dans le cadre des directives en matière de sobriété budgétaire à	217 614 000
2 ^o Alloués pour les dépenses faites au delà des crédits limitatifs	4 191 293

Ensemble F	221 805 293
Se montent à la somme de F	148 407 123

ainsi qu'il ressort du tableau K ci-annexé (colonne 11).

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 73 398 170 francs, sont annulés (tableau K, colonne 13).

c) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littera a) F	148 742 456
— Dépenses (littera b)	148 407 123
— Excédent des recettes F	335 333

d) Budget pour ordre.

En vertu de l'article 8 de la loi précitée du 5 juillet 1976 contenant le budget des Affaires économiques pour l'année 1976, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 3 100 000 francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1976 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes F	1 011 320
— Dépenses	382 251
— Excédent des recettes F	629 069

e) Résultat général cumulé.

Le résultat de l'année de gestion 1976 soit les soldes créditeurs respectivement de 335 333 francs et de 629 069 francs,

Ensemble F	964 402
Lequel, augmenté de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année précédente	31 391 293

Porte l'excédent total des recettes à F	32 355 695
---	------------

§ 3. Office régulateur de la Navigation intérieure (Institué par arrêté-loi du 12 décembre 1944)

Le règlement définitif du budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure s'établit, pour l'année de gestion 1976, ainsi qu'il suit:

a) Recettes.

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications et prévues par l'article 12 de la loi du 17 février 1976 contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1976, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 5, à la somme de 155 237 692 francs.

b) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiement:

1 ^o Alloués par l'article 12 de la loi précitée du 17 février 1976 F	157 525 000
2 ^o Alloués en exécution de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954	50 996 488

Ensemble F	208 521 488
Se montent à la somme de F	139 889 650

Ainsi qu'il ressort du tableau K ci-joint, colonne 11.

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 68 631 838 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 13).

c) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littera a) F	155 237 692
— Dépenses (littera b)	139 889 650
— Excédent des recettes F	15 348 042
Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année de gestion précédente, soit F	84 019 679
Porte, au 31 décembre 1976, l'excédent des recettes à F	99 367 721

II. — Budget pour ordre

En vertu de l'article 12 de la loi précitée du 17 février 1976, contenant le budget des Communications pour l'année 1976, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 30 000 francs.

Le compte définitif du budget pour ordre s'établit comme suit pour l'année 1976 (voir tableau H):

— Recettes F	1 625 566
— Dépenses	1 660 000
— Excédent des dépenses F	34 434

Qui, tenant compte de l'excédent de recettes à la fin de l'année de gestion précédente, soit . . . F

Présente, au 31 décembre 1976, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de . . . F

§ 4. Régie des Télégraphes et Téléphones (Instituée par la loi du 19 juillet 1930)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones s'établit comme suit pour l'année de gestion 1976:

a) Engagements.

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, dans les limites des crédits d'engagement:

1 ^o Alloués par l'article 4 de la loi du 17 février 1976 contenant le budget du ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1976 F	10 158 000 000
2 ^o Augmentés conformément au tableau du budget annexé à la loi du 17 février 1976 précitée (art. 4 et 11)	4 450 675 000
3 ^o A augmenter suite à des décisions gouvernementales	1 800 000 000

Ensemble F	16 408 675 000
S'élèvent à la somme de F	14 896 373 000

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 1 512 302 000 francs, sont annulés (tableau K, colonnes 11 et 13).

b) Recettes.

Les recettes enregistrées dans ledit compte et qui sont déterminées par l'article 4 de la loi précitée du 17 février 1976, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 5, à la somme de 59 663 292 510 francs.

c) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1 ^o Alloués conformément à la loi précitée du 17 février 1976, article 4 F	59 751 211 000
2 ^o Ajoutés pour les dépenses effectuées au delà du montant primitif des crédits non limitatifs	320 782 112
3 ^o A allouer pour les dépenses effectuées au delà des crédits limitatifs	3 483 904 400

Ensemble F	63 555 897 512
S'élèvent à F	51 920 037 485

Ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 11.

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 11 635 860 027 francs, sont annulés (tableau K, colonne 13).

d) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littera b)	F	59 663 292 510
— Dépenses (littera c)		51 920 037 485
— Excédent des recettes	F	7 743 255 025

e) Budget pour ordre.

En vertu de l'article 4 de la loi précitée du 17 février 1976, les recettes et les dépenses pour ordre sont estimées respectivement à 544 215 000 francs et 292 215 000 francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1976 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes	F	14 247 818 237
— Dépenses		22 906 121 022
— Excédent des dépenses	F	8 658 302 785

f) Résultat général cumulé.

