

**SEANCE DU MERCREDI 10 NOVEMBRE 1982**  
**VERGADERING VAN WOENSDAG 10 NOVEMBER 1982**

**ASSEMBLEE**  
**PLEINAIRE VERGADERING**

**SOMMAIRE:****CONGES:**

Page 267.

**COMMUNICATIONS:**

Page 267.

1. Dépenses en marge du budget;
2. Cour des comptes.

**VERIFICATION ET VALIDATION DE POUVOIRS:***Orateur: M. Vannieuwenhuyze, rapporteur, p. 268.***PROPOSITION DE LOI (prise en considération):**

Page 268.

*M. Van Herreweghe et consorts. — Proposition de loi modifiant l'article 156 du Code judiciaire.***QUESTION ORALE DE M. HISMANS A M. TROMONT, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « L'ATTITUDE DU MINISTRE A L'EGARD DU CONSEIL ECONOMIQUE REGIONAL WALLON ET DU CONSEIL INTERUNIVERSITAIRE DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE »:***Orateurs: M. Hismans, M. Tromont, ministre de l'Education nationale, p. 268.***QUESTION ORALE DE M. JANDRAIN AU MINISTRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL SUR « LA NECESSITE DE SUPPRIMER LE CONTROLE EXERCÉ SUR LES SANS-EMPLOI »:***Orateurs: M. Jandrain, M. Hansen, ministre de l'Emploi et du Travail, p. 269.***QUESTION ORALE DE M. DALEM AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR « L'INSTAURATION DE NOUVEAUX TAUX DE TVA ET LA MODIFICATION DES TAUX DE NOMBREUX BIENS ET SERVICES »:***Orateurs: M. Dalem, M. W. De Clercq, Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur, p. 270.***INHOUDSOPGAVE:****VERLOF:**

Bladzijde 267.

**MEDEDELINGEN:**

Bladzijde 267.

1. Uitgaven buiten de begroting;
2. Rekenhof.

**ONDERZOEK EN GELDIGVERKLARING VAN DE GELOOFSBRIEVEN:***Spreker: de heer Vannieuwenhuyze, rapporteur, blz. 268.***VOORSTEL VAN WET (inoverwegingneming):**

Bladzijde 268.

*De heer Van Herreweghe c.s. — Voorstel van wet tot wijziging van artikel 156 van het Gerechtelijk Wetboek.***MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HISMANS AAN DE HEER TROMONT, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER « DE HOUDING VAN DE MINISTER TEN OPZICHT VAN DE CONSEIL ECONOMIQUE REGIONAL WALLON EN DE CONSEIL INTERUNIVERSITAIRE DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE »:***Sprekers: de heer Hismans, de heer Tromont, minister van Onderwijs, blz. 268.***MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JANDRAIN AAN DE MINISTER VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID OVER « DE NOODZAKELIJKE OPHEFFING VAN DE STEMPELCONTROLE »:***Sprekers: de heer Jandrain, de heer Hansen, minister van Tewerkstelling en Arbeid, blz. 269.***MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DALEM AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIEN EN BIJENLANDSE HANDEL OVER « DE INSTELLING VAN NIEUWE BTW-TARIEVEN EN DE WIJZIGING VAN DE TARIJFEN VAN TALRIJKE GOEDEREN EN DIENSTEN »:***Sprekers: de heer Dalem, de heer W. De Clercq, Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel, blz. 270.*

QUESTION ORALE DE M. HUMBLET AU MINISTRE DES RELATIONS EXTERIEURES SUR « L'ABSENCE DE SUITE A LA RESOLUTION ADOPTEE LE 8 JUILLET 1982 PAR LE SENAT A PROPOS DU PROBLEME PALESTINO-LIBANAIS » :

*Orateurs: M. Humblet, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 270.*

QUESTION ORALE DE M. DECLEYT AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LES MESURES DE LIBERALISATION A APPORTER A LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS FLUVIAUX » :

*Orateurs: M. Decléty, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 270.*

QUESTION ORALE DE M. DECLEYT AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LES MESURES DE LIBERALISATION A APPORTER A LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS » :

*Orateurs: M. Decléty, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 271.*

QUESTION ORALE DE M. GRAMME AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LA SUPPRESSION DE L'ARRET A VERVIERS DU TRAIN INTERCITE SAPHIR » :

*Orateurs: M. Gramme, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 272.*

QUESTION ORALE DE M. VAN IN AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LES LICENCIEMENTS A LA POLICE MARITIME ET LE CONTROLE A BORD DES PAQUEBOTS DE L'ETAT » :

*Orateurs: M. Lowis, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, p. 272.*

#### INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation de M. Hoyaux au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur « la nature et la portée des mesures prises en matière ferroviaire ».

*Orateurs: M. Hoyaux, p. 272. — M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, M. De Rouck, p. 276.*

Interpellation de M. Humblet à M. Tromont, ministre de l'Education nationale, sur « les arrêtés royaux pris en vertu des pouvoirs spéciaux et relatifs au financement des universités ».

*Orateurs: M. Humblet, M. Tromont, ministre de l'Education nationale, p. 281.*

Interpellation de M. Mouton à M. Tromont, ministre de l'Education nationale, sur « la formation et la notation des élèves de l'enseignement secondaire de l'Etat ».

*Orateurs: MM. Mouton, Pecriaux, M. Tromont, ministre de l'Education nationale, p. 284.*

Interpellation de M. Vandezande à M. Coens, ministre de l'Education nationale, et au ministre de l'Emploi et du Travail sur « le fait que l'European Economic Community College d'Anvers est habilité à délivrer des diplômes homologués de l'enseignement secondaire ainsi qu'à assurer la formation des chefs du service de sécurité dans les entreprises ».

*Orateurs: M. Vandezande, M. Coens, ministre de l'Education nationale, p. 288.*

#### ORDRE DES TRAVAUX:

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HUMBLET AAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE BETREKKINGEN OVER « HET FEIT DAT GEEN GEVOLG IS GEGEVEN AAN DE RESOLUTIE DIE DE SENAAT OP 8 JULI 1982 HEEFT AANGEOMEN OVER HET PALESTIJNS-LIBANEES PROBLEEM » :

*Sprekers: de heer Humblet, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 270.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DECLEYT AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE NOODZAAK VAN EEN MINDER STRAKKE REGLEMENTERING VAN DE BINNENSCHEEPVAART » :

*Sprekers: de heer Decléty, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 270.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DECLEYT AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE NOODZAAK VAN EEN MINDER STRAKKE REGLEMENTERING VAN HET WEGVERVOER » :

*Sprekers: de heer Decléty, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 271.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GRAMME AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE AFSCHAFFING VAN DE HALTE VAN DE INTERCITY-TREIN SAPHIR TE VERVIERS » :

*Sprekers: de heer Gramme, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 272.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN IN AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE AFDANKINGEN BIJ DE ZEEVAARTPOLITIE EN DE CONTROLE OP DE STAATSPAKKETBOTEN » :

*Sprekers: de heer Lowis, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, blz. 272.*

#### INTERPELLATIES (Bespreking):

Interpellatie van de heer Hoyaux tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over « de aard en de strekking van de maatregelen die met betrekking tot de spoorwegen zijn genomen ».

*Sprekers: de heer Hoyaux, blz. 272. — De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heer De Rouck, blz. 276.*

Interpellatie van de heer Humblet tot de heer Tromont, minister van Onderwijs, over « de koninklijke besluiten betreffende de financiering van de universiteiten, genomen krachtens de bijzondere machten ».

*Sprekers: de heer Humblet, de heer Tromont, minister van Onderwijs, blz. 281.*

Interpellatie van de heer Mouton tot de heer Tromont, minister van Onderwijs, over « de opleiding en de beoordeling van de leerlingen in het rijksschondair onderwijs ».

*Sprekers: de heren Mouton, Pecriaux, de heer Tromont, minister van Onderwijs, blz. 284.*

Interpellatie van de heer Vandezande tot de heer Coens, minister van Onderwijs, en tot de minister van Tewerkstelling en Arbeid over « het European Economic Community College in Antwerpen dat gemachtigd is om gehomologeerde diploma's af te leveren in het secundair onderwijs en voor de opleiding tot veiligheidschef in de bedrijven ».

*Sprekers: de heer Vandezande, de heer Coens, minister van Onderwijs, blz. 288.*

#### REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN:

PROJET ET PROPOSITION DE LOI (Vote):

Projet de loi contenant le budget du ministère de l'Agriculture de l'année budgétaire 1982, p. 274.

Justification de vote: *Orateur: M. Royen, p. 274.*

Proposition modifiant la loi limitant les fermages, p. 275.

Justification de vote: *Orateur: M. Van Ooteghem, p. 275.*

PROJET DE LOI (Dépôt):

Page 291.

**Le gouvernement.** — Projet de loi abrogeant les dispositions du chapitre V, section 1 — Obligation du versement de la rémunération et des subsides sur un compte de chèques postaux — de la loi-programme 1981 du 2 juillet 1981.

PROPOSITIONS DE LOI (Dépôt):

Page 291.

**M. Van Rompaey:**

- Proposition de loi modifiant l'article 48 du Code des impôts sur les revenus;
- Proposition de loi modifiant l'article 334 du Code des impôts sur les revenus et insérant un article 299ter au même Code.

INTERPELLATION (Demande):

Page 291.

**M. Spitaels** au Premier ministre sur «les manquements du gouvernement en matière de sidérurgie wallonne».

ONTWERP EN VOORSTEL VAN WET (Stemming):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Landbouw voor het begrotingsjaar 1982, blz. 274.

Stemverklaring: *Spreker: de heer Royen, blz. 274.*

Voorstel van wet tot wijziging van de wet tot beperking van de pachtprijzen, blz. 275.

Stemverklaring: *Spreker: de heer Van Ooteghem, blz. 275.*

ONTWERP VAN WET (Indiening):

Bladzijde 291.

**De regering.** — Ontwerp van wet tot opheffing van de bepalingen van hoofdstuk V, afdeling 1 — Verplichting van storting van het loon en de toelagen op een postcheckrekening — van de programmawet 1981 van 2 juli 1981.

VOORSTELLEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 291.

**De heer Van Rompaey:**

- Voorstel van wet tot wijziging van artikel 48 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen;
- Voorstel van wet tot wijziging van artikel 334 van en tot invoeging van een artikel 299ter in het Wetboek van de inkomstenbelastingen.

INTERPELLATIE (Verzoek):

Bladzijde 291.

**De heer Spitaels** tot de Eerste minister over «de tekortkomingen van de regering inzake de Waalse staalnijverheid».

PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT

VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTER

**MM. Seranno et Coen**, secrétaires, prennent place au bureau.

**De heren Seranno en Coen**, 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 10 m.

De vergadering wordt geopend te 14 u. 10 m.

CONGES — VERLOF

**MM. De Bondt**, pour des devoirs administratifs; **Wyninckx**, pour des raisons familiales; **Poulain, Van In et Conrotte**, pour raison de santé; **Lepaffe et Mme Julliams**, pour d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren **De Bondt**, wegens bestuursplichten; **Wyninckx**, om familiale redenen; **Poulain, Van In en Conrotte**, om gezondheidsredenen; **Lepaffe en mevrouw Julliams**, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

MEDEDELINGEN — COMMUNICATIONS

*Uitgaven buiten de begroting — Dépenses en marge du budget*

**De Voorzitter.** — Overeenkomstig artikel 24, 2e lid, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscapitaliteit, heeft de Eerste minister, bij dienstbrieven van 29

oktober en 5 november 1982, aan de Senaat overgezonden, exemplaires van de beraadslagingen (nrs. 2824 tot 2826), door de Ministerraad getroffen, betreffende uitgaven gedaan buiten de begroting.

En application de l'article 24, alinéa 2, de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le Premier ministre a transmis au Sénat, par dépêches des 29 octobre et 5 novembre 1982, des exemplaires des délibérations (n°s 2824 à 2826), prises par le Conseil des ministres et relatives à des dépenses faites en marge du budget.

— Verwezen naar de commissie voor Financiën.

Renvoi à la commission des Finances.

**De Voorzitter.** — Van deze mededeling wordt aan de Eerste minister akte gegeven.

Il est donné acte de cette communication au Premier ministre.

*Cour des comptes — Rekenhof*

**M. le Président.** — Par dépêche du 20 octobre 1982, la Cour des comptes a fait connaître au Sénat ses observations au sujet du projet

de loi contenant le budget du ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones, de l'année budgétaire 1982.

Bij dienstbrief van 20 oktober 1982 heeft het Rekenhof aan de Senaat medegedeeld zijn opmerkingen over het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, voor het begrotingsjaar 1982.

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

**M. le Président.** — Il est donné acte de cette communication au premier président de la Cour des comptes.

Van deze mededeling wordt aan de eerste voorzitter van het Rekenhof akte gegeven.

#### ONDERZOEK EN GELDIGVERKLARING VAN GELOOFSBRIEVEN

#### VERIFICATION ET VALIDATION DE POUVOIRS

**De Voorzitter.** — Bij de Senaat is het dossier aanhangig van de heer Jean-Luc Dehaene, tot senator verkozen verklaard door het bureau van de Senaat, ter vervanging van de heer Kuylen, die ontslag heeft genomen.

Le Sénat est saisi du dossier de M. Jean-Luc Dehaene, proclamé sénateur par le bureau du Sénat, en remplacement de M. Kuylen, démissionnaire.

De commissie voor Onderzoek der Geloofsbriefen is zopas bijeen gekomen om de geloofsbriefen van de heer Dehaene te onderzoeken.

La commission de Vérification des Pouvoirs vient de se réunir pour la vérification des pouvoirs de M. Dehaene.

Ik stel u voor onmiddellijk het verslag van deze commissie te horen.

Je vous propose d'entendre immédiatement le rapport de la commission.

Geen bezwaar?

Pas d'objection?

Dan verzoek ik de heer Vannieuwenhuyze, verslaggever, kennis te geven van het verslag van de commissie voor Onderzoek der Geloofsbriefen.

Je prie donc M. Vannieuwenhuyze, rapporteur, de donner lecture du rapport de la commission de Vérification des Pouvoirs.

**De heer Vannieuwenhuyze, rapporteur.** — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, de Senaat is moeten overgaan tot de verkiezing van een gecoöpteerd senator, ter vervanging van de heer Kuylen.

De heer Jean-Luc Dehaene, enig voorgedragen kandidaat, is op 4 november 1982 verkozen verklaard, overeenkomstig artikel 220 van het Kieswetboek.

Daar de verkozen heeft doen blijken dat hij aan alle verkiesbaarheidsvereisten, opgelegd door de Grondwet voldoet, heeft uw commissie eenparig de eer u voor te stellen, de heer Jean-Luc Dehaene als lid van de Senaat toe te laten.

**De Voorzitter.** — Vraagt iemand het woord?

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Daar niemand het woord vraagt, breng ik de besluiten van het verslag in stemming.

Personne ne demandant la parole, je mets aux voix les conclusions du rapport.

— De besluiten van het verslag, bij zitten en opstaan in stemming gebracht, worden aangenomen.

Les conclusions du rapport, mises aux voix par assis et levé, sont adoptées.

**De Voorzitter.** — Ik verzoek de heer Dehaene de grondwettelijke eed af te leggen.

Je prie M. Dehaene de prêter le serment constitutionnel.

**De heer Dehaene.** — Ik zweer de Grondwet na te leven.

**De Voorzitter.** — Ik geef de heer Dehaene akte van zijn eedaflegging en verklaar hem aangesteld in zijn functie van senator.

Je donne acte à M. Dehaene de sa prestation de serment et le déclare installé dans ses fonctions de sénateur. (Applaudissements sur tous les bancs.)

#### VOORSTEL VAN WET — PROPOSITION DE LOI

##### *Inoverwegingneming — Prise en considération*

**De Voorzitter.** — Aan de orde is de besprekking over de inoverwegingneming van het voorstel van wet tot wijziging van artikel 156 van het Gerechtelijk Wetboek (van de heer Van Herreweghe c.s.).

L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de la proposition de loi modifiant l'article 156 du Code judiciaire (de M. Van Herreweghe et consorts).

Vraagt iemand het woord?

Quelqu'un demande-t-il la parole?

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

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

#### QUESTION ORALE DE M. HISMANS A M. TROMONT, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « L'ATTITUDE DU MINISTRE A L'EGARD DU CONSEIL ECONOMIQUE REGIONAL WALLON ET DU CONSEIL INTERUNIVERSITAIRE DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE »

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HISMANS AAN DE HEER TROMONT, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER « DE HOUDING VAN DE MINISTER TEN OPZICHT VAN DE CONSEIL ECONOMIQUE REGIONAL WALLON EN DE CONSEIL INTERUNIVERSITAIRE DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE »

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hismans à M. Tromont, ministre de l'Education nationale, sur « l'attitude du ministre à l'égard du Conseil économique régional wallon et du Conseil interuniversitaire de la Communauté française ».

La parole est à M. Hismans.

**M. Hismans.** — Monsieur le Président, chers collègues, le 21 mai 1982, vous faisiez savoir, monsieur le ministre, au Conseil économique régional wallon que vous ne teniez plus à avoir le moindre contact avec sa commission « Enseignement » et qu'il était, par conséquent, inutile de vous inviter à participer à ses travaux.

Votre accès de mauvaise humeur était provoqué par la motion du CERW relative aux mesures d'économies budgétaires à réaliser à charge des budgets des ministères de l'Education nationale pour 1982.

Non seulement vous avez décidé de négliger de façon définitive le CERW, mais, de plus, vous l'accusez de servir de relais aux thèses de l'opposition nationale. N'estimez-vous pas qu'il est pour le moins hasardeux d'accuser de partialité une instance qui rassemble toutes les forces vives de la région wallonne?

En clair, monsieur le ministre, j'aimerais savoir si vous refusez vraiment toute compétence d'avis au CERW?

De même, je voudrais que vous m'expliquiez pourquoi vous refusez de recevoir une délégation du Conseil interuniversitaire de la Communauté française alors que vous n'hésitez pas, vous, à le consulter. En effet, le 5 octobre 1982, le CIUF a demandé qu'une délégation constituée par son bureau puisse vous rencontrer. Certaines propositions d'aménagement des récentes mesures gouvernementales devaient vous être soumises. Votre réponse a été sans équivoque: vous n'acceptez pas le principe d'une entrevue avec une délégation de cette instance. Certes, depuis le 30 juin 1982, le CIUF relève de la compétence du ministre de la Communauté française qui a l'enseignement dans ses attributions, mais celui-ci ne s'est jamais opposé à ce que vous consultiez le CIUF. D'ailleurs, vous même, êtes représenté au sein de ce conseil et de plus, vous avez sollicité son avis sur l'opportunité d'installer une faculté de médecine complète dans le Hainaut.

Est-ce l'avis qui vous fut donné en cette circonstance qui provoque cette fin de non-recevoir au CIUF ou existe-t-il une autre raison?

**M. le Président.** — La parole est à M. Tromont, ministre.

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Monsieur le Président, chers collègues, M. Hismans m'interroge sur mes rapports avec le CERW et le CIUF.

A propos du CERW, je lui dirai que, si j'accepte le dialogue en toutes circonstances, je n'accepte pas le procès d'intention.

Par sa condamnation unilatérale des mesures prises à l'Education nationale au début de cette année budgétaire, par son ignorance délibérée des amendements que j'ai apportés par la suite aux propositions initiales, notamment budgétaires, de mon prédécesseur, par son refus d'accepter la nécessité impérieuse d'arrêter la progression incontrôlée du budget de l'Education nationale, le CERW a faussé le débat.

En fait, je devrais dire: certains membres du CERW, car la motion du 10 mai 1982, contestant l'opportunité des mesures adoptées, n'a pas été « cotée » à l'unanimité. Seuls, les représentants de la FGTB, du PS, de la CSC et des agriculteurs l'ont approuvée. Le CERW n'a pas fait écho aux thèses de ceux qui l'ont rejetée: le PRL et l'Entente wallonne des Classes moyennes, et ceux qui se sont abstenus: le PSC et l'Union wallonne des entreprises.

L'honorable membre me demande si je refuse toute compétence d'avis à cet organisme.

Le problème n'est pas de donner ou de ne pas donner d'avis. La vraie question est de savoir si ces avis sont constructifs et tiennent compte des réalités.

Les raisons qui me poussent à répondre par la négative sont les suivantes.

Tout d'abord, le CERW s'élève contre la « discrimination » de traitement entre les budgets des ministères de l'Education nationale des deux communautés.

Le jugement est sommaire puisqu'il se fonde uniquement sur le nombre d'élèves et d'enseignants dans chacune des deux communautés, en ignorant l'état d'avancement de certaines réformes au sein même des communautés.

De surcroît, il est fallacieux car il ne tient pas compte de toutes les autres données du problème, à savoir:

Les économies décidées par le gouvernement au printemps dernier sont moins importantes que les réductions acceptées par mon honoraire prédécesseur, en août 1981: 4 milliards 650 millions, au lieu de 8 milliards 350 millions. Mais la différence n'est pas seulement dans les chiffres; elle est aussi dans les actes. Le gouvernement actuel a osé tirer les conclusions des décisions qu'il a arrêtées et concrétiser dans les faits les engagements pris devant l'électeur.

Le CERW le sait mais ne le dit pas.

Il met l'accent sur les mesures d'économie mais il omet de préciser que, malgré la réduction des dépenses, le budget de l'Education nationale, secteur francophone, augmente de 9,9 p.c. en 1982 par rapport à 1981, alors que le budget du secteur néerlandophone ne progresse que de 5,9 p.c.

Le CERW le sait mais ne le dit pas.

En clair, je ne récuse nullement au CERW la compétence d'avis qui lui est attribuée et je lis avec attention les documents qui m'en parviennent. J'attends seulement qu'ils soient rédigés avec le souci — plus évident qu'il ne l'est aujourd'hui — d'exprimer le pluralisme des opinions qui font les démocraties.

J'en arrive à présent à la seconde partie de la question posée par l'honorable membre: pour quelle raison le ministre de l'Education nationale refuse-t-il de recevoir une délégation du CIUF, alors qu'il n'hésite pas à le consulter?

Je voudrais brosser rapidement un historique de mes rapports avec le CIUF.

Le 8 mars 1982, je recevais une lettre, datée du 5 mars, signée par mon honorable collègue, M. le ministre Urbain.

Je vous la lis:

«Cher collègue, le CIUF a été créé par le décret du 3 avril 1980 et doit, en vertu de l'article 8 dudit décret, faire rapport tous les ans, sur ses activités, au Conseil de la Communauté française. Dès lors, j'estime que le CIUF dépend directement et uniquement du ministre de la Communauté qui a l'enseignement dans ses attributions.»

Trois mois plus tard, le 8 juin 1982, M. Ylieff et consorts déposaient devant le Conseil de la Communauté française, une proposition de décret modifiant le décret du 3 avril 1980 créant le CIUF. Cette proposition visait à faire passer dorénavant le CIUF sous la dépendance du ministre-membre de l'exécutif de la communauté qui a l'enseignement dans ses attributions. Voté le 29 juin 1982, ce dernier décret est entré en vigueur le 31 août, et non pas le 30 juin, comme le soutient l'honorable membre dans sa question.

Dès lors, je m'en réfère strictement à ce que mon honorable collègue, M. le ministre Urbain, m'écrivait le 5 mars dernier: «Le CIUF dépend directement et uniquement du ministre de la Communauté.»

Ceci dit, que l'honorable membre se rassure: ma porte est toujours ouverte aux représentants des institutions universitaires francophones. Ils peuvent tous témoigner que je les ai toujours reçus, soit individuellement, soit en groupe, chaque fois qu'ils ont manifesté le souhait de me rencontrer.

Toutefois, dans l'hypothèse où l'honorable membre dénierait à tout autre que le ministre de tutelle le droit de consulter le CIUF, je tiens à souligner que j'ai interrogé le conseil à propos de la faculté de médecine, en Hainaut, à une époque où il était encore placé sous ma dépendance. En effet, je rappelle que le CIUF relève de la compétence du ministre de la Communauté depuis le 31 août. J'ai consulté le CIUF le 12 juillet.

Ce n'est donc pas dans l'avis qui m'a été donné qu'il faut chercher les raisons de mon attitude à l'égard du CIUF, n'en déplaise à l'honorable membre.

Je l'ai dit, et je le répète: j'accepte le dialogue, je n'accepte pas le procès d'intention.

#### QUESTION ORALE DE M. JANDRAIN AU MINISTRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL SUR «LA NECESSITE DE SUPPRIMER LE CONTROLE EXERCÉ SUR LES SANS-EMPLOI»

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JANDRAIN AAN DE MINISTER VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID OVER «DE NOODZAKELIJKE OPHEFFING VAN DE STEMPELCONTROLE»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Jandrain au ministre de l'Emploi et du Travail sur «la nécessité de supprimer le contrôle exercé sur les sans-emploi».

La parole est à M. Jandrain.

**M. Jandrain.** — Monsieur le Président, chers collègues, la législation sur la réglementation en matière de chômage prévoit que le chômeur conserve son inscription comme demandeur d'emploi en se présentant régulièrement à un contrôle, aux fins d'y faire estampiller sa carte de contrôle.

Je demande à l'honorable ministre de supprimer cette réglementation dépassée et vexatoire à plusieurs titres. En effet, notre pays est le dernier à appliquer cette mesure.

Chaque jour, plus de 450 000 personnes doivent se présenter aux bureaux de pointage, désignés par les administrations communales, ce qui provoque un roulement de plus d'un million de personnes en 1981.

Ces sans-emploi doivent souvent faire la queue pendant de longues périodes, dans des endroits mal exposés et subir les variations atmosphériques. Le nombre de malades tombant en hiver à charge de l'assurance maladie-invalidité et des soins de santé est à considérer.

Les services de l'Onem disposent actuellement d'une équipe de contrôleurs suffisante et efficace; en 1981, 40 400 chômeurs ont été sanctionnés, c'est-à-dire privés temporairement ou définitivement de leurs indemnités de chômage.

Cette réglementation, dont le but est le contrôle, ne répond plus actuellement à ce critère; j'insiste pour qu'elle soit supprimée.

Vous devez être convaincu, monsieur le ministre, que les travailleurs demandent du travail, et non des bureaux de pointage.

**M. le Président.** — La parole est à M. Hansenne, ministre.

**M. Hansenne,** ministre de l'Emploi et du Travail. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je partage pour l'essentiel les préoccupations de l'honorable membre et son espoir qu'il soit mis fin à une formalité qui peut effectivement apparaître comme vexatoire et dépassée à divers titres, même si on peut en expliquer l'origine par les particularités de notre législation, dont le droit à l'indemnisation sans limite dans le temps.

Non seulement je partage ces préoccupations mais j'ai déjà, il y a quelque temps, lancé l'idée d'une « carte de sécurité sociale » que les travailleurs seraient tenus de restituer aux services compétents pour bénéficier de revenus de remplacement, en particulier des indemnités de chômage.

La mise en circulation de cette carte entraînerait parallèlement et progressivement la suppression de l'obligation pour les chômeurs complets indemnisés de se présenter régulièrement pour faire estampiller leur carte de contrôle. On donnerait ainsi la priorité aux contrôles dans les entreprises et sur les lieux de travail où pourraient être occupés des travailleurs faisant appel à la sécurité sociale.

Cette idée a fait l'objet d'un examen approfondi au sein de mes services et de ceux de l'Office national de l'Emploi. Je compte saisir prochainement le Conseil des ministres d'une note d'orientations à ce sujet et préparer ensuite toutes les modalités légales, réglementaires et pratiques que suppose une telle mesure. Il convient aussi de prendre un certain nombre de précautions, notamment du côté de l'organisation même du contrôle.

Contrairement à ce que pense l'honorable membre et en dépit des nombreux efforts en vue d'améliorer la situation, l'Onem ne dispose toujours pas du nombre de contrôleurs que la situation actuelle pourrait légalement justifier. En outre, l'Onem éprouve bien des difficultés tant au recrutement qu'à la formation de ces contrôleurs.

**QUESTION ORALE DE M. DALEM AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «L'INSTAURATION DE NOUVEAUX TAUX DE TVA ET LA MODIFICATION DES TAUX DE NOMBREUX BIENS ET SERVICES»**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DALEM TOT VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «DE INSTELLING VAN NIEUWE BTW-TARIEVEN VAN TALRIJKE GOEDEREN EN DIENSTEN»

**M. le Président.** — Je vous propose d'entendre, à présent, la question orale que M. Dalem souhaite poser au Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur, sur l'instauration de nouveaux taux de TVA.

La parole est à M. Dalem.

**M. Dalem.** — Monsieur le Président, chers collègues, la décision d'instaurer à partir du 1<sup>er</sup> décembre prochain, un nouveau taux de TVA de 19 p.c., ainsi que la modification des taux de nombreux biens et services, constituent une modification si importante dans l'élaboration des prix que ces deux opérations sont matériellement impossibles à réaliser pour la date prévue.

En effet, les contraintes techniques auxquelles sont soumises les entreprises et les indépendants, ne permettent pas de modifier les prix en un espace de temps très limité; de surcroît, certains engagements et des prix répertoriés dans les catalogues ne peuvent être revus dans un laps de temps aussi rapproché.

Monsieur le ministre, n'estimez-vous pas qu'il conviendrait de reporter la date du 1<sup>er</sup> décembre ou de trouver d'autres solutions plus simples?

**M. le Président.** — La parole est à M. Willy De Clercq, Vice-Premier.

**M. W. De Clercq,** Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, ma réponse va être très simple et très brève: le gouvernement a décidé de fixer au 1<sup>er</sup> janvier 1983 la date d'entrée en vigueur des modifications aux taux de la TVA.

**QUESTION ORALE DE M. HUMBLET AU MINISTRE DES RELATIONS EXTERIEURES SUR «L'ABSENCE DE SUITE A LA RESOLUTION ADOPTEE LE 8 JUILLET 1982 PAR LE SENAT A PROPOS DU PROBLEME PALESTINO-LIBANAIS»**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HUMBLET AAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE BETREKKINGEN OVER «HET FEIT DAT GEEN GEVOLG IS GEGEVEN AAN DE RESOLUTIE DIE DE SENAAAT OP 8 JULI 1982 HEEFT AANGENOMEN OVER HET PALESTIJNS-LIBANEES PROBLEEM»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Humblet au ministre des Relations extérieures sur «l'absence de suite à la résolution adoptée le 8 juillet 1982 par le Sénat à propos du problème palestino-libanais».

La parole est à M. Humblet.

**M. Humblet.** — Monsieur le Président, messieurs les ministres, chers collègues, presque unanimement, le 8 juillet 1982, le Sénat a adopté une résolution dont je reprends ci-après un extrait: «Le Sénat marque son appui aux dix Etats membres de la CEE dans leur condamnation de l'invasion israélienne au Liban, qui est contraire

au droit international; dénonce le fait que les bombardements massifs des villes au Liban ont provoqué un véritable massacre parmi la population civile, ...».

Depuis lors, la situation au Liban — je souligne que ma question est datée du 21 septembre — est devenue de plus en plus tragique, aboutissant notamment à un massacre qui restera comme l'un des plus atroces de l'histoire de l'humanité.

Si de pareilles actions sont possibles, c'est faute de prévention. La responsabilité indirecte de la communauté internationale et des états trop passifs peut donc être engagée.

Je demande, par conséquent, au ministre des Relations extérieures, quelles actions ont été menées par l'Etat belge seul, ou à son initiative, par les Communautés européennes, à la suite de la résolution du Sénat du 8 juillet 1982.

**M. le Président.** — La parole est à M. De Croo, ministre, qui répondra en lieu et place de M. Tindemans, ministre des Relations extérieures.

**M. De Croo,** ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, M. le ministre Tindemans est, comme vous le savez, en mission à l'étranger, au Brésil.

Il me prie de bien vouloir lire sa réponse à la question de l'honorable M. Humblet.

Pendant toute la durée de la tragédie libanaise, la Belgique a fait connaître sa position sans ambiguïté, soit au cours de contacts bilatéraux, soit dans des déclarations communes des Dix.

Les pays des Dix, qui sont membres du Conseil de sécurité des Nations-Unies — ce n'est pas le cas de la Belgique — ont contribué à l'adoption de résolutions, entre autres, le cessez-le-feu, le retrait des troupes, le respect des droits des populations civiles, la levée du blocus de Beyrouth, le déploiement des observateurs des Nations-Unies. Deux des dix pays, en accord complet avec leurs partenaires, ont envoyé à Beyrouth des contingents appelés à constituer la force de paix multinationale.

Le discours du président Reagan du 1<sup>er</sup> septembre ouvre sans doute des perspectives prometteuses et mon département a réagi, positivement et publiquement, dès le 2 septembre, d'autant plus que ces propositions se rapprochent des conclusions du rapport sur la situation du conflit israélo-arabe que j'ai présenté en juin dernier en ma qualité de président en exercice des Dix. De même, les ministres des Affaires étrangères des Dix réunis à Copenhague ont bien accueilli la résolution de la réunion au sommet de Fez, en même temps qu'ils soulignaient l'intérêt du discours du président américain.

Dès le dimanche 19 septembre, le gouvernement belge a dit officiellement toute l'horreur que lui avait inspirée le massacre des camps de Sabra et de Chatila. Dans le même communiqué, il soulignait combien était indispensable un règlement global du conflit israélo-arabe.

Depuis lors, j'ai rencontré à New-York le secrétaire d'Etat américain aux Affaires étrangères, les ministres des Affaires étrangères de Syrie, d'Egypte, d'Israël, ainsi que le secrétaire général des Nations-Unies, avec lesquels je me suis entretenu de ce grave problème.

C'est, en effet, par une action diplomatique inlassable auprès de toutes les parties concernées, que nous pourrons contribuer, dans la mesure de nos moyens, à rétablir la paix dans la région et à rendre impossibles ces drames que nous déplorons tous.

**QUESTION ORALE DE M. DECLETY AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR «LES MESURES DE LIBERALISATION A APPORTER A LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS FLUVIAUX»**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DECLETY AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER «DE NOODZAAK VAN EEN MINDER STRAKKE REGLEMENTERING VAN DE BINNENSCHEEPVAART»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Decléty au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur «les mesures de libéralisation à apporter à la réglementation des transports fluviaux».

La parole est à M. Decléty.

**M. Decléty.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, lors de la discussion du budget du ministère des Communications, le groupe PRL, par ma voix, s'était vivement inquiété des nécessaires libéralisations à apporter en matière de réglementation des transports fluviaux.

L'heure tardive ne vous a pas permis alors de répondre à cette inquiétude.

On sait l'extraordinaire économie de combustible qu'apporte le transport par voie d'eau. Il n'en demeure pas moins que de nombreux bateaux sont jugés de trop faible tonnage et ont justifié la « prime de déchirage ». Leur nombre diminue cependant. Quel avenir l'honorable ministre compte-t-il réservé à cette prime de déchirage ?

Il apparaît, par ailleurs, que la cause essentielle de la mauvaise marche des affaires dans la navigation fluviale réside dans une réglementation surannée et trop rigide : l'offre et la demande ne jouent plus librement sur le marché. Les conséquences en sont fort graves pour l'avenir de ce mode de transport. J'aimerais connaître le point de vue de l'honorable ministre quant aux aménagements à apporter à cette réglementation trop stricte — en ce compris frets et « tour de rôle » —, afin de permettre une approche plus commerciale et une plus saine formation des prix.

**M. le Président.** — La parole est à M. De Croo, ministre.

**M. De Croo,** ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, chers collègues, dans un souci de clarté, je reprendrai systématiquement les divers éléments de la question formulée par M. Decléty.

1<sup>o</sup> En ce qui concerne la prime de déchirage, l'octroi de cette prime aux propriétaires de vieux bateaux a incontestablement permis de supprimer des unités dont l'équipement ne répondait plus à une utilisation rationnelle de la flotte.

Il ne m'est actuellement pas possible de me prononcer sur la prolongation éventuelle de ce système d'aides à la batellerie. Les instances internationales, et notamment les Communautés européennes, étudient actuellement les solutions à donner au problème de la surcapacité de la cale au plan européen. L'octroi d'une prime de déchirage est généralement cité comme un des moyens pour y remédier. C'est assurément un remède contre le vieillissement de la flotte.

2<sup>o</sup> M. Decléty s'interroge sur la cause de la stagnation de la navigation intérieure. C'est l'insuffisance de l'offre de transport qui est à l'origine du malaise qui règne actuellement dans la batellerie. Le fait que le marché soit réglementé ne peut être considéré comme la cause fondamentale de la stagnation. Dans une certaine mesure, le tour de rôle est un élément régulateur du marché, plutôt qu'un élément destructeur.