Le résultat de l'année de gestion 1976, soit les soldes créditeurs de 7 743 255 025 francs (littera d) et le solde déficitaire du budget pour ordre de 8 658 302 785 francs (littera e), ensemble un excédent des dépenses de 915 047 760 francs, lequel, compte tenu de l'excédent des recettes à la clôture de l'année précédente, soit 3 033 831 576 francs, ramène l'excédent des recettes à 2 118 783 816 francs.

§ 5. Régie des Postes

(Instituée par la loi du 6 juillet 1971)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Postes s'établit, pour l'année de gestion 1976, ainsi qu'il suit:

a) Engagements.

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, dans les limites des crédits d'engagement alloués par l'article 5 de la loi du 17 février 1976 contenant le budget du ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1976, 1 600 000 000 de francs, se montent à la somme de 1 585 365 809 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K ci-joint, colonne 11.

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 14 634 191 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 13).

b) Recettes.

Les recettes enregistrées dans ledit compte prévues par l'article 5 de la loi du 17 février 1976, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, colonne 5, ci-joint, à la somme de 26 973 632 372 francs.

c) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 5 de la loi précitée du 17 février 1976	F	28 929 414 000
2° A diminuer conformément à une décision gouvernementale		527 000 000
3° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954		115 738 000
4° Ajoutés pour les dépenses faites au delà du montant initial des crédits non limitatifs		104 026 114
5° A allouer pour les dépenses faites au delà du montant des crédits limitatifs		112 992 739

Ensemble F 28 735 170 853

Se montent à la somme de F 27 962 466 331

Ainsi qu'il ressort du tableau K ci-annexé, colonne 11.

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 772 704 522 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 13).

d) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littera b)	F	26 973 632 372
— Dépenses (littera c)		27 962 466 331
— Excédent des dépenses au 31 décembre 1976	F	988 833 959

Ajouté au solde débiteur constaté à la clôture de l'année de gestion précédente, soit 2 083 554 012 francs — compte tenu d'une somme de 100 000 francs provenant d'une recette de 1975 — fait apparaître un résultat budgétaire cumulé au 31 décembre 1976 de 3 072 387 971 francs.

e) Budget pour ordre.

En vertu de l'article 5 de la loi précitée du 17 février 1976, les recettes pour ordre sont évaluées à 9 994 679 569 000 francs et les dépenses pour ordre à 9 951 199 486 000 francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1976 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes	F	9 512 365 687 011
— Dépenses		9 504 794 078 784

— Excédent de recettes F 7 571 608 227

Qui, compte tenu de l'excédent des recettes sur les dépenses au 31 décembre 1976, soit . . . F 145 238 250 471

Porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1976 à F 152 809 858 698

§ 6. Régie des Transports maritimes

(Instituée par la loi du 1^{er} juillet 1971)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Transports maritimes s'établit, ainsi qu'il suit, pour l'année de gestion 1976:

a) Engagements.

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications dans les limites des crédits d'engagement:

1° Repris au tableau du budget conformément à l'article 13 de la loi du 17 février 1976 contenant le budget du ministère des Communications	F	106 322 000
2° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954		32 100 000

Ensemble F 138 422 000

Se montent à la somme de F 67 072 351

Les crédits d'engagement excédant les engagements soit 71 349 649 francs, sont annulés (voir tableau K, colonnes 10, 11 et 13).

b) Recettes.

Les recettes enregistrées dans ledit compte et prévues par l'article 13 de la loi du 17 février 1976 précitée s'élèvent à 2 283 395 591 francs (tableau H, colonne 5).

c) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 13 de la loi du 17 février 1976 précitée	F	2 060 633 000
2° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954		23 800 000
3° Ajoutés pour les dépenses effectuées au delà du montant initial des crédits non limitatifs		273 388 934

Ensemble F 2 357 821 934

Se montent à la somme de F 2 322 670 114

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 35 151 820 francs, sont annulés (tableau K, colonnes 10, 11 et 13).

d) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littera b)	F	2 283 395 591
— Dépenses (littera c)		2 322 670 114

— Excédent des dépenses F 39 274 523

Lequel, compte tenu de l'excédent des recettes existant à la clôture de l'année précédente, soit F 103 424 061

Fait apparaître, au 31 décembre 1976, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de F 64 149 538

e) Budget pour ordre.

En vertu de l'article 13 de la loi précitée du 17 février 1976, contenant le budget des Communications, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 747 750 000 francs.