L'orateur souhaite un assouplissement des méthodes de gestion. Je suis conscient de la nécessité d'améliorer l'approche commerciale du marché et de rationaliser les structures administratives. A cette fin, diverses mesures sont actuellement envisagées.

Je citerai l'instauration d'une procédure simplifiée pour la conclusion d'accords de fret.

Afin d'éviter les lourdeurs de la procédure administrative, il est prévu d'instituer un comité de quelques personnes représentant tous les intérêts en cause. Cet organe sera compétent pour conclure les nouveaux accords de fret. Dans cette perspective, les accords pourront être exécutés immédiatement aux conditions convenues entre les chargeurs et les transporteurs, sauf à respecter certaines clauses de sauvegarde.

Autre moyen : le renforcement des pouvoirs du chef de l'Office régulateur de la Navigation intérieure.

Mon département étudie également à l'heure actuelle la possibilité d'accroître les délégations de pouvoirs dévolues au fonctionnaire responsable de l'Orni dans les cas suivants : en cas d'interruption de la navigation ; lorsque le lieu de chargement ou de déchargement n'est pas prévu dans le barème des frets et, pourquoi pas, en cas d'urgence.

Je tiens personnellement à faire grandement confiance aux fonctionnaires supérieurs de la plupart de nos offices.

On peut également songer à la libération du système du tour de rôle.

Mon département examine actuellement dans quelle mesure certains transports, notamment les containers ainsi que les charges indivisibles, pourraient être soustraits à ce régime du tour de rôle.

QUESTION ORALE DE M. DECLÉTY AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TÉLÉPHONES, SUR « LES MESURES DE LIBÉRALISATION A APPORTER A LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DECLÉTY AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAPHIE EN TELEFONIE, OVER « DE NOODZAAK VAN EEN MINDER STRAKKE REGLEMENTERING VAN HET WEGVERVOER »

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Decléty au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

La parole est à M. Decléty.

**M. Decléty.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, lors du débat concernant le budget du ministère des Communications, le groupe PRL, par ma voix, s'était vivement inquiété des nécessaires libéralisations à apporter en matière de réglementation des transports routiers. L'heure tardive ne vous a pas permis de répondre à cette inquiétude.

Le transport routier est l'objet de multiples contraintes en matière de poids et de dimensionnement, en matière d'accès à la profession, en matière de compte propre qui sont autant d'atteintes réglementaires qui diminuent et faussent le jeu de la libre concurrence et la formation du plus bas prix rentable, mais bénéficiant à l'usager.

En particulier, je citerai le poids maximum autorisé des véhicules routiers à six essieux où divers chiffres sont proposés et inférieurs à 50 tonnes, alors que la Hollande admet ce chiffre, alors que les experts tombent d'accord pour lui attribuer une économie de plus de 20 p.c. en combustible consommé, alors que, semble-t-il, les ouvrages d'art sont conçus par les Travaux publics pour les supporter.

L'honorable ministre pourrait-il me faire connaître son point de vue sur cette indispensable libéralisation générale de la réglementation en matière de transports routiers et plus particulièrement son point de vue quant au chiffre à retenir en matière de poids maximum autorisé ?

**M. le Président.** — La parole est à M. De Croo, ministre.

**M. De Croo,** ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, la question orale de M. Decléty sur « les mesures de libéralisation à apporter à la réglementation des transports routiers » est fort intéressante.

Ma réponse sera inspirée par deux considérations essentielles. La première, c'est l'expérience de six mois de présidence du Conseil des ministres des Transports de la Communauté européenne au sein duquel le problème des dimensions, des poids et des mesures a occupé une place fort importante, comme d'ailleurs lors de la plupart des réunions du conseil que tiennent ces ministres.

Je dois toutefois vous dire que les intérêts sont fort partagés entre les nécessités d'arriver à une unification et les réticences des différents gouvernements. Je pense ici notamment au poids par essieu admis par le gouvernement anglais et les poids autorisés dans d'autres pays où les intérêts de protection des routes, des ponts — notamment en Angleterre — et les intérêts des constructeurs n'arrivent pas toujours à un commun dénominateur.

A la suite d'une demande commune de la Feb, de Febiac et de la Fédération nationale belge des transporteurs routiers, notamment lors de leur congrès tenu à Casteau, j'ai chargé un groupe de travail, dont la première réunion se tiendra le 17 novembre prochain, d'envisager la possibilité, avec les Travaux publics et les parties intéressées, — décision délicate — d'admettre en Belgique une augmentation du poids jusqu'à 44 tonnes par essieu, sachant qu'aux Pays-Bas 50 tonnes sont déjà autorisées, tout en diminuant cependant le poids limite par essieu.

En réponse à la deuxième question de M. Decléty, je dirai que l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route est réglementé sur base de la directive n° 74/561 du Conseil des Communautés européennes. Il n'existe donc aucune possibilité pour le gouvernement belge de déroger à cette obligation.

Le transport pour compte propre n'est soumis à aucune obligation en matière d'autorisations. Le transporteur doit cependant prouver que les marchandises transportées sont sa propriété ou font l'objet de son commerce, industrie ou exploitation.

QUESTION ORALE URGENTE DE M. GRAMME A M. DE CROO, MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LA SUPPRESSION DE L'ARRET A VERVIERS DU TRAIN INTERCITE SAPHIR »

DRINGENDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GRAMME TOT DE HEER DE CROO, MINISTER VAN VERKEERSWEZEN, POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE AFSCHAFFING VAN HALTE VAN DE INTERCITY-TREIN SAPHIR TE VERVIERS »

**M. le Président.** — Mesdames, messieurs, je vous propose d'entendre à présent la question orale urgente de M. Gramme à M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, qui a accepté d'y répondre, sur « la suppression de l'arrêt à Verviers du train Intercité *Saphir* ».

La parole est à M. Gramme.

**M. Gramme.** — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, il me revient que le train Intercité *Saphir* ne ferait plus arrêt à Verviers dès le mois de mai 1983.

Cette décision serait en contradiction flagrante avec les multiples raisons économiques qui justifient une politique de la meilleure desserte par les trains. La grande région de Verviers, son hinterland nord et sud, ainsi que la région de langue allemande, seraient ainsi privés de la meilleure liaison internationale.

En outre, cette suppression d'arrêt constitue un précédent dangereux pour les autres liaisons internationales passant par Verviers-Central.

J'espère que votre réponse prendra à considération les intérêts légitimes d'une région déjà excentrée dans le territoire et ses besoins de relations rapides et de bonne qualité avec le centre du pays et avec l'étranger.

**M. le Président.** — La parole est à M. De Croo, ministre.

**M. De Croo,** ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, chers collègues, sans doute vais-je quelque peu décevoir M. Gramme, et je le prie de m'en excuser, mais étant donné son caractère spécial de relation rapide Cologne-Bruxelles-Ostende en correspondance avec le Jetfoil, instrument de transport rapide vers l'Angleterre, le *Saphir* ne desservira plus à partir de la période d'horaires de mai 1983, que les gares de Bruxelles et de Liège. Afin d'augmenter sa vitesse commerciale et son attractivité il ne s'arrêtera plus ni à Verviers, ni à Gand, ni à Bruges.

La région verviétoise ne sera pas plus lésée que les autres localités qui ne seront plus desservies puisque le service de base de l'axe Verviers-Ostende est maintenu dans son intégralité.

Le statut du *Saphir* lui confie un caractère de train à supplément de haut de gamme de la relation Cologne-Ostende-Angleterre destiné à la clientèle de cet axe, la clientèle nationale, vous en êtes, monsieur le sénateur, disposant des autres relations de qualité existantes.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN IN AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « AFDANKINGEN BIJ DE ZEEVAARTPOLITIE EN DE CONTROLE OP DE STAATSPAKKETBOTEN »

QUESTION ORALE DE M. VAN IN AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LES LICENCIEMENTS A LA POLICE MARITIME ET LE CONTROLE A BORD DES PAQUEBOTS DE L'ETAT »

**De Voorzitter.** — De heer Van In wenst een mondelinge vraag te stellen aan de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, die zich bereid heeft verklaard om op die vraag te antwoorden.

Het woord is aan de heer Lowis die de vraag zal stellen namens de heer Van In.

**De heer Lowis.** — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, nameus collega Van In wil ik een vraag stellen aan de minister van Verkeerswezen in verband met afdankingen bij de zeevaartpolitie en de controle op de staatspakketboten.

Terwijl verschillende tijdelijke agenten bij de zeevaartpolitie (onder meer te Oostende) de opzeg van dienstverbintenis is aangezegd, signaleren de media eens te meer dat in de nacht van 2 op 3 november jl. « 300 stomdrunken Schotzen » op de staatspakketboot tussen Dover en Oostende aanzienlijke beschadigingen hebben aangericht, dat de scheepsbemanning machteloos stond en dat de te Oostende opgeroepen ordediensten het janhagel zelfs niet verontrustte, zelfs niet onderwerp aan een identiteitscontrole.

Het optreden van amokmakers op de pakketboten is geen nieuw verschijnsel, telkens werd een betere begeleiding, de inzet van meer personeel en het toepassen van meer geëigende sankties aangekondigd.

Precies het tegendeel gebeurt, daarbij wordt het effectief van de zeevaartpolitie verminderd.

Het ware nuttig eindelijk eens precies te vernemen wat de geachte minister onder meer met de Oostendse zeevaartpolitie voorheeft en wie verantwoordelijk wordt gesteld voor de ravage die in de nacht van 2 op 3 november 1982 op een staatspakketboot is aangericht.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan minister De Croo.

**De heer De Croo,** minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, sta mij toe voorlezing te doen van de telex die mij werd toegestuurd in verband met deze aangelegenheid om met veel preciesheid, gezien de belangstelling van onze collega, de zaken te bepalen.

Om 1 u. 27 uur op 3 november 1982 belt het schip de kaaiofficier en vraagt hulp en bijstand van de zeevaartpolitie bij aankomst, wegens baladigheden en stelen aan boord.

Om 1 u. 40 uur belt de kaaiofficier het schip om te melden dat de opdracht werd uitgevoerd.

Bij aankomst om 2 u. 30 uur gaat de zeevaartpolitie aan boord voor de vaststellingen.

Rijkswacht en stads politie zijn ter plaatse.

De vier bussen met de voetbalsupporters worden onder de luifel van het carferrygebouw gereden en daar bewaakt door rijkswacht en stadspolitie.

Een gedeelte van de gestolen waar wordt gerecupereerd door de rijkswacht, aan boord van de bussen. Zij gaan rond met een zak en vragen de gestolen waar erin te werpen.

Na ongeveer twee uur wachten kregen de bussen toelating tot vertrekken.

Aan boord kon niemand op heterdaad betrapt worden.

Aan boord waren 271 passagiers, 28 auto's, 4 bussen, 20 ro-ro.

De verklaring van de geachte senator die meent dat de zeevaartpolitie geen normaal toezicht heeft uitgeoefend, komt niet met de werkelijkheid overeen. De telex is duidelijk.

Tijdens de nacht van 2 op 3 november was er een normale bezetting van zes agenten van dienst om het gebeurlijk toezicht op de in- en ontscheping der passagiers van de zeevaartlijn Oostende-Dover te controleren.

Ik heb, door voorlezing van de telex, het relaas gegeven van het gebeuren. Enkele identiteitscontroles werden uitgevoerd.

Inzake het effectief van de zeevaartpolitie zij vermeld dat de procedure tot kaderuitbreiding met 22 agenten aan de kust in uitvoering is. Wanneer uiteindelijk een werfmachtiging zal zijn verkregen, wat afhankelijk is van de budgettaire mogelijkheden, zullen een zelfde aantal agenten kunnen worden aangeworven, ten einde de normale dienstuitvoering te kunnen verzekeren.

Tijdens het toeristisch hoogseizoen wordt de zeevaartpolitie aan de kust versterkt door contractuele agenten. Budgettaire besnoeiingen nopen er evenwel toe een einde te maken aan hun medewerking buiten het toeristisch seizoen.

In uitzonderlijke omstandigheden, zoals door het geachte lid medegedeeld, wordt steeds een beroep gedaan op de bijstand van de rijkswacht en/of de stedelijke politie.

INTERPELLATION DE M. HOYAUX AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR « LA NATURE ET LA PORTEE DES MESURES PRISES EN MATIERE FERROVIAIRE »

INTERPELLATIE VAN DE HEER HOYAUX TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER « DE AARD EN DE STREKKING VAN DE MAATREGELEN DIE MET BETREKKING TOT DE SPOORWEGEN ZIJN GENOMEN »

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hoyaux au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur « la nature et la portée des mesures prises en matière ferroviaire ».

La parole est à l'interpellateur.

**M. Hoyaux.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, depuis la formation de ce gouvernement — et l'attribution des pouvoirs spéciaux — vous multipliez, monsieur le ministre, vos interventions directes au sein du conseil d'administration et même de la direction de la SNCB.

Vous paraissiez ainsi outrepasser votre rôle de ministre de tutelle.

Votre but avoué est le redressement de cette entreprise.

Je me permettrai quelques remarques sur vos méthodes, quelques questions et enfin, un certain nombre de suggestions.

Voyons les méthodes.

Vous avez fixé au conseil d'administration de la SNCB un certain nombre d'objectifs précis visant à l'économie: 3,5 milliards d'économies immédiates, un p.c. de réduction du budget annuellement de 1983 à 1988 et ensuite, vous prétendez ne pas l'avoir influencé.

Ce conseil est, cela va de soi, conscient des problèmes mais il n'est pas tout-puissant et doit tenir compte d'un certain nombre de contraintes sociales et économiques.

C'est à cause de ces contraintes économiques, dues à la crise et notamment à l'impact de celle-ci sur le nombre de voyageurs transportés et sur le tonnage des marchandises — exemple: la sidérurgie —, que le résultat financier de la société se présente d'année en année plus déficitaire. Dans ce résultat apparaissent des charges financières de plus en plus lourdes — 9 milliards en 1982 — dues au fait que la SNCB ne dispose pas des fonds nécessaires à son exploitation.

Chacun sait qu'il est de plus en plus difficile de négocier un emprunt. La réputation de l'emprunteur, les garanties qu'il produit, peuvent être balayées d'un trait de plume.

Or, que faites-vous?

Par des déclarations spectaculaires, souvent incomplètes et tendancieuses, vous inquiétez le public, vous dramatisez une situation qui, certes, est loin d'être brillante mais ces déclarations n'aident en aucun cas la société et ses responsables au niveau financier.

Vous prétendez vitaliser la SNCB, lui imposer des plans. Mais ceci implique une certaine constance dans l'effort, des délais de réflexion suffisants pour les organes de gestion et la direction de l'entreprise.

Or, que faites-vous?

Vous perturbez les responsables par des notes, des remarques, des questions de toutes sortes. Vous expédiez, à la dernière minute, des commentaires sibyllins de manière à empêcher toute analyse sérieuse et à embrouiller l'écheveau. Ainsi en est-il d'annulation de décisions antérieures peu avant une nouvelle séance du conseil d'administration.

Les organes de gestion, quant à eux, doivent peser leurs décisions car ils sont durablement responsables vis-à-vis du public des conséquences parfois lourdes de certaines mesures. A trop être bousculés, ils risquent effectivement de ne pas atteindre les objectifs fixés. Auquel cas, monsieur le ministre, vous les déchargeeriez peut-être d'une partie de leurs responsabilités.

Ceci m'amène à vous demander quelles sont vos intentions en matière de statuts de la SNCB? Ces statuts ont été codifiés dans la loi du 23 juillet 1926. Est-il exact que, le cas échéant, vous auriez l'intention de les modifier? Et si oui, dans quel sens précisément, monsieur le ministre?

Actuellement, la SNCB est dirigée par des administrateurs venus d'horizons politiques et sociaux différents qui garantissent ainsi l'équilibre de la gestion à tous les niveaux. Une modification de leurs pouvoirs n'impliquerait-elle pas une concentration des pouvoirs aux mains du ministre des Communications par personnes interposées?

Il serait à mon avis néfaste qu'un groupe de personnes désignées par vous remplacez des administrateurs qui eux, sont au fait des problèmes de tous ordres et dont certains jouissent d'une longue expérience.

Certes, les problèmes sont complexes.

Pourtant, il semble que l'on précipite certaines décisions sans étude approfondie de leurs répercussions sur la qualité de service

public de la SNCB. Outre les suppressions de trains de voyageurs que vous avez réalisées, on parle beaucoup, pour l'instant, de suppressions, de suspensions ou de modifications de certaines dessertes dans le transport des marchandises. Je vous rappelle, monsieur le ministre, que les régions concernées doivent marquer leur accord sur ces points.

Afin de m'éclairer, pourrais-je savoir, monsieur le ministre, quelle est la liste exacte des modifications de dessertes en marchandises envisagées? Le Hainaut serait particulièrement touché.

Lors du précédent plan de réorganisation, le CERW avait marqué son accord pour certaines suppressions — montrant par là sa bonne volonté — à condition que soient créées des gares-centres bien équipées et rendant un service de qualité à la clientèle. Pourrais-je savoir où en sont les études et les décisions dans ce domaine et quel sera l'impact éventuel au niveau des recettes?

En outre, est-il exact que vous faites préparer un plan de réorganisation du trafic voyageurs qui comprendrait de nouvelles suppressions de trains, voire de lignes, de gares et de haltes?

Les socialistes ne sont pas opposés à toute restructuration, mais celle-ci doit se faire avec comme objectifs l'assainissement et une meilleure qualité des services offerts à la population, en concertation avec les travailleurs du secteur.

Pourquoi ne pas poursuivre le projet de fusion SNCB-SNCV qui entraînait des économies par rationalisation tout en améliorant la qualité des services et ce, avec l'accord des deux grands syndicats?

Dans ce contexte, les grèves spontanées des traminots et les arrêts de travail des cheminots en front commun se comprennent aisément. La séquence du journal télévisé de ce lundi 8 novembre a été très éclairante sur les conditions de vie de ces travailleurs. Réduire leurs ressources, c'est toucher au minimum requis.

Avez-vous mesuré, monsieur le ministre, les conséquences économiques de ces légitimes réactions?

Je souhaite aussi vous exprimer quelques réflexions concernant la concurrence en matière de transports.

Vous aimeriez, en effet, que la SNCB travaille efficacement, comme une entreprise privée.

Or, vous laissez la SNCB centralisée de façon excessive. Toutes les décisions importantes se prennent à Bruxelles. Aucune étude n'est entamée en ce qui concerne une éventuelle déconcentration des services et une éventuelle décentralisation des pouvoirs. Vous n'accordez même pas à cette entreprise les moyens requis pour une saine politique de concurrence. C'est ainsi que la direction commerciale de la SNCB compte 300 personnes sur un total de 64 000 agents. C'est ainsi que les services commerciaux — hérésie suprême — n'ont même pas l'accès direct au réseau téléphonique belge, d'où retards et absence d'une réelle action de relations publiques.

Savez-vous, monsieur le ministre, que le budget de publicité de la SNCB est de septante millions? Cela représente un pour mille de son chiffre d'affaires. Toute entreprise de taille comparable — M. le ministre ne me contredira pas — dépense en moyenne quarante fois plus.

Tout cela n'est ni industriel ni commercial.

Vous voulez — dites-vous — redresser l'entreprise. Mais vous-même et les spécialistes qui vous entourent ne prônez que des mesures techniques sans rapport direct avec la gestion de l'entreprise et son avenir.

Aussi, en tant que membre de l'opposition, je tiens à jouer mon rôle de manière constructive.

La SNCF a publié, sous la signature de son président, un livre de réflexions intitulé: « Septante-trois mesures et des orientations nouvelles pour la politique commerciale. »

Selon ses auteurs, la SNCF mettra tout en œuvre pour continuer à augmenter son trafic voyageurs, résultat d'une politique d'investissement audacieuse, en fonction de trois orientations: « assouplir et compléter l'offre (...), simplifier et personnaliser les contrats (...), intensifier la prospection commerciale (...). »

C'est avec espoir que je viens de vous remettre un exemplaire de ce livre. Peut-être vous-même et vos collaborateurs en tirerez-vous quelques renseignements passionnants.

Pourriez-vous me dire, monsieur le ministre, lorsque vous en aurez pris connaissance et que les personnes concernées l'auront analysé, si certaines des mesures peuvent s'appliquer chez nous et si une réflexion semblable peut voir le jour à la SNCB? En cas de réponse négative, il me plairait d'en connaître les raisons.

Monsieur le ministre, il est temps de conclure.

Le problème de la SNCB n'est pas uniquement dans la structure géographique de son réseau. Certaines mesures ont choqué, tel le renvoi de temporaires très modestement rémunérés, mesure que vous aviez envisagée et qui, sur le plan national, ne constituait qu'un coup d'épée dans l'eau, les rémunérations de ces temporaires n'étant guère supérieures à celles des chômeurs.

Je vous suggère donc quelques orientations positives.

1. Réorganisation administrative: par la libéralisation des pouvoirs des fonctionnaires, par leur formation à la gestion, par la sélection et la promotion des dirigeants en fonction de critères précis de compétence et de personnalité, par le recyclage continual des hommes en place.

2. Réorganisation commerciale: par l'indépendance accrue des services en rapport direct avec la clientèle, par la transformation des processus de décisions, incluant la gestion par objectifs, la modernisation des principes comptables et la justification des échecs.

3. Réorganisation publique: par la décentralisation et la déconcentration des services, par la formation obligatoire de tous les fonctionnaires supérieurs aux relations humaines, par leur formation à l'esprit d'entreprise et l'encouragement à l'esprit d'initiative.

Rien de cela n'est facile et pourtant, la SNCF et la régie Renault y parviennent.

Faire de la SNCB une entreprise publique avec la mentalité du privé, cela ne devrait pas vous déplaire, monsieur le ministre.

Pouvons-nous donc compter sur vous? (Applaudissements sur les bancs socialistes.)

#### ORDRE DES TRAVAUX

#### REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**M. le Président.** — Mesdames, messieurs, la commission du Travail parlementaire vous propose l'ordre du jour ci-après, pour la semaine prochaine:

Jeudi 18 novembre 1982, le Sénat se réunira à 15 heures:

1. Projet de loi contenant le budget des services du Premier ministre de l'année budgétaire 1982;

Interpellations jointes:

a) De M. Humbert au Premier ministre sur «la régression, aux dépens des familles et de leurs organisations, organisée par le gouvernement»;

b) De Mme Nelly Maes au Premier ministre, au ministre des Relations extérieures et au ministre des Affaires économiques sur «la délimitation des zones de développement, qui a créé une grande consternation en Flandre en raison de l'attitude tant du gouvernement belge que de la Commission européenne»;

c) De M. Spitaels au Premier ministre sur «les manquements du gouvernement en matière de sidérurgie wallonne».

2. Projet de loi contenant le budget du ministère de la Justice de l'année budgétaire 1982;

Interpellations jointes:

a) De M. de Clippele au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles sur «l'intention du gouvernement de maintenir le blocage des loyers pour la neuvième année consécutive»;

b) De M. Serge Moureaux au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles sur «les raisons pour lesquelles le ministre a estimé devoir prendre attitude contre le projet français de Cour pénale européenne lors de la réunion des ministres européens de la Justice».

La séance sera prolongée.

Vendredi 19 novembre 1982, à 14 heures:

1. Reprise de l'ordre du jour de la séance du jeudi 18 novembre.

2. Vote nominatif sur les projets de loi dont la discussion est terminée.

La séance sera prolongée.

De commission voor de Parlementaire Werkzaamheden stelt voor toekomende week de volgende agenda voor:

Donderdag 18 novembre 1982, te 15 uur:

1. Ontwerp van wet houdende de begroting van de diensten van de Eerste minister voor het begrotingsjaar 1982;

#### Toegeweegde interpellaties:

a) Van de heer Humbert tot de Eerste minister over «de afbraakpolitiek die de regering voert ten nadele van de gezinnen en hun organisaties»;

b) Van mevrouw Nelly Maes tot de Eerste minister, tot de minister van Buitenlandse Betrekkingen en tot de minister van Economische Zaken over «de afbakening van de ontwikkelingszones die in Vlaanderen grote ontstemming heeft verwekt, zowel ten aanzien van de Belgische regering als ten aanzien van de Europese Commissie»;

c) Van de heer Spitaels tot de Eerste minister over «de tekortkomingen van de regering inzake de Waalse staalnijverheid».

2. Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Justitie voor het begrotingsjaar 1982;

#### Toegeweegde interpellaties:

a) Van de heer Clippele tot de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen over «het voornemen van de regering om de huurprijzen voor het negende opeenvolgende jaar te blijven blokkeren»;

b) Van de heer Serge Moureaux tot de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen over «de redenen waarom de minister gemeend heeft zich te moeten uitspreken tegen het Franse plan voor de instelling van een Europees Strafrechtelijk Hof, op de onlangs gehouden bijeenkomst van de Europese ministers van Justitie».

De vergadering zal worden verlengd.

Vrijdag 19 november 1982, te 14 uur:

1. Hervatting van de agenda van de vergadering van donderdag 18 november.

2. Naamstemming over de afgehandelde ontwerpen van wet.

De vergadering zal worden verlengd.

Le Sénat est-il d'accord sur cet ordre des travaux?

Is de Senaat het met deze regeling van de werkzaamheden eens? (Instemming.)

Dan is aldus besloten.

Il en est ainsi décidé.

#### PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE DE L'ANNEE BUDGÉTAIRE 1982

##### Vote

#### ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN LANDBOUW VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1982

##### Stemming

**M. le Président.** — Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi contenant le budget du ministère de l'Agriculture de l'année budgétaire 1982.

Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Landbouw voor het begrotingsjaar 1982.

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

**M. Royen.** — Monsieur le Président, mesdames et messieurs les ministres, chers collègues, nous, écologistes, n'avons pas participé jusqu'ici à la discussion posthume des budgets 1982 en général ni, hier, à celle du budget du ministère de l'Agriculture en particulier. Nous n'y sommes pas allés de notre couplet à nous, souvent taxé d'utopie, parce que nous nous voulions réalistes et pas du tout passées. En effet, nous n'avons pas cru devoir sacrifier à un rituel atavique et vide de sens dans une enceinte apathique et quasi vide d'assistance. De toute manière, les jeux sont déjà faits et l'argent déjà dépensé. Le roi est nu et le budget n'est plus que fantôme.

Nous voterons contre le projet de loi contenant le budget du ministère de l'Agriculture pour l'année budgétaire 1982, et ce notamment, pour les raisons suivantes.

Nous n'y trouvons pas de mesures sérieuses pour enrayer l'hémorragie grave d'emplois agricoles, de terres agricoles et d'écosystèmes précieux.

Pas de mesures sérieuses pour entraver l'asservissement en amont et en aval de l'agriculteur à l'agro-industrie nationale et transnatio-

naie. (Asservissement est ici, je pense, le terme exact s'agissant de serfs modernes, inféodables et manipulables à merci.)

Pas de mesures substantielles pour freiner la course mercantile au productivisme, à la productivité « à tout prix », pour arrêter les victoires de la quantité sur la qualité.

Pas de mesures substantielles pour aider les petits agriculteurs familiaux dont les intérêts sont loin de se confondre avec ceux des grosses exploitations industrielles hégémoniques.

Pas de mesures du tout pour juguler les mécanismes d'import-export, d'importation surtout, et leurs retombées négatives sur les paysans affamés du tiers monde dont 25 p.c. des terres servent à la « malbouffe » de nos pays industrialisés.

Pas de mesures du tout, enfin, pour promouvoir une agriculture moins « énergivore », plus respectueuse de la nature et de la santé de nos concitoyens.

Bref, nous voterons — symboliquement — contre ce budget parce que nous sommes pour la survie: la survie de la terre, dont nous ne sommes que les usufruitiers, et de tous les hommes qui en vivent ou qui devraient pouvoir en vivre.

L'agriculture moderne ne peut plus être cet éléphant qui écrase la porcelaine et piétine la vie.

L'agriculture, à nos yeux, est la plus fondamentale ...

**M. Lahaye.** — La mieux protégée du pays.

**M. Royen.** — ... et, j'oserais dire, la plus sacrée des activités humaines. Elle mérite le respect. Au nom des générations présentes et des générations à venir, dont nous sommes aussi les mandataires.

**M. le Président.** — Nous passons au vote.

— Il est procédé au vote nominatif sur l'ensemble du projet de loi.

Er wordt tot naamstemming overgegaan over het ontwerp van wet in zijn geheel.

150 membres sont présents.

150 leden zijn aanwezig.

89 votent oui.

89 stemmen ja.

61 votent non.

61 stemmen neen.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera soumis à la sanction royale.

Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, André, Bascour, Bens, Bock, Bossicart, Califice, Chabert, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Cooreman, Cuvelier, Daems, Dalem, Mme De Backer-Van Ocken, MM. C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnéa, Dehaene, De Kerpel, Mme Delrue-Ghobert, MM. Demuyter, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, Février, François, Friederichs, Geens, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Godinache-Lambert, Goor-Eyben, M. Gramme, Mme Hanquet, M. Hatry, Mme Herman-Michielens, MM. Kevers, Lagae, Lagneau, Lahaye, Lavens, Lutgen, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, Poulet, Rutten, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghe-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenebeele, Van den Broeck, Vandenhante, Vanderborgh, Vandermarliere, Vandermeulen, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Verbist, Vermeiren, Waltniel, J. Wahelet, Weckx, Windels et Leemans.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

MM. Basecq, Belot, Boel, Canipel, Capoen, Carpels, Mme Coorens, MM. Coppens, De Baere, de Bruyne, Debusseré, Deconinck, Delcroix, Delmotte, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Rouck, De Smeyster, de Wasseige, Deworme, Draulans, Egelmeers, Eicher, Férier, Février, François, Friederichs, Geens, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, MM. Goossens, Gramme, Grosjean, Hancké, Mme Hanquet, M. Hatry, Mme Herman-Michielens, MM. Hiernaux, Hismans, Houben, Hoyaux, Humblet, Jandrain, Mme Jortay-Lemaire, MM. Kevers, Knuts, Lagae, Lagneau, Lahaye, Lallemand, Lavens, J. Leclercq, R. Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Matthys, Mouton, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pecriaux, Pede, Edg. Peetermans, W. Peeters, Mme Pétry, MM. Poma, Poulet, Mme Remy-Oger, MM. Royen, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, MM. Sondag, Spitaels, Mme Staels-Dompas, MM. Tilquin, Trussart, Mme Tyberghe-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandekerckhove, Vandenebeele, Van den Broeck, Vandenhante, Vanderborgh, Van der Elst, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vandenzande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Verbist, Vercaigne, Vermeiren, J. Wahelet, Weckx, Windels et Leemans.

Mouton, Op 't Eynde, Paque, Pecriaux, W. Peeters, Mmes Pétry, Remy-Oger, MM. Royen, Seeuws, Spitaels, Thys, Trussart, Vandekerckhove, Van der Elst, Van Der Niepen, Vandenzande, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Roye et Vercaigne.

#### PROPOSITION DE LOI MODIFIANT LA LOI LIMITANT LES FERMAGES

*Vote*

#### VOORSTEL VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET TOT BEPERKING VAN DE PACHTPRIJZEN

*Stemming*

**M. le Président.** — Nous passons au vote de l'ensemble de la proposition de loi modifiant la loi limitant les fermages.

Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het voorstel van wet tot wijziging van de wet tot beperking van de pachtprijzen.

Le vote commence.

De stemming begin.

— Il est procédé au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de loi.

Er wordt tot naamstemming overgegaan over het voorstel van wet in zijn geheel.

147 membres sont présents.

147 leden zijn aanwezig.

146 votent oui.

146 stemmen ja.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, André, Bascour, Basecq, Belot, Bens, Bock, Boel, Califice, Canipel, Capoen, Carpels, Chabert, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Cooreman, Mme Coorens, MM. Coppens, Cuvelier, Daems, Dalem, Mme De Backer-Van Ocken, MM. De Baere, de Bruyne, Debusseré, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, Deconinck, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnéa, Dehaene, De Kerpel, Delmotte, Mme Delrue-Ghobert, M. Demuyter, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Rouck, Descamps, De Seranno, De Smeyster, de Wasseige, Deworme, Doumont, Draulans, Egelmeers, Eicher, Férier, Février, François, Friederichs, Geens, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, MM. Goossens, Gramme, Grosjean, Hancké, Mme Hanquet, M. Hatry, Mme Herman-Michielens, MM. Hiernaux, Hismans, Houben, Hoyaux, Humblet, Jandrain, Mme Jortay-Lemaire, MM. Kevers, Knuts, Lagae, Lagneau, Lahaye, Lallemand, Lavens, J. Leclercq, R. Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Matthys, Mouton, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pecriaux, Pede, Edg. Peetermans, W. Peeters, Mme Pétry, MM. Poma, Poulet, Mme Remy-Oger, MM. Royen, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, MM. Sondag, Spitaels, Mme Staels-Dompas, MM. Tilquin, Trussart, Mme Tyberghe-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandekerckhove, Vandenebeele, Van den Broeck, Vandenhante, Vanderborgh, Van der Elst, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vanderpoorten, Vandersmissen, Vandenzande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Verbist, Vercaigne, Vermeiren, J. Wahelet, Weckx, Windels et Leemans.

S'est abstenu:

Heeft zich onthouden:

M. Van Ooteghem.

**De heer Van Ooteghem.** — Mijnheer de Voorzitter, ik heb mij onthouden om erop te wijzen dat de meerderheid bij de vorige stemming weer eens niet in aantal was.

## INTERPELLATION DE M. HOYAUX AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, SUR «LA NATURE ET LA PORTEE DES MESURES PRISES EN MATIERE FERROVIAIRE»

*Reprise*

## INTERPELLATIE VAN DE HEER HOYAUX TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, OVER «DE AARD EN DE STREKKING VAN DE MAATREGELEN DIE MET BETREKKING TOT DE SPOORWEGEN ZIJN GENOMEN»

*Hervatting*

**M. le Président.** — Nous revenons à l'interpellation de M. Hoyaux au ministre des Communications.

La parole est à M. De Croo, ministre.

**M. De Croo**, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, chers collègues, je dois remercier M. Hoyaux de la qualité de son interpellation. En effet, en conclusion de celle-ci, il a développé quelques idées positives dont j'ai apprécié le ton constructif et le développement. Il a cependant souligné en même temps la nécessité de changement et de modernisation des chemins de fer belges en attirant notre attention sur la faiblesse des services commerciaux de cette grande société.

La plupart des remèdes proposés par M. Hoyaux supposent presque de la part du ministre une intervention quelque peu autoritaire qui devrait amener la société des chemins de fer et son conseil d'administration à réaliser la plupart des recommandations formulées par l'interpellateur.

Je prends cet exemple comme élément démonstratif de l'amélioration possible de nos chemins de fer. Hélas! vous savez comme moi que la question n'est pas là.

Il conviendrait sans doute de souligner devant le Sénat quelques aspects importants du problème des chemins de fer belges de manière à mieux l'éclairer.

Ainsi que je l'ai déjà dit à cette tribune, la Belgique fut le premier pays du continent à pouvoir installer un chemin de fer sur son territoire; en cette matière elle fut le pionnier de l'Europe. Aussi, dans trois ans, nous pourrons célébrer le 150<sup>e</sup> anniversaire de l'installation de la première ligne de chemin de fer en Belgique.

Depuis cette époque, le chemin de fer roule encore à gauche, monsieur Hoyaux. (*Sourires.*)

La conséquence de cette avance sur les autres pays est le remarquable développement de l'infrastructure des communications, surtout par le rail, en Belgique. A la suite de ce développement est né un phénomène extraordinaire dont les conséquences historiques sont très importantes.

M. Delmotte, qui a dirigé mon département, sait comme moi qu'au début de la seconde moitié du siècle dernier, sous un gouvernement à direction libérale, on assista à la naissance de l'abonnement au chemin de fer. Le travailleur dont le lieu de travail n'était pas situé à l'endroit où il résidait commença à utiliser l'infrastructure du chemin de fer. Depuis lors, avec près de 4 000 km de réseau et un millier de gares, le chemin de fer s'étalant à travers l'ensemble de nos régions est devenu le plus dense de l'Europe. Il l'est resté aujourd'hui. Il faut en tenir compte comme élément de réflexion.

Par ailleurs, le même chemin de fer, à côté de sa mission de transport des navetteurs, est devenu, grâce à l'infrastructure lourde, un transporteur de pondéreux et de marchandises. Par comparaison avec les Pays-Bas, par exemple, dont le réseau est de la même importance, le transport de marchandises en Belgique atteint largement le double de celui de nos voisins, je ne dirai pas le triple parce que les chiffres souffrent également de la crise économique.