Le règlement définitif du budget pour ordre de l'année 1976 est fixé comme suit (voir tableau H) :

— Recettes	F	904 531 584
— Dépenses		917 113 642
— Excédent des dépenses	F	12 582 058
Lequel, ajouté à l'excédent des recettes constaté à la clôture de l'année de gestion précédente, soit	F	204 811 988
Fait apparaître, au 31 décembre 1976, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de	F	192 229 930

§ 7. Régie des Bâtiments

(Créée par la loi du 1^{er} avril 1971)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Bâtiments s'établit pour l'année de gestion 1976 ainsi qu'il suit :

a) Engagements.

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Travaux publics dans les limites des crédits d'engagement :

1 ^o Alloués par l'article 14 de la loi du 12 mai 1976 contenant le budget du ministre des Travaux publics de l'année budgétaire 1976	F	4 781 000 000
mais à l'exclusion des 700 millions prévus pour la Régie des Postes.		
2 ^o Reportés de l'année 1975 conformément à l'article 16 de la loi budgétaire 1975 du 21 mars 1975		2 312 939 074

Ensemble	F	7 093 939 074
Se montent à la somme de	F	5 811 593 601

Ainsi qu'il apparaît au tableau K ci-annexé, colonne 11.

Les crédits d'engagement qui dépassent les engagements soit 1 282 345 473 francs sont transférés à l'année de gestion suivante en application de l'article 14 de la loi budgétaire du 12 mai 1976 (voir tableau K, colonne 12).

b) Recettes.

Les recettes enregistrées dans ledit compte ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 5, se montent à la somme de 6 977 676 169 francs.

c) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement :

1 ^o Alloués par l'article 14 de la loi du 12 mai 1976 précitée	F	6 944 315 000
2 ^o Reportés de l'année 1975 en application de l'article 16 de la loi budgétaire 1975 du 21 mars 1975		2 327 097 377
3 ^o Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954		619 020 000
4 ^o A allouer pour les dépenses faites au delà des crédits limitatifs		1 941 448

Ensemble	F	9 892 373 825
S'élèvent à la somme de	F	6 404 935 249

Tel qu'il ressort du tableau K, colonne 11, ci-annexé.

Les crédits de paiement qui dépassent les dépenses, s'élèvent à	F	3 487 439 576
— Sont annulés		227 628 847
— Sont transférés à l'année budgétaire 1976 en application de l'article 14 de la loi budgétaire du 12 mai 1976	F	3 259 809 729

(Voir tableau K, colonnes 12 et 13).

d) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit :

— Recettes (littera b)	F	6 977 676 169
— Dépenses (littera c)		6 404 935 249

— Excédent des recettes	F	572 740 920
-----------------------------------	---	-------------

Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des dépenses existant à la clôture de l'année de gestions précédente soit

pendes entrant à la clôture de l'année de ges- tions précédente soit	F	24 891 561
Ramène l'excédent des recettes au 31 décembre 1976 à	F	547 849 359

e) Budget pour ordre.

En vertu de l'article 14 de la loi précitée du 12 mai 1976, contenant le budget des Travaux publics de l'année 1976, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 778 112 000 francs (voir tableau H).

Le résultat définitif du budget pour ordre de l'année de gestion 1976, s'établit comme suit :

— Recettes	F	792 797 651
— Dépenses		778 880 638

— Excédent des recettes	F	13 917 013
-----------------------------------	---	------------

Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses constaté à la clôture de l'année précédente

Porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1976 à	F	45 099 180
---	---	------------

§ 8. Fonds de construction d'institutions hospitalières et medico-sociales

(Créé par l'article 6 de la loi du 6 juillet 1973 modifiant la loi du 23 décembre 1963 sur les hôpitaux)

Le règlement définitif du budget du Fonds de construction d'institutions hospitalières et médico-sociales s'établit comme suit, pour l'année de gestion 1976 :

a) Engagements.

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre de la Santé publique et de la Famille, dans les limites des crédits d'engagement :

1 ^o Alloués par l'article 13 de la loi du 29 mars 1976 contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille de l'année 1976	F	3 308 000 000
2 ^o Alloués par l'article 2 des lois du 22 décembre 1977 ajustant les budgets des Affaires régionales flamandes et bruxelloises pour 1976		301 000 000
3 ^o Reportés de l'année 1975 à l'année budgétaire 1976		1 461 828 166

Ensemble	F	5 070 828 166
S'élèvent à	F	3 595 347 000

Les crédits d'engagement excédant les engagements soit 1 475 481 166 francs sont reportés à l'année budgétaire 1977.

b) Recettes.

Les recettes enregistrées dans ledit compte s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, colonne 6, en annexe, à la somme de 2 963 266 925 francs.

c) Dépenses.

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement :

1 ^o Alloués par l'article 13 de la loi du 29 mars 1976 contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille de l'année budgétaire 1976	F	4 149 320 000
2 ^o Reportés de l'année budgétaire 1975		2 677 816 293
3 ^o Modifiés par divers ajustements de subsides :		
a) Diminutions		455 000 000
b) Augmentations		173 800 000

Ensemble	F	6 545 936 293
S'élèvent à	F	3 247 349 373

Les crédits de paiement excédant les dépenses soit 3 298 586 920 francs sont reportés à l'année budgétaire 1977 en application de

l'article 13 de la loi précitée du 29 mars 1976 (voir tableau K, colonnes 11 et 12).

d) Résultat général.

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1976 s'établit comme suit:

— Recettes (littéra b)	F	2 963 266 925
— Dépenses (littéra c)		3 247 349 373

— Excédent des dépenses F 284 082 448

Lequel ajouté à l'excédent des recettes constaté à la clôture de l'année de gestion précédente soit F 2 374 741 266

Fait apparaître au 31 décembre 1976, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de F 2 090 658 818

e) Budget pour ordre.

En application de l'article 13 de la loi du 29 mars 1976, concernant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille de l'année budgétaire 1976, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 80 000 francs.

Le règlement définitif du budget pour ordre de l'année 1976 est fixé comme suit (voir tableau H):

— Recettes	F	83 284 796
— Dépenses		83 284 796

— Différence F Néant.

— Aangenen.

Adopté.

TITRE IV. — *Bijzondere bepaling*

Art. 20. § 1. De Staat ziet af van de rechten welke hij bezit op de volgende obligaties:

1. Winstdelende obligaties met een rentevoet van 2 pct. voor een nominaal bedrag van 358 305 187 frank;

2. Winstdelende obligaties met een rentevoet van 1 pct. voor een nominaal bedrag van 280 000 000 frank;

Uitgegeven door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

§ 2. De Staat verzaakt aan de terugvordering van de hiernavolgende schuldvorderingen welke hij bezit tegenover bedoelde Nationale Maatschappij:

1. Schuldvordering van 452 834 084 frank voortkomende van voorschotten toegekend tussen 1940 en 1947 voor de financiering van werken van aanleg;

2. Schuldvordering van 417 300 000 frank voortkomende van voorschotten tussen 1955 en 1956 ter bestrijding van de werkloosheid;

3. Schuldvordering van 3 780 000 000 frank voortkomende van verschillende voorschotten toegekend tussen 1948 en 1964 om de thesaurie van de Nationale Maatschappij te spijzen en haar exploitatieverlies te dekken.

§ 3. De som van 12 556 460 230 frank verschuldigd door de Nationale Maatschappij aan de Staat uit hoofde van:

— De voorschotten toegestaan van 1940 tot 1947 voor buitengewone lasten te wijten aan de oorlog met uitzondering van de voorschotten gedaan met het oog op het financieren van de oprichtingswerken en met afname van de terugbetalingen uitgevoerd ten laste van de budgettaire kredieten voor het dienstjaar 1947 en van de terugbetaling uitgevoerd door het Comité voor vereffening van nietig verklaarde organismen;

— De leveringen door de administratie der Domeinen na de bevrijding;

— De voorschotten gedaan van 1940 tot 1944 door de Administratie van Londen,

Dient niet meer terugbetaald te worden aan de Staat ten belope van 10 272 999 181 frank zijnde het saldo van de voorschotten die door de Nationale Maatschappij worden verantwoord.

Daarbij ziet de Staat af van de terugvordering van het saldo van deze afrekening, zegge 2 283 462 049 frank.

§ 4. De Nationale Maatschappij boekt het bedrag van 2 410 727 056 frank dat voorkomt onder de activa van haar balans onder de benaming « Oorlogsschade » over naar haar rekening resultaten.

§ 5. De tweede alinea van artikel 8 van de wet van 29 juni 1948 houdende de aanrekening op de algemene begroting der uitgaven die gedurende de dienstjaren 1946 en voorafgaande gefinancierd werden door schatkistvoorschotten, wordt afgeschaft.

§ 6. De minister van Financiën en de minister van Verkeerswezen regelen gezamenlijk de toepassing van bovenvermelde paragrafen 1 tot 4. Zij treffen namelijk alle maatregelen welke nodig zijn om de schrifturen van de Staatscomptabiliteit en die van de Nationale Maatschappij in overeenstemming te brengen met het voorschrift van deze paragrafen.