**M. Basecq**, premier vice-président, prend la présidence de l'assemblée

En conséquence, vous comprendrez que le chemin de fer belge a été fortement influencé par l'évolution sociologique que nous avons connue. Je prends l'exemple suivant: dans les années 1955 et suivantes, on empruntait très largement les transports publics, spécialement le chemin de fer pour se rendre au travail. Ceux qui utilisaient le transport privé, l'autobus du donneur d'ouvrage — transport devenu collectif — ou la voiture individuelle, ne représentaient que 15 p.c. de l'ensemble des voyageurs. En 1977, le pourcentage des utilisateurs de transport privé avait atteint la proportion assez élevée de 50 p.c.

Ceci signifie que le chemin de fer belge, surtout en service voyageurs, de par sa pénétration importante dans un pays qui connaît peu de routes à l'époque de sa création est devenu, de par la concurrence de la route avec son infrastructure et de par les modifications sociologiques du travail, un transporteur limité et plus spécialisé. Nous constatons, en 1980, qu'au cours des dix dernières années, le chemin de fer belge a offert au public 30 p.c. de trains de plus qu'auparavant pour un nombre de travailleurs resté stable, quoi qu'en dise. Nous savons fort bien que c'est en raison d'un plus grand nombre de demandeurs d'emploi que le chômage est tellement grave; je pense ici aux jeunes et aux femmes. Le nombre global de gens au travail, spécialement dans le tertiaire ou à l'Etat, est resté stable et a même augmenté. Je le répète, le chemin de fer a offert une capacité de transport supérieure d'un tiers à ce qu'elle était il y a dix ans, et l'emploi est resté stable au point de vue des unités.

Or, nous assistons à une diminution de plus de 10 p.c. du nombre de voyageurs. L'explication en est simple. Nous avons investi — et personne n'a réagi à l'époque — pour près de 500 milliards en construction d'autoroutes et infrastructures routières au cours des quinze dernières années et nous avons, par des lois urbanistiques, imposé à chaque endroit d'une ville où devaient s'établir des bureaux ou une université un certain quota de parkings. Par l'automatisme même de la petite géographie du pays, de par la densité urbaine des régions peuplées de la Belgique, nous avons créé un déplacement du transport des personnes, du chemin de fer vers les véhicules ou les moyens privés.

Le phénomène s'est accéléré. En effet, lorsqu'en 1973, après la deuxième crise pétrolière, on a cru que les véhicules privés seraient moins utilisés qu'auparavant au transport de personnes, s'est dessinée une évolution tout à fait imprévisible. Voyez actuellement certaines concentrations autour de carrefours de routes importantes: on emprunte, semaine après semaine, la voiture d'un collègue de travail, pratiquant ce que l'on appelle en anglais, le *car pooling*, le *taxi-stop*.

**M. Vercaigne.** — C'est une vue de l'esprit.

**M. De Croo**, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — On voyage à plusieurs dans le véhicule de l'un d'eux. Le nombre de véhicules privés a augmenté dans des proportions telles que ce système est fort apprécié. Celui qui possède une voiture et qui conduit d'autres compagnons au travail peut être certain que, la semaine suivante, il trouvera place, pour effectuer le même trajet, dans la voiture de celui qu'il a conduit la semaine précédente.

En outre, de par la sociologie du travail, la réduction de la durée du travail et le glissement vers les horaires variables, s'est créé un phénomène complémentaire. La souplesse des transports privés, la limitation des distances, l'excellence du réseau routier, les efforts consentis pour aménager des emplacements de parking en ville ont créé des conditions de concurrence défavorables aux chemins de fer.

Autre phénomène complémentaire: le changement dans l'habitat et les lieux du travail.

Alors que naguère — chacun d'entre vous le sait fort bien — on allait habiter à proximité d'une gare pour débarquer dans une gare proche de son lieu de travail, depuis quelques années, on va s'installer plus loin de la gare qu'auparavant et le lieu de travail est lui-même plus éloigné de la gare où l'on débarquait. Le phénomène est classique à Bruxelles, où quelques grandes compagnies d'assurances ont quitté le centre-ville pour aller s'installer parfois à 7 ou 8 kilomètres des gares les plus proches. Vous le savez aussi pertinemment bien, nos concitoyens ne tiennent plus à habiter au cœur même des villes, même des plus petites.

Le déplacement du lieu d'habitation par rapport à la gare d'embarquement d'une part, et le déplacement du lieu de débarquement par rapport au lieu de travail d'autre part, c'est-à-dire l'allongement des transports terminaux, ont fait que plus d'un navetteur a été incité à assurer la liaison directe entre son habitation et son lieu de travail par la route. Ce phénomène a été accentué par les *car pooling* dont on voit l'apparition dès 1977. A cette date déjà, 50 p.c. des travailleurs qui doivent se déplacer assez loin, le faisaient en voiture.

**M. Vercaigne.** — L'essence a augmenté depuis, monsieur le ministre.

**M. De Croo**, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — C'est exact mais le *car pooling*, pour des petits groupes de deux ou trois personnes, a pris de l'extension. Par

ailleurs, il arrive que mari et femme travaillent en un même endroit et couvrent le trajet ensemble par route. Voilà pourquoi la voiture est devenue un élément de déplacement bien plus important qu'autrefois. Il faut donc tenir compte à la fois de divers éléments que je rappelle: le mode différent de transport des navetteurs, une certaine configuration géographique propre à la Belgique de par ses dimensions, etc. C'est ainsi qu'en France le changement dans le mode de transport se présente de manière un peu différente.

Le chemin de fer a essayé de réagir à cette situation, son infrastructure présentant des difficultés à s'adapter. Comment a-t-on procédé? Depuis des années, par des plans quinquennaux successifs, la SNCB a essayé de moderniser son réseau et de l'électrifier; à l'expiration de l'actuel plan, environ la moitié du kilométrage sera électrifiée. Bien sûr, cela signifie davantage que le simple déplacement d'une locomotive ou de wagons par l'énergie électrique; cela implique également un redressement des courbes, une accélération de la vitesse, la suppression de toute une série de passages à niveau, l'adaptation des gares, bref, toute une infrastructure nouvelle et coûteuse, que le chemin de fer essaye de réaliser pour «ratrapper» une clientèle qui l'avait quelque peu déserté pour les diverses raisons que j'ai indiquées.

La SNCB a connu cette contradiction entre son unicité de service aux voyageurs et les changements sociologiques dans la manière de travailler des gens, surtout de ceux qui doivent s'éloigner de chez eux.

En ce qui concerne le transport des marchandises, deuxième grand service assuré par le chemin de fer, il est surtout important pour les pondéreux, le charbon, l'acier. Je me bornerai à vous citer un seul exemple. J'ai examiné les prévisions de commandes à longue échéance de wagons destinés au transport d'acières spéciaux et j'ai pu constater que le chemin de fer prévoyait une réduction de 100 à 200 unités d'année en année, compte tenu précisément de la diminution de la production de ces aciers. Je crois inutile de m'adresser plus particulièrement aux membres qui habitent la région wallonne et de leur rappeler la diminution du transport de charbon. La quantité de charbon importé est très importante. Là aussi, c'est le transport par voie d'eau auquel on recourt de manière non négligeable; je songe notamment aux infrastructures de Gand et d'Anvers.

Le chemin de fer offre un troisième grand service par le transport des petits colis de marchandises, plus fractionnés et moins volumineux. Vous savez que, là aussi, se pose un grave problème, notamment dans votre région, monsieur Hoyaux, celui de la concurrence pour le transport de ces petits colis par camion ou par messagerie. Ajoutons-y, dans une plus faible mesure, la concurrence de la Régie des Postes, qui peut assurer le transport de tout petits colis.

Les véhicules transporteurs sont parfois démesurés par rapport au calibre des colis transportés. C'est, en l'occurrence, faire usage d'une infrastructure ne correspondant pas au coût.

En matière de transport de pondéreux ou de charges complètes, nous travaillons à 80 p.c. du prix coûtant; au niveau du transport des colis, il nous arrive de travailler à 50 p.c. seulement de ce prix. Or, l'ensemble des compensations — vous pouvez les appeler subventions si vous le préférez — ne devrait pas être d'application en matière de transport de marchandises, lourdes comme légères.

Je tenais à souligner ces deux éléments importants afin de situer le problème dans un contexte compréhensible et pour que le Sénat réalise qu'il doit y être particulièrement attentif.

Il est, par ailleurs, assez poignant de voir cette grande société essayer durant des années, par à-coups parfois, et suivant une politique pas toujours appropriée, de «ratrapper» le voyageur et la marchandise.

Quelle est la situation à l'heure actuelle?

Les chemins de fer transportent encore quotidiennement 400 000 navetteurs, qui représentent 10 à 15 p.c. des forces du travail dans notre pays. C'est relativement minime par rapport à l'ensemble des transports de personnes.

Par ailleurs, les chemins de fer n'interviennent plus qu'à raison de 15 à 20 p.c. dans le transport des marchandises qui, très souvent, sont acheminées par route ou par voies navigables. L'obligation, par souci de concurrence entre les différents réseaux de transport, de transporter des marchandises à un prix inférieur au prix coûtant pose, pour les dirigeants des chemins de fer — M. Delmotte connaît bien la question — des problèmes particulièrement angoissants.

Je prends un exemple: le transport par chemin de fer de charbon extrait des mines de Campine vers le port de Genk où, naguère, il était embarqué pour être amené aux cokeries de Seraing. Lorsque le chemin de fer essaie de mettre en œuvre, pour éviter les ruptures de charge, une liaison directe entre les charbonnages du Limbourg

et l'endroit où le charbon peut être utilisé, les réactions des bateliers se font immédiatement jour; mettant en avant l'infrastructure du canal Albert, ils se plaignent de concurrence. Le chemin de fer n'a pas réussi à obtenir le contrat de transport du charbon destiné à Sidmar ce qui laisse une possibilité de survie à la batellerie.

M. Decléty m'a posé tout à l'heure différentes questions à propos précisément de la batellerie, de la concurrence qu'elle devait affronter et de ses capacités. C'est un des arguments que vous avez aussi développés, monsieur Hoyaux. Il est particulièrement difficile d'arbitrer et d'opérer un choix entre différents secteurs de transports, tous subventionnés.

Le transport par route est le plus important, statistiquement parlant, pour les personnes comme pour les marchandises. Même s'il rapporte 110 milliards à l'Etat par prélevement d'impôts divers, il s'agit en réalité d'une utilisation non payante d'une infrastructure extraordinaire qui a coûté 500 milliards ces quinze dernières années.

La batellerie est transporteuse d'une quantité plus importante encore de marchandises grâce à une infrastructure également très coûteuse de canaux et de voies d'eau. Je songe notamment à l'élargissement du canal Albert, à la mise au gabarit de 3 000 tonnes de rivières et de canaux, ainsi qu'aux plans inclinés. J'en passe et des meilleures, sans aucun jeu de mots.

A ce niveau également, le taux/kilomètre est resté, durant des années, à 0,5 centime. Il vient d'atteindre 0,7 centime. Il était de 0,1 centime en 1965.

M. Chabert, s'il était présent, pourrait confirmer les difficultés qu'il a rencontrées, il y a quelques années, à propos de la batellerie. On pourrait, pour y remédier, recourir davantage au transport par voie navigable pour optimiser une infrastructure importante de nos canaux et rivières ainsi que des arrière-ports. Je pense notamment aux ports de Charleroi et de Liège.

Nous avons donc, une infrastructure routière bien organisée mais très coûteuse et pas encore entièrement payée; nous avons aussi une infrastructure de voies d'eau bien organisée et un réseau de chemin de fer bien organisé également mais qui doit payer lui-même son infrastructure très onéreuse. Phénomène extraordinaire: nous ne réussissons pas à mener une politique coordonnée où chaque transport aurait sa place. Tous mes prédécesseurs ont connu cette difficulté.

Après avoir situé le problème du rail dans un contexte plus général, j'en viens aux questions précises qui m'ont été posées.

Le problème du chemin de fer est celui qui me préoccupe le plus, et ce pour diverses raisons. Tout d'abord, la désaffection, peut-être involontaire, du voyageur, même si, commercialement, de nombreuses améliorations peuvent être apportées, et vous en avez suggéré quelques-unes; ensuite, la désaffection objective du transporteur de matériel lourd ou de colis.

Pour pallier ces manques de recettes, nous avons épousé jusqu'à l'extrême toutes les possibilités de compensation que nous permet la Communauté, de manière obligatoire et facultative.

Il ne faut pas perdre de vue qu'un grand nombre de tarifs réduits sont consentis, à juste titre ou non, que, depuis près de 125 ans, l'abonnement social est un fait acquis — que je ne conteste nullement, par ailleurs —, que le patron belge donne à ses ouvriers une somme équivalant au prix de l'abonnement, somme grâce à laquelle les ouvriers se déplacent à deux ou trois en voiture — et je ne les critique pas — contrairement à ce qui se fait en France où, dans un rayon de 50 km autour de Paris, le patron paie lui-même l'abonnement au chemin de fer.

Je m'inquiète de voir le chemin de fer essayer sans beaucoup de succès, à coups de modernisations successives, de ratrapper cette clientèle perdue qui, peut-être ne lui reviendra jamais.

Vous avez parlé, monsieur Hoyaux, de l'augmentation du transport de voyageurs en France. Mais la France n'a pas une gare tous les 4 km, comme c'est le cas en Belgique; la France ne peut être comparée à la Belgique sur le plan de la densité des routes, des canaux, des agglomérations urbaines. J'aimerais que les sénateurs puissent parfois survoler la Belgique par beau temps et à basse altitude. Ils se rendraient alors compte qu'à l'exception de la région du sud du sillon Sambre et Meuse, la Belgique n'est qu'un vaste tissu urbain parsemé de temps à autre de quelques champs ou de quelques parcs, ce qui a une énorme influence, par exemple, sur le type de locomotives. En effet, vu la proximité des gares, et si l'on veut avoir une vitesse commerciale raisonnable, il faut des locomotives ayant des capacités spéciales de freinage et de démarrage rapide différentes de celles des locomotives que nous produisons parfois pour d'autres pays.

Revenons à l'aspect financier de la question. En 1983, au budget ordinaire, par un effort de la collectivité nationale en matière de compensation, sans parler des charges pour la pension des anciens agents du Chemin de fer et pour la caisse de maladie-invalidité pour ses agents en activité et pour ses pensionnés, quand le chemin de fer a besoin de près de 54 milliards pour pouvoir, mal, survivre, lorsque — je l'ai dit ce matin encore en commission — 13,8 milliards sont consacrés pour 1982 à l'investissement dans les chemins de fer, je constate que ce montant est supérieur à n'importe quel autre pour les années antérieures. Il nous faut financer et emprunter! M. De Seranno a posé la question: «Quand vous devez remplacer des emprunts venant à échéance, à 5 ou 7 p.c. par des emprunts à des taux bien plus élevés, comment pouvez-vous stabiliser la situation financière des chemins de fer belges?»

Cette situation, monsieur De Seranno, n'est pas stabilisée, elle est dramatique. M. Van Ooteghem me demandait ce matin s'il était bien normal que la plus grande société belge de droit public du pays — même si sa forme est dite commerciale et si l'Etat en est l'actionnaire unique — n'arrive pas à transférer — je ne dis pas à payer — à l'Etat le précompte mobilier, professionnel, prélevé sur les rémunérations de ses agents.

Est-il normal que le chemin de fer belge, société dont la réputation est très grande, se trouve être débiteur, envers l'administration belge des Finances belges, de près de 9 milliards? Est-il normal que durant les mois de juin, juillet et août, le chemin de fer belge, société respectable, connue dans le monde entier, se soit trouvée dans l'impossibilité de payer à ses fournisseurs toutes les factures incontestablement dues d'un montant dépassant cinq millions, provoquant ainsi bien des problèmes dans les sociétés créatrices, aux Acec notamment?

Est-il normal que certains clients, dont nous transportons les produits — je pense à Cockerill —, soient en retard de paiement de plusieurs centaines de millions?

Est-il normal, que, nonobstant la subvention ou des compensations importantes, le budget des chemins de fer accuse, cette année, 14 milliards de dettes cumulées et près de 10 milliards rien qu'en charges financières et en remboursements?

Est-il normal que ceux qui ont fait voter les budgets avant moi, de 1979 à 1981, n'aient pas su ou prévu que chacun de ces budgets étaient insuffisants de 3 à 5 milliards par an?

Est-il normal que prenant cette situation d'urgence à bras-le-corps, on ne puisse enrayer une hémorragie qui tue la Société nationale des Chemins de fer belges?

Monsieur Hoyaux, ces problèmes ne sont pas faciles et ne sont pas pris à bras-le-corps par un ministre qui aurait une obsession quelconque, politique ou idéologique. C'est du pragmatisme direct, tout simplement.

Le budget proposé au début de cette année par M. Féaux prévoyait, à partir du premier janvier 1982, une augmentation considérable des tarifs pour les voyageurs et les marchandises. Une telle augmentation n'avait plus eu lieu depuis le premier janvier 1980, en dépit des différentes majorations de l'index.

Quand, par les hasards de la politique, j'ai voulu introduire une augmentation des tarifs, il n'y avait plus de conseil d'administration. J'ai dû en composer un nouveau avec les difficultés et les lenteurs que cela comporte, et lui demander de voter cette augmentation qui n'est entrée en vigueur qu'avec plusieurs semaines, voire plusieurs mois, de retard sur la date prévue.

Nous avons été forcés ensuite de pratiquer une deuxième augmentation de tarifs au premier octobre dernier pour rattraper la période de non-application de l'augmentation initialement prévue par M. Féaux.

Nonobstant tout cela, il faut dire publiquement, que le taux de couverture — conception, il est vrai, abstraite et peut-être trop succincte — est de 22 à 23 p.c. Cela signifie qu'un cinquième des rentrées du chemin de fer provient de sa clientèle et que les quatre autres cinquièmes proviennent de l'Etat. Il faut le savoir et en tenir compte même si le but du gouvernement n'est pas de dire que ces proportions seront ramenées à un quart ou à un tiers. Il ne faut pas jouer à cache-cache avec soi-même.

A quoi cela sert-il que le ministre dise: «Je m'en tire avec 50 milliards en 1983»?

Beaucoup de membres dans cette assemblée ont fait partie d'un gouvernement, ils connaissent ces données budgétaires, et particulièrement le Comité de la Hache par lequel on peut sortir grand vainqueur devant ses collègues parce que l'on a pu diminuer un budget tout en sachant qu'il sera insuffisant pour faire face aux besoins.

Je dois rendre le Sénat attentif au fait que le chemin de fer au 1<sup>er</sup> décembre de cette année, manquera d'argent: trois milliards deux cents millions feront défaut pour payer le personnel et les pensions. Le budget que le Sénat a alloué tout récemment au chemin de fer est insuffisant pour les dépenses ordinaires. Cette situation est due à pas mal de circonstances que vous me dispenserez certainement d'exposer ce soir.

Pour faire face à l'échéance que je viens d'évoquer il faudra de nouveau emprunter.

J'enchaîne alors, monsieur Hoyaux, sur une autre de vos grandes questions. Nous avons demandé à ce conseil d'administration que nous avons paraît-il présidé et trop souvent en vue paraît-il à ce que l'on me reproche, de vouloir le mater! Ce n'est pas exact. Ce conseil est constitué de personnalités remarquables, à qui nous avons demandé de nous en tenir à la déclaration gouvernementale. Nous lui avons rappelé qu'aux termes du contrat qui nous lie, vous et moi — je ne suis que l'administrateur-délégué de ce conseil, qui est le Parlement que je respecte —, il fallait «responsabiliser» les organes de l'administration quels qu'ils soient et qu'il fallait, en même temps, bloquer les recrutements et arriver à une vérité des prix, à une réalité économique.

Nous sommes alors intervenus, grâce aux pouvoirs que vous avez bien voulu accorder au gouvernement et qui sont, monsieur Hoyaux, soit dit au passage, beaucoup moins grands que ceux dont dispose mon collègue français M. Fitterman de par la constitution gaullienne de 1958. Vous n'ignorez pas qu'en France, en effet, le partage des pouvoirs entre l'exécutif et le législatif est autre chose que les pouvoirs spéciaux que les chambres législatives ont bien voulu accorder pour quelque temps au gouvernement.

Par arrêté royal, nous avons donc dit au conseil d'administration qu'il est de sa responsabilité d'essayer, avec nous, de sauver le chemin de fer. Ce conseil, encouragé à reprendre des études longues et nombreuses auxquelles ont participé quatre groupes internes à la SNCB, sur les voyageurs, les marchandises et d'autres, et qui étaient depuis longtemps en gestation dans les services, aurait été poussé avec peut-être trop d'interventionnisme.

Il est exact que lorsque je suis retenu ailleurs par les devoirs de ma charge, je ne préside pas le conseil d'administration, je lui fait part par écrit de ma manière de penser sur les points inscrits à l'ordre du jour. Pouvez-vous reprocher à un ministre, président du conseil d'administration de la plus grande société publique de ce pays, de ne pas s'en occuper, de vouloir assister aux réunions, de les préparer, d'en discuter et d'écrire si nécessaire s'il doit s'absenter des réunions pour des raisons involontaires? Dois-je me conduire comme une sorte de souverain absent qui dispose d'un droit de véto et laisse ce conseil d'administration se débrouiller seul se disant que je le rattraperai un jour au tournant? N'est-ce pas la bonne politique que celle qui vise à sauver ensemble le chemin de fer?

Qu'en-est-il de ce fameux arrêté 97 si souvent cité et si mal cité après les week-ends et les semaines de préparation budgétaire de la fin juillet et du début du mois d'août? On ne sait pas gouverner lorsqu'on accepte les restrictions budgétaires sans en avoir les moyens. Je me refuse de quitter une séance budgétaire aussi longue soit-elle — je connais les trucs et les ficolles — au cours de laquelle on essaye de diminuer les subventions pour le personnel, en sachant fort bien, monsieur de Bruyne, qu'elles seront régularisées plus tard par des crédits additionnels. Ce truc est vieux et bien connu des ministres. Je me refuse à le pratiquer. J'ai demandé que le gouvernement, conséquent avec lui-même, donne les instruments nécessaires pour réaliser cette politique.

Quels sont ces instruments dont nous disposons? Ils sont basés sur deux piliers? Tout d'abord, il faut responsabiliser les conseils d'administration, arriver à la vérité des prix, ce qui ne signifie pas diminuer les subventions. Le gouvernement accorde un délai de cinq ans. Et je parle de nouveau du chemin de fer, pour ne pas parler de la poste et des transports publics qui sont, hélas! en effervescence pour le moment.

Nous donnons cinq ans pour que vous, conseil d'administration, atteigniez ce but; il sera forcé de l'atteindre mais je ne me dissimule pas derrière lui. Il est indispensable qu'à partir de 1984, et durant cinq ans, l'exploitation de la société soit améliorée annuellement d'un pour cent.

Les membres de la Haute Assemblée dont la formation économique et les connaissances budgétaires font autorité, savent qu'un réseau d'exploitation se compose, d'une part, de recettes et, d'autre part, des dépenses.

Un pour cent! Je veux le dire bien haut: ce but d'1 p.c. ne représente pas une sorte de fixation, d'obsession de diminution, mais simplement un moyen supplémentaire pour contenir ce qui ne

fut point contenu, une explosion dans l'ensemble du subventionnement des entreprises de transport, des entreprises publiques, sans qu'on sache exactement si cette sorte de déchirement, géométriquement excessif dans la disparité des chiffres, pourraient nous convenir.

Ce 1 p.c., le conseil l'a présenté, après préparation, selon ses procédures de prise de décisions. Et le 29 octobre, après un certain nombre de réunions, de va-et-vient de documents, d'examens de l'inspection des Finances, administration des transports du département, intervention du cabinet, intervention du ministre, le conseil — que je ne présidais point, monsieur Hoyaux — a voté ces dispositions par 9 voix contre 7 voix et 3 abstentions, des abstentions qui furent libérales m'a-t-on dit. Il en est résulté :

1<sup>o</sup> Un budget en équilibre pour 1983; je reviendrai sur ce point ultérieurement;

2<sup>o</sup> Un plan quinquennal démarrant dès 1984.

L'amélioration du résultat d'exploitation devrait se chiffrer à 1 p.c. Je sais bien que cette opération ne s'est pas déroulée aussi facilement que ce que je dis à la tribune! Loin de là! Que s'est-il passé? Lorsque le budget préparatoire de 1983 du chemin de fer a été déposé, il était en augmentation de 19 p.c. par rapport au budget 1982. J'ai obtenu alors la norme — et M. Tromont le sait fort bien — de 6,5 pour tout le monde. J'ai pourtant obtenu pour le chemin de fer une augmentation de 12 p.c. entre 1982 et 1983. Mais ces 12 p.c. ne sont pas les 19 p.c. que le chemin de fer avait demandé dans un avant-projet de budget. La différence, soit 6 p.c., représente 3 milliards 660 millions. Je sais fort bien qu'économiser dans une année 3 milliards 660 millions — même si c'est sur la première esquisse du projet de budget — constitue un effort extraordinaire. J'en connais notamment certaines conséquences. Il y aura, en fin 1983, 2 200, 2 500 unités, pas nécessairement hommes/années, car vous savez que les emplois, se libèrent, annuellement suivant l'ordre normal des choses, non pas de manière globale et unique, car au chemin de fer, un agent qui prend sa retraite, à terme ou anticipativement, continue à émarger au budget du chemin de fer, car sa pension est payée par la société.

Le diminution n'est donc que de 25 p.c., puisque la pension est généralement de 75 p.c. du dernier traitement. Or, il y a actuellement autant de pensionnés, pensions de retraite et de survie, qu'il y a d'agents en activité au chemin de fer. Ce n'est pas comme dans une entreprise privée qui laisse partir, et qui le cas échéant ne remplace pas ses pensionnés, une autre organisation les prenant en charge alors que le chemin de fer les maintient à sa charge.

L'emploi diminuera à la SNCB. Le dégagement s'est déjà produit cette année ci.

Mais lorsque l'on dit cela, on oublie de dire qu'il y a eu une forte augmentation de l'emploi aux chemins de fer durant les trois dernières années. L'augmentation en sus du remplacement des départs normaux a dépassé 7 000 unités.

Oui, je sais que l'on a eu la semaine de 38 heures et que cette dernière, dans un cycle de travail à deux ou trois équipes, coûte plus cher en personnel à remplacer que s'il s'agit d'un ministère soumis au même régime.

Il faut que les trains roulent. Il existe bien sûr une disproportion entre ceux qui les font rouler et ceux qui sont dans les bureaux.

Il fallait évidemment tenir compte des pressions de l'association Loco qui, composée de 4 000 conducteurs, constitue une pièce maîtresse de l'administration des chemins de fer. On soulevait des problèmes de non-replacement, d'arriérés de congé, de difficultés causées par l'obligation de prendre des trains matinaux, de travail pendant les week-ends, etc. Il fallait alléger l'infrastructure et les problèmes de personnel en procédant à des recrutements. Mais nous étions déjà en crise à l'époque et il était difficile de songer à engager 7 000 personnes. Lorsque nous sommes arrivés au département, la composition en nombre de membres du personnel était déjà la plus élevée.

Vous avez parlé des stagiaires, monsieur Hoyaux. Il s'agit là d'une autre procédure. Je ne sais si M. Delmotte dirigeait déjà le département à l'époque, mais, naguère, il était d'usage de recruter du personnel temporaire pendant la saison d'été.

Ces temporaires étaient affectés au service de la voie. Ils étaient licenciés en octobre et reprenaient du service en mars de l'année suivante.

**M. Delmotte.** — Ils travaillaient d'avril à septembre, mais cela a été supprimé en 1971.

**M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.** — C'est exact.

A un certain moment, on a décidé d'abandonner cette procédure de recrutement; on a maintenu ces temporaires tout au long de l'année, on a même accru leur nombre et on les a recrutés sans aucune condition statutaire quelconque, leur donnant même un léger avantage au moment du recrutement statutaire. Ainsi j'ai découvert que des docteurs en droit étaient rentrés comme ouvrier temporaire aux chemins de fer ce qui leur permettait de bénéficier, lors de l'examen statutaire, de la petite avance que leur procurait leur situation de temporaire ou de stagiaire.

Mais toutes ces mesures nécessitaient des moyens financiers. Vous dites, monsieur Hoyaux, que la différence entre le traitement d'un temporaire et son allocation de chômage est minime et que cela ne vaut presque pas la peine de le maintenir en chômage ou de le remettre au chômage. Excusez-moi, mais c'est un raisonnement absurde. En effet, en le poussant à l'extrême, si l'Etat mettait tous les chômeurs au travail il ne faut pas croire que cela allégerait notre budget. Il en irait de même si les chômeurs travaillaient pour une production industrielle forcée. Il ne faut pas oublier qu'un travailleur coûte beaucoup plus que le montant de son salaire ou de son traitement. Il faut compter la consommation du travail qu'il effectue. Aux chemins de fer cela se chiffre à 600 000 francs par homme, même si le salaire ne s'élève qu'à un tiers de l'ensemble des dépenses qu'il occasionne.

Il faut donc être raisonnable.

J'ai évoqué devant vous quelques éléments de ce vaste problème. Je ne me suis pas caché derrière des statistiques. Je tiens à dire ici que lorsque l'administration, en possession de tous les éléments voulus, a dû décider de mener la difficile opération qui devait permettre :

1<sup>o</sup> D'éviter une situation de déficit en 1983;

2<sup>o</sup> De ne pas arriver, en novembre 1983, comme c'est le cas en novembre 1982, à une situation d'impossibilité de paiement.

Nous avons dû réduire de trois milliards notre programme d'investissement, ce qui a eu pour conséquence une éventuelle mise en péril d'une série d'industries situées en amont et en aval des chemins de fer. Vous y avez fait allusion, monsieur Hoyaux.

Lorsque nous avons décidé cette réduction des investissements, j'ai rencontré en tout premier lieu les représentants des Accc et ceux de BN, qui sont les fournisseurs attitrés des chemins de fer. J'ai attiré leur attention sur le fait que, dès 1983, on verrait forcément une réduction des commandes de locomotives. Les composantes de ce matériel sont très nationales comme vous le savez: les caissons à Bruges, les moteurs à Charleroi et on monte le tout à Nivelles.

Qu'ont-ils fait? Avec l'aide de ce gouvernement et celle du ministre, BN a réussi à vendre pour près d'un milliard au Maroc. Nous espérons ne pas en rester là et pouvoir exporter aussi vers d'autres pays. Il fallait compenser la diminution de commandes de locomotives à usage interne, et ce quel que soit leur type, par un marché externe, afin de ne pas tuer l'industrie en amont et en aval.

Vous savez fort bien que le chemin de fer a fait faire une série de travaux par ce qu'il est convenu d'appeler des entrepreneurs privés mais, en général, les travaux sur la voie sont effectués par le personnel du chemin de fer. A titre anecdotique, savez-vous combien de jours par an, on ne travaille pas aux chemins de fer, uniquement pour des raisons de sécurité? Nous avons tous entendu des propos ironiques sur les ouvriers du chemin de fer qui regardent passer les trains.

Mais s'ils ne travaillent pas, c'est simplement parce qu'ils ne le peuvent pas puisque les trains doivent passer sur la voie. En moyenne, le nombre de jours perdus sur les lignes à trafic constant non interrompu s'élève à 110 par an.

Si le propre personnel du chemin de fer, du fait qu'il est plus entraîné et mieux encadré, se charge du travail dangereux, une série de travaux de réparation, d'amélioration, de modernisation en voie accessoire, sont cependant faits par ceux que l'on appelle les « entrepreneurs du chemin de fer ».

Mais quand sont arrivées les restrictions budgétaires, la SNCB n'a pas pour autant renvoyé son propre personnel, mais a diminué les commandes passées aux firmes en aval.

On a donc demandé à la SNCB de ne pas tuer les industries en amont et de ne pas assassiner celles en aval, tout en veillant à ce que ses charges, notamment celles résultant des emprunts extraordinaires à taux élevés, ne l'écrasent.

En 1981, la seule loi de garantie de l'Etat pour les emprunts indispensables aux chemins de fer, est celle du 15 janvier 1981, parue au *Moniteur belge* du 7 février 1981. Cette loi prévoit la garantie de l'Etat pour un emprunt d'un milliard et demi, mais ce matin, en commission du Sénat, nous avons été obligés de l'amén-

der, car la garantie de l'Etat n'avait pas été accordée au remboursement du capital, mais uniquement à la charge des intérêts et la SNCB n'arrivait même pas, garantie de l'Etat pour le remboursement des intérêts comprise, à placer cet emprunt.

A part cela, rien; en 1981, pas un seul emprunt garanti par l'Etat. De ce fait, le précompte n'a pas été transféré, des avances de trésorerie ont dû être accordées aux chemins de fer et au début de cette année, le Parlement a dû voter des crédits pour un montant de 5 milliards 590 millions, garantie de l'Etat, pour des emprunts qui auraient dû être émis en 1981. C'est également la raison pour laquelle nous avons dû, ce matin, en commission de Sénat, élaborer une nouvelle loi pour garantir un emprunt de 9,5 milliards et pour modifier la loi dont je vous parlais tout à l'heure.

Pendant ce temps-là, la SNCB a dû vivre. Elle a payé ses investissements et plus tard son personnel avec son budget ordinaire, avec l'impôt non transféré, avec la facture non honorée. Telle est la situation, financière et comptable avec laquelle la SNCB est confrontée.

Que s'est-il passé lorsque le contrôleur qui n'a vu rentrer le grand nombre de milliards de précompte prélevé et non transféré, a, comme il y est tenu, assigné le chemin de fer? Eh bien, nonobstant une loi du Parlement belge, nonobstant une publication qui autorisait le Roi à attacher la garantie de l'Etat — je suppose que cela a encore de la valeur — à l'emprunt de 5,590 milliards, la Société nationale des Chemins de fer n'a pas obtenu l'argent.

La Société générale de Belgique, leader du consortium qui devait obtenir l'emprunt auprès des banques étrangères, ne pouvait pas dire que la SNCB était un débiteur solvable, celle-ci ayant été assignée par l'Etat. Pour la même raison, elle ne pouvait pas délivrer l'attestation que le bilan de 1981 n'avait pas subi de modifications au moment du placement de l'emprunt international. J'ai donc dû négocier durement avec M. De Clercq et ses services pour un plan d'étalement du remboursement de cette dette: 4 milliards cette année, 5 l'année prochaine, et pour que nous puissions arriver à la formule « Il n'y a pas de procédure administrative contre la société », et cela pour placer en yen un emprunt de 5 milliards auquel le Parlement avait accordé sa garantie.

J'essaie de vous expliquer franchement les choses. Je n'ai pas choisi la voie facile, l'approche écologique: « Des trains pour tout le monde, tout le temps. »

Notre souci reste de procurer à l'usager, compte tenu des circonstances, le service le plus convenable possible. C'est pourquoi on a ressuscité certains plans dont vous avez parlé.

Lorsqu'en 1977, M. Chabert a proposé un plan, des voix se sont fait entendre pour s'élever contre la suppression de tel arrêt, de telle gare. J'étais d'ailleurs, je le reconnaiss, parmi ceux qui, à l'époque, ont interpellé le ministre à ce sujet.

**De heer Van Ooteghem.** — En u kwam dan nog per auto naar Brussel om te protesteren tegen de eventuele sluiting van uw station.

**De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie.** — Sinds ik gratis met de trein mag rijden, heb ik hem nog maar zelden genomen natuurlijk.

Ik ga nu even verder in het Nederlands. De heer Hoyaux zal mij hiervoor wel willen verontschuldigen. Het is trouwens mijn gewoonte te antwoorden in de taal van de interpellant. Ik neem echter deze gelegenheid te baat om de zaken even ruimer te bekijken. Het is immers de verdienste van een interpellant dat de minister de gelegenheid krijgt een probleem uitvoeriger te behandelen.

Wat is dit nieuwe plan? Wat kan de nieuwe opdracht zijn van het spoor wetende dat er zeer veel pendelaars zijn en wetende dat wij inzake het vervoeren van sommige goederen niet voldoende kunnen concurreren. We moeten dan durven beslissingen nemen. Ik heb daarstraks ter zake geantwoord aan de heer Gramme. Wat betreft de *Saphir* verdwijnen de stations Verviers, Gent en Brugge. Alleen blijft de verbinding met Londen-Jetfoil, Brussel, Luik en Aken. Wij moeten de *intercity*-treinen inzetten en ze klokvast laten rijden van Oostende tot aan de Duitse grens. Daaraan zouden wij de fameuze interregionale treinen moeten aanhaken, en hieraan dan weer kleinere treinen. Voorts dienen wij de moed te hebben bussen in te schakelen op de plaatsen waar de kleinere stations werden afgeschaft, zodat het openbaar vervoer aanvaardbaar wordt voor hen die in die streek wonen.