TITRE IV. — *Disposition spéciale*

Art. 20. § 1^{er}. L'Etat renonce aux droits qu'il détient sur les obligations suivantes:

1. Obligations participantes portant intérêt de 2 p.c. au montant nominal de 358 305 187 francs;

2. Obligations participantes portant intérêt de 1 p.c. au montant nominal de 280 000 000 de francs;

Emises par la Société nationale des Chemins de Fer belges.

§ 2. L'Etat renonce à la récupération des créances suivantes qu'il détient sur cette Société nationale:

1. Créance de 452 834 084 francs résultant d'avances faites entre 1940 et 1947 pour le financement de travaux d'établissement;

2. Créance de 417 300 000 francs résultant d'avances faites en 1955 et 1956 pour la résorption du chômage;

3. Créance d'un montant total de 3 780 000 000 de francs résultant de diverses avances faites entre 1948 et 1964 pour alimenter la trésorerie de la Société nationale et résorber son déficit d'exploitation.

§ 3. La somme de 12 556 460 230 francs due par la Société nationale à l'Etat, du chef:

— Des avances consenties de 1940 à 1947 pour charges exceptionnelles dues à la guerre, à l'exception des avances faites en vue de financer les travaux d'établissement et sous déduction des remboursements effectués à charge des crédits budgétaires de l'exercice 1947 et du remboursement effectué par le Comité de liquidation des organismes déclarés nuls;

— Des fournitures faites par l'administration des Domaines après la libération;

— Des avances faites de 1940 à 1944 par l'Administration de Londres,

Ne doit plus être remboursée à l'Etat à concurrence de 10 272 999 181 francs, représentant le solde des avances justifiées par la Société nationale.

L'Etat renonce en outre à la récupération du solde de ce décompte, c'est-à-dire 2 283 462 049 francs.

§ 4. La Société nationale transfère le montant de 2 410 727 056 francs figurant à l'actif de son bilan sous la dénomination « Domages de guerre », à son compte de résultats.

§ 5. Le second alinéa de l'article 8 de la loi du 29 juin 1948 portant intégration au budget général des dépenses financées hors du budget par avances de Trésorerie au cours des exercices 1946 et antérieurs est abrogé.

§ 6. Le ministre des Finances et le ministre des Communications règlent de commun accord l'application des §§ 1^{er} à 4 ci-dessus. Ils prennent notamment les mesures nécessaires pour rendre conformes au prescrit de ces paragraphes les écritures de la comptabilité de l'Etat et celles de la Société nationale.

— Aangenen.

Adopté.

De Voorzitter. — Wij stemmen morgen, te 15 uur over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Il sera procédé demain, à 15 heures au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Er staan nog twee ontwerpen ter bespreking op onze agenda van vandaag. Buiten de rapporteur zijn daarvoor vier sprekers ingeschreven voor een totale spreektijd van één uur en een kwartier.

Ik stel u voor, met uw toestemming, mijnheer de minister en gachte vergadering, die punten morgen te 14 uur te behandelen.

De heer Vandeputte, minister van Financiën. — Akkoord, mijnheer de Voorzitter.

PROPOSITIONS — VOORSTELLEN

Dépôt — Indiening

M. le Président. — M. Désir a déposé une proposition de résolution concernant les dégâts occasionnés à un organe de presse.

De heer Désir heeft ingediend een voorstel van resolutie betreffende de schade toegebracht aan een persorgaan.

Quant à M. Bonmariage, il a déposé une proposition de résolution sur le manifeste-appel des prix Nobel contre l'extermination par la faim et sur la contribution que la Belgique doit apporter à cette action.

De heer Bonmariage zijnerzijds heeft ingediend een voorstel van resolutie over de « manifest-oproep » van de Nobelprijswinnaars tegen uitroeiing door hongersnood en over de bijdrage die België aan deze actie moet leveren.

— Ces propositions seront traduites, imprimées et distribuées.

Deze voorstellen zullen worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

M. le Président. — Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

Er zal later over hun inoverwegingneming worden beslist.

PROPOSITION DE LOI — VOORSTEL VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — M. Paque a déposé une proposition de loi relative à la publication et à la diffusion de certains sondages d'opinion.

De heer Paque heeft ingediend een voorstel van wet betreffende de bekendmaking en verspreiding van opiniepeilingen.

— Cette proposition de loi sera traduite, imprimée et distribuée.

Dit voorstel van wet zal worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

M. le Président. — Il sera statué ultérieurement sur sa prise en considération.

Er zal later over zijn inoverwegingneming worden beslist.

Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze agenda van vandaag.

Le Sénat se réunira demain 15 juillet 1981 à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen 15 juli 1981 te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 20 h 50 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 20 u. 50 m.)

2036