Ik heb onlangs in mijn kabinet een gesprek gehad met de oud-burgemeester van Sankt-Viti. Hij zegde mij dat hij elk jaar in september naar mijn departement komt om te vragen dat de afgeschafte lijn weer zou worden ingevoerd.

Hij voegde eraan toe dat hij ervan overtuigd was dat dit nu wel zou gebeuren aangezien er in oktober verkiezingen zouden plaatshebben. Welnu, ik heb die afschaffing niet ongedaan gemaakt. Sedert jaren zijn er geen passagiers meer op die lijn en er was slechts ongeveer 380 ton goederenvervoer op een heel jaar. De bedrijven die voorheen van de spoorlijn gebruik maakten, gingen volkomen akkoord dat ze afgeschaft bleef. Er moeten treinen rijden tussen de belangrijkste steden — welke zijn echter de belangrijkste? — en verder de nodige verbindingen maken met het stedelijk of streekvervoer.

**Vous avez parlé de la fusion entre la SNCV et la SNCB.**

A mes yeux, même si le projet de loi relatif à cette fusion a été préparé, et je respecte le travail effectué, il représente une fuite en avant. En effet, il s'agit de deux sociétés dont l'une, selon les statistiques, ne transporte pas plus de 12 à 13 p.c. de passagers en liaison avec le chemin de fer, ce qui veut dire qu'à peine douze ou treize personnes sur cent empruntent le bus ou ce qu'on appelle le « tram » vicinal. Dans la région où vous habitez, monsieur Hoyaux, seuls 10 à 12 p.c. de voyageurs poursuivent leur voyage par chemin de fer. M. Trommont le sait parfaitement, 48 p.c. des abonnements aux chemins de fer vicinaux sont décernés à des écoliers ou à des étudiants.

Je me suis dit que fusionner deux grosses sociétés, même si l'une d'entre elles paraît occuper un personnel dix fois plus important que l'autre, créerait un système comparable à la digestion du boa, qui n'apporterait durant de longues années que peu ou pas de résultats pratiques.

Lorsque j'ai demandé aux fonctionnaires s'ils pouvaient confirmer la prognose des deux milliards d'économies projetées par rationalisation — en pertes d'emplois, je suppose, car je ne vois pas ce que l'on pourrait faire au niveau d'une éventuelle diminution des coûts —, aucun ne m'a répondu.

Misschien is het mogelijk dat wij een eigen functie vinden voor de NMBS, waar het personeel een grote rol speelt en waar geen grote salarissen worden uitbetaald. Trouwens, 66 p.c. van het personeel blijft onder het minimum tot waar geen solidariteitsbijdrage is verschuldigd. In het fameuze besluit nummer 97 heb ik gesteld dat aan dit personeel nooit mag worden geraakt door de raad van beheer, onder welke omstandigheden ook.

Wij moeten voor de spoorwegen een eigen functie vinden, met hun eigen *Intercities*, met hun vervoer van goederen, misschien met het afstoten van een aantal kunstmatig gevoede submaatschappijen. De NV Depaire is niet leefbaar zonder de bestendige toevloer van geld van de NMBS. Alle zoogeheten privé-filiaal, op één uitzondering na, zijn onleefbaar zonder de toelagen van de spoorwegen, in de vorm van kapitaalverhoging of van geprivelegieerde tarieven. Kunnen wij verder blijven toelaten dat een maatschappij, die in zware economische moeilijkheden verkeert, nog andere privé-maatschappijen blijft alimenteren die op hun beurt ook onleefbaar zijn? Wij moeten dus de gepaste plaats vinden voor de NMBS of voor wat deze in de toekomst kan worden. Dan zal, misschien in de vorm van één grote maatschappij, moeten worden gedacht aan een nauwere samenwerking, stapsgewijze, tussen stedelijk en streekvervoer.

Op dit vlak bestaan er op het ogenblik zeer eigenaardige situaties. Er zijn bijvoorbeeld grote steden in Vlaanderen — Sint-Niklaas, Leuven, Brugge, om er enkele te noemen — die ook in hun stadsverkeer bediend zijn door de buurtspoorwegen. Er zijn echter kleine steden — ik denk aan Verviers — die een eigen vervoermaatschappij hebben. Voorts zijn er de grote steden — Antwerpen, Brussel, Charleroi, Liège, Gent — die een eigen maatschappij hebben maar waar er terzelfder tijd penetratie is van de buurtspoorwegen op dezelfde lijnen en plaatsen. Zo wordt de hele noordwesthoek van Brussel tot het Noordstation bediend door de buurtspoorwegen.

Op andere plaatsen is er interactie of overlapping, doen er zich problemen voor van tarifering en van het bepalen van de perimeter tot waar de concessie, om historische redenen, aan een stedelijke maatschappij werd gegeven.

A Charleroi, monsieur Hoyaux, se posent les problèmes de la Stic et des vicinaux qui, à quelques centaines de mètres l'un de l'autre, ont leur propre atelier de réparation. Il y a donc une concurrence et parfois même double emploi, à tel point que je me demande si l'on ne pourrait envisager non pas une fusion SNCB-SNCV mais une interénétration, une politique de suppression des doubles emplois entre le transport vicinal et le transport urbain. Vous connaissez ce problème aussi bien que moi pour votre région de Charleroi, monsieur Hoyaux.

Peut-être alors pourrions-nous tenter, comme aux Pays-Bas, une expérience de pénétration régionale plus importante. Je ne parle pas ici de « régions » au sens où nous entendons la Région wallonne et

la Région flamande, mais de région de transport, le périmètre socio-logique en quelque sorte dans lequel se font les grands courants de transport. Je ne définirai pas ici quelle est exactement cette région pour Charleroi.

Je vous signale que l'expérience est faite dans la région de Waes où l'on a pu, par une réorganisation qui a duré quatre ans, doubler presque le service offert au public, et ce sans augmenter les coûts. Les bus articulés ont permis une plus grande capacité sur certaines lignes, et ce sera bientôt le cas à Bruxelles sur la ligne 71. Ce service amélioré a été réalisé, j'insiste, sans augmenter les frais d'exploitation et d'investissement en matériel et en hommes, rien que par l'accord de la population locale. Nous leur avons dit: « Voici l'enveloppe que le pouvoir peut vous donner en bus, en trams, en organisation, en coordination. Voyez-vous une solution de coordination et de renouveau pour les transports dans votre région? »

Le fameux plan sur les transports des voyageurs — *Intercity*, transport interrégional, etc. — sera discuté et testé. Il en sera de même pour le plan relatif au transport des marchandises. Je sais que des problèmes se posent en la matière à Renaix car le sénateur de cette région m'a interpellé un jour — ce qui était habile de sa part — en me reprochant de ne pas faire cas de ma région.

**De heer De Rouck.** — Mijnheer de minister, ik wil u toch doen opmerken dat in het Land van Waas een verbetering te danken is aan het feit dat sommige organisaties, onder andere de Stichting Lodeijk De Raet, hebben gewezen op de mogelijkheden die bestonden. Het initiatief is niet uitgegaan van de directie van de spoorwegen zelf maar van de werkgroep. Dit wou ik toch even rechtdelen.

**De heer De Croo,** minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Het was zelfs enigszins tegen de wil in van de directie van de Spoorwegen.

**De heer De Rouck.** — Het bewijst dat wij rekening moeten houden met werkgroepen die zich in bepaalde streken opwerpen en die samen met de directie van de spoorwegen tot nuttige realisaties kunnen komen.

**De heer De Croo,** minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik zou willen dat men de reputatie vergeet van een minister die een rekenkundige visie heeft.

Maar wanneer ergens een huis brandt, de pompiers hun waterspuiten beginnen te gebruiken en men zich kwaad maakt omdat de tapjitten worden nat gemaakt, moeten dringend een aantal opties worden genomen.

Wat het verkeer betreft moet men bijzonder oog hebben voor de volgende driehoek. De eerste lijn wordt gevormd door degenen die werken bij het openbaar vervoer, bij de spoorwegen, met hun traditie, hun medezeggenschap, hun raadplegingskracht en wat daarmee verband houdt.

De tweede lijn is die van de gebruikers die het vervoer dagelijks benutten en die de moeilijkheden van vandaag meemaken. Dit geldt speciaal voor de kinderen die nu dikwijls in zeer gevaarlijke situaties school lopen.

De derde lijn is de belastingbetalers, de burger die moet weten welke prioriteit hij geeft wanneer de beschikbare middelen moeten worden verdeeld.

Er moet een evenwicht zijn tussen de drie lijnen van de driehoek: het personeel van de maatschappij, de gebruiker van het openbaar vervoer en de belastingbetalers. Het is een moeilijke operatie die nooit gestabiliseerd zal zijn. Één van de grote voorrechten van het Parlement is dat het, welk ook zijn uitgangspunt is, aan deze drie takken, aandacht kan besteden en er inspanningen moet voor over hebben.

Après l'intervention chirurgicale d'urgence — j'hésite à grossir l'image en usant du mot « réanimation » — appliquée aux transports publics, vu leur situation financière et surtout la prognose de cette situation, il convient de mener une autre politique.

Le ministre ne veut pas être le comptable des transports publics, le boutiquier des chemins de fer. Il n'est pas question de grappiller à gauche et à droite, au prix de difficultés sociales, l'une ou l'autre réduction de personnel ou augmentation de tarifs. La mission du Parlement et du gouvernement s'avère bien plus ample.

Je ne sais pas si nous réussirons à élaborer une politique de coordination des transports publics. Si j'avais dix ans de moins, peut-être vous l'aurais-je affirmé et peut-être y aurais-je cru. Je dis sim-

plement que cette politique est nécessaire. Cependant, les infrastructures appartiennent à une administration et les gens qui se déplacent, sur ces infrastructures, relèvent d'une autre administration. Pour pousser l'exemple jusqu'à l'absurde: certains transports à Gand sont en difficulté parce que, sur une route d'Etat, on ne parvient pas à régler un feu de signalisation et plusieurs mois y sont nécessaires.

Il est aussi question d'augmenter, et nous y reviendrons par une loi à déposer au Sénat ou à la Chambre, la vitesse commerciale des transports publics.

Il importe également d'arrêter cette fausse rumeur selon laquelle on toucherait au statut pécuniaire du personnel des transports publics. Il n'en est pas question.

Mais lorsque l'on veut étaler sur un nombre accru de voyageurs l'investissement en dépenses de personnel, il faut augmenter la vitesse commerciale. Comment procéder lorsque le fractionnement, nonobstant la fusion de nos communes, est encore grand? Par des dispositions réglementaires contraignantes émanant du pouvoir central. Et je m'adresse aux bourgmestres présents dans cette assemblée: Même si la souveraineté populaire a retrouvé sa virginité, le 10 octobre dernier, vous devrez, mes chers collègues, savoir où sont les priorités. Vous voulez favoriser les transports publics? Ce sera quelque peu au détriment de la souveraineté de votre conseil communal qui devra accepter une réglementation venant d'en haut. Il faut éviter également que s'élèvent deux voix disparates: l'une clamant qu'elle apporte son support aux transports publics, l'autre clamant la défense de l'autonomie communale.

Là aussi, des améliorations indispensables s'imposent.

Il faut que l'on sache que le Parlement et le gouvernement sont à l'écoute des régions, de la manière que j'ai définie, comme à l'écoute des conseils d'administration des sociétés.

Mais savez-vous que la Société nationale des Chemins de fer vicinaux doit payer le guide horaire de la Société nationale des Chemins de fer? Elle ne le reçoit pas gratuitement.

Lorsqu'on aura mis de l'ordre dans tout cela et arrêté les causes d'hémorragies, il faudra définir les missions des branches du transport de personnes: chemin de fer, chemin de fer vicinal, transports urbains, et déterminer la manière dont ces transports pourront s'effectuer, en tenant compte des infrastructures et des investissements.

Mais les choses sont étonnantes. Lorsque j'ai pris publiquement position en faveur de ce « dimanche sans voitures » du 14 novembre, lorsque, sans aucune arrière-pensée, j'ai cru utile, en tant que ministre, d'inviter l'opinion publique à réfléchir sur tous les éléments de contrainte ou de libération qui comporte la voiture, et de pousser les sociétés à consentir des réductions importantes de trafic, j'ai reçu les représentants de la Febiac, la Fédération de défense des constructeurs d'automobiles. Ils m'ont envoyé des télégrammes et adressé des coups de téléphone, me disant que je nuisais à une branche importante de l'industrie belge, que j'étais en train de tirer sur la poule aux œufs d'or qu'est la voiture privée et qu'il ne fallait pas la déconsidérer. Tout cela est complexe et doit être pesé et « contrebalancé ». Tout cela ne relève pas, monsieur Hoyaux, d'une idéologie de privatisation à tout prix, quoique 45 p.c. des chemins de fer vicinaux — et je n'ai jamais vu de grève pour cette raison — est entre les mains de firmes privées.

J'ai peut-être abusé de votre patience, mesdames, messieurs, mais il fallait que le Sénat et l'opinion publique fussent informés; ma réponse à l'interpellation a été très développée et je vous remercie de m'en avoir donné l'occasion.

Pour conclure, je dirai que le slogan n'a jamais rien apporté, ni à gauche ni à droite. C'est ensemble, avec les éléments dont nous disposons qu'il nous appartient de sauver le transport public, de le coordonner, de l'optimiser, en poursuivant un seul but. Quelles que soient les différences d'approche, il convient de servir ceux qui n'ont pas, et c'est important, d'autre moyen de se déplacer que les transports en commun. C'est à cette tâche que je m'appliquerai et sur laquelle je veux un jour être jugé. (Applaudissements sur les bancs de la majorité.)

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

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. HUMBLET A M. TROMONT, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « LES ARRETES ROYAUX PRIS EN VERTU DES POUVOIRS SPÉCIAUX ET RELATIFS AU FINANCEMENT DES UNIVERSITÉS »

**INTERPELLATIE VAN DE HEER HUMBLET TOT DE HEER TROMONT, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER «DE KONINKLIJKE BESLUITEN BETREFFENDE DE FINANCIERING VAN DE UNIVERSITEITEN, GENOMEN KRACHTENS DE BIJZONDERE MACHTEN»**

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Humblet à M. Tromont, ministre de l'Education nationale, sur «les arrêtés royaux pris en vertu des pouvoirs spéciaux et relatifs au financement des universités».

La parole est à l'interpellateur.

**M. Humblet.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, le 7 août dernier, alors que bon nombre des habitants du royaume, dont une grande majorité de parents d'élèves, d'enseignants et d'élèves étaient en vacances, à l'étranger ou en Belgique, le *Moniteur belge* publiait trois arrêtés royaux datés du 3 juillet précédent, pris en vertu des pouvoirs spéciaux conférés au Roi, et relatifs au financement des institutions universitaires.

La loi sur les pouvoirs spéciaux spécifiait pourtant clairement que le contrôle parlementaire devait pouvoir s'exercer rapidement et valablement, concernant les arrêtés pris en vertu desdits pouvoirs. Force m'est de constater, monsieur le ministre, qu'en signant les arrêtés dont question au début du mois de juillet, qu'en les faisant paraître au début du mois d'août, il s'est produit ce qui devait se produire : les membres de cette assemblée n'ont pu exercer à temps leur contrôle sur ces décisions, la rentrée des Chambres, le 12 octobre, étant postérieure à la rentrée universitaire. A ce moment même, il est déjà trop tard : l'application des arrêtés dont question est déjà mise en œuvre depuis plusieurs semaines et la presse n'a pas manqué de se faire l'écho des nombreux problèmes que cette application engendrait.

Venons-en aux décisions contenues dans ces arrêtés. Le gouvernement prétend veiller à ce que les universités puissent réaliser un programme d'enseignement et de recherche de qualité.

En fait, il semble bien plus vrai de dire — la presse n'a pas manqué d'affirmer que les options prises en Belgique dépassent tout ce qui a déjà pu être imaginé en Europe occidentale — que « le gouvernement prend des mesures qui compromettent gravement le potentiel pédagogique et scientifique des universités »; je cite les propos d'un recteur d'une de nos principales universités.

Je voudrais être précis et cela n'appelle pas le sourire.

En premier lieu, il fixe la limite d'âge des membres du personnel enseignant des institutions universitaires à 65 ans.

Je prie mes honorables collègues de bien vouloir excuser la longueur de cette énumération qui comporte onze points — ils doivent s'en prendre non pas à moi, mais à l'auteur de l'arrêté — :

1<sup>o</sup> Il fixe la limite d'âge des membres du personnel enseignant des institutions universitaires à 65 ans. Cette mesure est certes assortie de plusieurs modalités. Il n'empêche, comme le fait remarquer très justement le professeur André Molitor, dans sa carte blanche au journal *Le Soir* du 24 août dernier, intitulée « L'enseignement supérieur et la recherche en temps de crise », que l'économie à retirer de cette décision est quasi nulle; par contre, elle nuira gravement, dans certains cas, aux intérêts personnels des personnes visées, mais aussi et surtout à l'enseignement et aux programmes de recherches. Ainsi, deux des prix Nobel belges seront frappés par cette « guillotine »;

2<sup>o</sup> Il interdit que le nombre de professeurs ordinaires et de professeurs extraordinaires dépasse 20 p.c. du cadre normatif des personnels enseignant et scientifique;

3<sup>o</sup> Il institue l'arbitraire dans la détermination du coût forfaitaire par étudiant et réduit les allocations de fonctionnement de 2,5 p.c.;

4<sup>o</sup> Il oblige les universités à reverser au Trésor le produit des mesures relatives à la modification temporaire de la liaison des salaires à l'index;

5<sup>o</sup> Il refuse de subsidier tout nouveau programme académique légal ou scientifique;

6<sup>o</sup> Un des arrêtés, publié le 7 août, modifie le mode de calcul des nombres planchers pour les institutions incomplètes, dorénavant calculés sur l'ensemble des cycles effectivement organisés;

7<sup>o</sup> Il arrête les recrutements et instaure le non-remplacement des départs naturels lorsque l'enveloppe destinée à payer le personnel et arrêtée arbitrairement par le gouvernement est insuffisante;

8<sup>o</sup> Il permet aux universités d'utiliser dorénavant tous les revenus nets de leur patrimoine;

9<sup>o</sup> Il interdit aux membres des services publics d'enseigner désormais en cumul dans les universités, alors qu'il aurait pu se contenter

de limiter la durée horaire des cumuls et ses répercussions financières, ce que je comprends;

10<sup>o</sup> Il supprime les subventions aux études de médecin spécialiste alors que, par exemple, la clinique universitaire Saint-Luc, à Louvain-Woluwe, totalise un déficit de quelque 372 millions;

11<sup>o</sup> Il supprime, à partir du 30 juin prochain — et cela ne concerne pas que les institutions universitaires — les cours de promotion sociale organisés par les universités.

Tous ces exemples de mesures prises par le gouvernement auquel vous participez, monsieur le ministre, montrent à suffisance que les conséquences financières pour les institutions universitaires, dont les déficits actuels sont évidemment flagrants — un trou de 300 millions de francs pour l'Université catholique de Louvain et de près d'un milliard pour l'Université de Liège — seront dramatiques. Et en l'espèce, il ne s'agit pas seulement des institutions elles-mêmes, mais aussi de la qualité de l'enseignement, du personnel, de l'emploi et des rémunérations.

Je suis confus, monsieur le ministre, d'être amené à revenir sur l'allusion faite tout à l'heure par mon collègue, M. Hismans, — vous savez que le texte de mon interpellation était rédigé avant que j'entende sa question orale — sur les observations exprimées par le Conseil économique régional de Wallonie à ce propos, dans le cas précis des universités. Ce sont bien les institutions universitaires de Wallonie, en particulier, et de la Communauté française, en général, qui seront les plus touchées par les mesures actuelles.

N'oublions pas que l'Université de Louvain a dû, au cours des dix dernières années, s'installer en Brabant wallon à la suite de son expulsion de Louvain, sans compensation aucune, sinon le titre de ville pour Ottignies-Louvain-la-Neuve; mais cela ne fait plaisir à personne, sinon à notre honorable collègue, le comte du Monceau de Bergendal.

N'oublions pas que l'Université de Liège a dû s'installer au Sart-Tilman et qu'il y a eu création d'une fondation universitaire à Arlon pour le Luxembourg. La situation n'est absolument pas comparable du côté flamand.

Il convient également de souligner que le gouvernement, qui agit à l'égard des universités de la manière que j'ai précisée en onze points, ne traite pas mieux les établissements d'enseignement supérieur. C'est la même procédure que celle utilisée dans le règlement du déficit budgétaire des communes; les quelques mandataires communaux présents en seront d'accord.

En clamant haut et fort qu'il accroît l'autonomie de ces diverses institutions, le gouvernement entend qu'elles résorbent elles-mêmes des déficits qui ne sont en fait imputables, en grande majorité, qu'aux carences de l'Etat central depuis plusieurs années. Il est exact, monsieur le ministre, que ni vous ni votre formation politique n'êtes ici les seuls responsables.

Il convient tout autant de rappeler que, quand bien même elles l'auraient décidé, les universités ont été dans l'impossibilité de présenter, depuis la loi de 1976, les plans d'assainissement souhaités, tant l'instabilité gouvernementale inflatoire et le nombre de mesures contradictoires prises par divers titulaires du département de l'Education nationale depuis lors empêchaient toute décision de la part des universités. Tout plan mis à l'étude par elles était dépassé avant même d'arriver à terme.

Par ailleurs, il se pourrait bien que le gouvernement ne se contente pas de toucher « uniquement » à l'aspect financier de la vie universitaire. Sinon, comment comprendre les termes : « Le gouvernement ne souhaite pas, au stade actuel, prendre des mesures restrictives concernant les études. » Ce texte est extrait du rapport au Roi, arrêté royal n° 81. Monsieur le ministre voudrait-il bien nous éclairer sur la signification précise de cette prise de position ?

En outre, les mesures prises par le gouvernement ne menacent pas seulement l'enseignement universitaire. L'enseignement supérieur de type long, lui aussi, se voit attaqué, j'y ai déjà fait allusion.

Ainsi, il y est procédé à une réduction de 10 p.c. de l'encadrement. Une unité administrative sera supprimée par institution. Mais l'emploi y est également menacé en ce que les fonctions accessoires n'y seront plus guère admises qu'exceptionnellement. On ne voit pas pourquoi, étant donné que les fonctions accessoires constituent, en réalité, un facteur d'économie, dans la mesure où elles permettent de réduire les fonctions principales.

Les conditions d'accessibilité rendent pratiquement impossible le maintien d'un niveau d'emploi suffisant dans l'enseignement supérieur de type long, compte tenu de la référence à des nominations définitives remontant au moins à 1979.

Et que dire des mesures arrêtées concernant certains étudiants étrangers ? Ils devront désormais payer obligatoirement un droit

d'inscription complémentaire allant de 75 000 à 228 000 francs. On voit mal quels étudiants étrangers, hormis quelques privilégiés, pourront s'acquitter de pareille charge financière supplémentaire ! Dès lors, nous sommes en droit de nous demander si cette mesure ne relève pas plus, en fait, d'une xénophobie sous-jacente, cachée, condamnée par la loi sur la xénophobie votée l'année dernière, que d'une prétenue recherche de l'équilibre financier.

*M. Bascour prend la présidence de l'assemblée*

Monsieur le ministre, si mon argument relatif à une éventuelle xénophobie ne vous satisfait pas, je vous en présente un autre, d'ordre commercial. J'ai rencontré aujourd'hui même l'ambassadeur d'un pays du Maghreb qui attira mon attention, pour autant que de besoin, sur le fait qu'en réduisant pratiquement à néant l'arrivée en Belgique d'universitaires venant de pays amis, on supprime pour toute une génération, dans ces pays-là, les retombées économiques pour notre exportation, des relations privilégiées établies avec la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. Bien entendu, je ne citerai pas l'ambassadeur en question.

Ce n'est peut-être pas le but principal de l'accueil d'étudiants étrangers, mais l'on sait l'importance qui découle des liens d'amitié établis à l'occasion des études universitaires et de leurs retombées économiques.

Il serait intéressant, à ce propos, de connaître le point de vue de Mme le secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement, que j'interroge, par ailleurs, sur un problème connexe.

Monsieur le ministre, tous ces éléments nous amènent à penser, au vu des décisions déjà prises concernant l'enseignement primaire et l'enseignement secondaire, que la qualité de tout notre système éducatif est gravement compromise. Et il est à craindre que l'enseignement de demain, que nous prépare le gouvernement auquel vous appartenez, ne soit plus guère qu'un simple enseignement d'utilité sociale, s'il subsiste encore.

Comme l'a très justement souligné le 5 octobre dernier, M. l'administrateur de l'Université de Liège, lors de la séance de rentrée, assemblée de contestation s'il en est, le genre de remède que les universités sont amenées à proposer pour répondre aux exigences gouvernementales, « a beaucoup de chances de tuer le patient ».

Bref, ces mesures prises par surprise nuisent à la qualité de l'enseignement, à la recherche scientifique — mais peut-être y a-t-il l'idée de la privatiser, comme les transports —, à l'emploi, à la Communauté française et à notre coopération avec le tiers monde.

Monsieur le ministre, c'est le contraire de tout cela que nous voulons. (Applaudissements sur les bancs socialistes.)

**M. le Président.** — La parole est à M. Tromont, ministre.

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je répondrai point par point aux diverses critiques que vient de formuler notre honorable collègue, M. Humblet.

Tout d'abord, parlant des trois arrêtés royaux parus au mois d'août, datés du 3 juillet 1982 et relatifs au financement des universités, ils ont été publiés au *Moniteur* du 7 août 1982 et ont échappé au contrôle parlementaire immédiat, ce qui serait en contradiction avec la loi accordant des pouvoirs spéciaux. C'est bien là ce que j'ai compris du début de votre interpellation, monsieur Humblet.

Faut-il préciser que ces arrêtés ne datent pas du 3 juillet, mais bien du 31 juillet et qu'ils ne sont pas particulièrement relatifs au financement des institutions universitaires ou des universités elles-mêmes ?

Accusé de ne pas avoir respecté la loi, je l'ai lue et relue et m'en suis trouvé rassuré. Un peu trop rapidement, direz-vous peut-être, mais, si vous le voulez, je veux bien relire la loi encore une fois. J'insiste : il n'y est pas question d'un contrôle parlementaire immédiat. La loi ne dispense nullement le gouvernement de travailler pendant les vacances, loin de là ! Par conséquent, je ne vois pas en quoi on pourrait me reprocher de sortir des arrêtés royaux, d'ailleurs déjà portés à la connaissance, quant à leur contenu, des institutions elles-mêmes dans les mois qui ont précédé, et de les publier à telle date.

Autre critique, c'est que les restrictions prévues dépassent, selon un document que vous avez cité, tout ce que l'on a pu imaginer jusqu'à présent en Europe occidentale et que, dès lors, dans la foulée, je ruinerais l'enseignement et la recherche.

J'affirme une fois encore, que mon souci constant a été et restera de préserver la qualité de l'enseignement et de la recherche scientifi-

que en faisant d'une part porter tout l'effort budgétaire des universités sur les catégories de personnel dont tout le monde, je dis bien tout le monde, s'accorde à dire qu'elles sont largement excédentaires par rapport aux besoins et, d'autre part, en faisant également porter cet effort sur l'organisation interne des institutions universitaires qui méritent, croyez-le bien, et à plus d'un endroit, d'être revue.

Vous avez en troisième lieu estimé que l'on va, en quelque sorte, tarir l'université en empêchant son rajeunissement par le biais d'un problème de cadres, de nominations, d'éloignement de certains enseignants, etc.

Dois-je rappeler à ce sujet que les mesures gouvernementales invitent, au contraire, l'université à se rajeunir en favorisant le départ anticipé du personnel approchant l'âge de la retraite ?

Les mesures que l'on me reproche de ne pas prendre sont-elles sans doute du nombre de celles que l'honorable membre me reproche d'avoir prises et qui sont qualifiées — pour les besoins de l'interpellation vraisemblablement — de « mesures de régression sociale ».

Ces termes me paraissent quelque peu excessifs et je m'étonne que l'honorable membre ait repris, dans son interpellation, deux éléments que j'ai soulignés.

J'observe tout d'abord qu'il s'oppose à l'atteinte qui peut être portée aux cumuls. Je trouve cela bizarre, pour le moins.

Puisque vous vous en êtes expliqué à cette tribune, permettez-moi, monsieur Humblet, de vous en faire la remarque.

J'observe également que vous vous posez en arbitre, en quelque sorte, en matière de recherche d'une meilleure répartition du travail disponible.

Lorsque je prétends qu'il convient de répartir ce travail entre un plus grand nombre de personnes, notamment dans l'enseignement supérieur, vous prétendez que ce faisant, je porte gravement atteinte audit enseignement, je ne crois pas pouvoir dire qu'il y ait régression sociale en luttant contre les cumuls et qu'il y ait régression sociale en essayant de mieux répartir le travail disponible.

Autre observation et autre critique formulées par l'interpellateur : que sous-entend-on par les termes : « Le gouvernement ne souhaite pas, au stade actuel, prendre des mesures restrictives concernant les études ? » Ce sont les termes exacts de l'arrêté.

Je suis navré de décevoir aussi brutalement la curiosité de M. Humblet mais lorsqu'il est dit que « le gouvernement ne souhaite pas, au stade actuel, prendre des mesures restrictives concernant les études », on ne sous-entend rien. Le texte est parfaitement clair, il veut dire que les droits d'inscription ne seront pas modifiés.

Vous reprochez par ailleurs au gouvernement de ne plus financer certaines formes d'études, notamment les spécialisations médicales.

J'aurai deux réponses à vous donner à ce sujet. Je vous informe tout d'abord que cette décision avait été prise au plan national par le gouvernement précédent, je dis bien précédent. Cette mesure était d'application au secteur néerlandophone et devait être étendue parallèlement aux universités francophones.

Je l'ai donc tout simplement fait appliquer.

Par ailleurs, cette décision se justifie pleinement par le fait que les étudiants spécialistes en médecine ne coûtent pas aux universités mais au contraire leur assurent une rentrée d'argent puisqu'ils exercent l'art de guérir tout en poursuivant leurs études. Il n'y a donc pas lieu d'allouer aux universités un subside pour des étudiants qui, par leurs prestations, assurent eux-mêmes leur propre subsistance.

Vous nous reprochez également une discrimination financière à l'égard de certains étudiants étrangers et vous nous accusez de ce fait de « xénophobie déguisée ». Déguisée comment ? Travestie en quoi ? Le procédé me semble trop simple. Il n'abusera personne de tous ceux qui savent que notre pays est le plus accueillant de tous aux étrangers, et plus particulièrement aux étudiants, personne de ceux qui savent le nombre d'étudiants étrangers qui bénéficient en Belgique de la gratuité des études, personne de tous ceux qui savent que l'on vient de loin étudier chez nous, même en payant, car on peut y étudier pour moins cher que dans son pays d'origine. De grâce, ne parlons pas de xénophobie et mettons les choses au point.

Un ambassadeur d'un des pays du Maghreb vous aurait fait part de son sentiment que des relations humaines, sociales, voire économiques et commerciales, se liaient lors de l'organisation dans notre pays d'études supérieures ou universitaires pour des étudiants issus de son pays. Je suis le premier à le reconnaître. Je tiens toutefois à apporter une précision supplémentaire, à savoir que, si les étudiants de ce pays, ou d'un de ces pays, doivent payer des droits d'inscription, tout d'abord, ces droits d'inscription, je ne les ai pas inventés et, en second lieu, cela signifie qu'il ne s'agit pas d'un pays en voie de développement, même si c'est un pays du Maghreb. Et la définition

tion d'un pays en voie de développement ne relève pas de la compétence du ministre de l'Education nationale.

Tout ceci m'amène à penser, mon cher collègue, que les mesures qui ont été prises ou qui pourraient encore l'être, si l'équilibre budgétaire s'avérait trop précaire, étaient indispensables; et qu'en période d'austérité, lorsque les moyens que nous aurions dû engranger, et que nous n'avons pas engrangés, font défaut là où ils devraient être, il est difficile, sinon impossible de continuer à gérer comme auparavant, l'Education nationale comme ailleurs.

Ce qu'il faut faire, ce n'est pas souhaiter obtenir la même chose que son voisin, ce n'est pas imiter, c'est vouloir innover dans tous les domaines, y compris à l'université, dans les institutions universitaires et dans celles de l'enseignement supérieur.

Il est temps, mon cher collègue, que l'université maîtrise sa destinée et prépare son avenir. Demain, elle devra faire plus avec moins de moyens. Avec les qualités qui sont les siennes, je ne doute pas un seul instant qu'elle y parvienne. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Jean Humblet.

**M. Humblet.** — Monsieur le Président, je voudrais remercier le ministre de m'avoir éclairé sur plusieurs points. Ce n'est malheureusement pas le cas pour tous, et je me permettrai donc de reprendre brièvement l'un ou l'autre problème qui me paraît préoccupant.

Je n'ai pas dit que la loi de pouvoirs spéciaux interdisait la prise d'arrêtés de pouvoirs spéciaux pendant les vacances parlementaires.

Suite à une erreur dactylographique, un chiffre n'ayant pas été imprimé, j'ai lu 3 juillet au lieu de 31 juillet. Mais le fait que ce soit le 31 juillet agrave encore les choses.

Quand un arrêté est pris le 31 juillet, il n'est possible à un membre de la Chambre ou du Sénat d'exercer son contrôle de l'exécutif que le 13 ou le 14 octobre au plus tôt. Je ne dis rien d'autre que cela.

Vous dites, monsieur le ministre, qu'il faut faire place éventuellement à un rajeunissement des corps universitaires, académiques et scientifiques. Je n'y vois aucune objection, sinon que cela risque d'être coûteux. Il faut voir si l'on poursuit une politique de rajeunissement ou si l'on veut poursuivre une politique d'économie. Quand on raccourcit la carrière d'une personne dont la formation, la spécialisation et l'expérience a beaucoup coûté à la collectivité, on n'amortit pas, c'est évident, les frais qui en ont résulté. Un choix s'impose donc.

Je n'ai pas employé le terme de régression sociale, bien qu'à Louvain-la-Neuve, par exemple, les rémunérations moyennes vont être réduites de près de 10 p.c.: je voudrais, au contraire, être plus précis sur le problème des cumuls. J'ai fait allusion à une catégorie de cumuls. Cette allusion est liée aux fonctions accessoires.

Interdire les cumuls présente beaucoup d'avantages — cela a d'ailleurs été fait par votre prédécesseur dès 1976 — théoriques pour créer des emplois. En pratique — et je pourrais citer des cas précis —, il résulte que des gens, dont les prestations s'élèvent à 3 ou à 4 heures par semaine, ne sont payés que pour 2 ou 3 heures. Cette mesure entraîne donc des économies, que je reconnaissais légitimes, mais ne crée pas d'emplois.

Quant aux fonctions accessoires, notamment celles d'hommes et de femmes qui, dans la fonction publique, dans l'industrie ou ailleurs, ont acquis une grande expérience, elles assurent des économies aux universités dans la mesure où le même nombre des cours assurés par des personnes en fonction accessoire coûtent, *grosso modo*, le tiers de ce qu'ils coûteraient s'ils étaient prodigués par des hommes ou des femmes en fonction principale. Incontestablement, il y a là une contradiction et il convient d'opérer un choix entre l'économie d'une part, la répartition du travail disponible, d'autre part.

J'en arrive enfin au problème des étudiants étrangers. Je dispose d'un article dont je vous cite la source: M. Gauthy du secrétariat général de l'enseignement catholique, dans *La Libre Belgique*. Ce quotidien n'a pas pour habitude de beaucoup me citer et de m'envoyer des fleurs lors de mon anniversaire! Ce quotidien soutient en principe le gouvernement de Martens V et il critique, en première page et de manière très claire, la politique de réduction d'imposition du minerval dans l'enseignement maternel, primaire, secondaire et supérieur, aux élèves et aux étudiants étrangers, y compris ceux dont les parents sont domiciliés en Belgique. Nous connaissons les conséquences sociales extrêmement graves que cela entraîne.

Vous faites remarquer que vous n'êtes pas responsable de la définition des pays dits en voie de développement. Il y aurait beaucoup de choses à dire à ce sujet. Je vous rends attentif au fait que j'ai

moi-même pris tout à l'heure la précaution de souligner qu'il faudrait, en ce domaine, interroger Mme le secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement.

Enfin, dernière et ultime constatation dans ces propos un peu plus techniques qui sont la raison d'être, me paraît-il, d'une réplique, c'est que je n'ai rien entendu de votre part quant aux mesures qui me paraissent défavorables à la Communauté française et à la Région wallonne dans la politique de l'enseignement universitaire de votre gouvernement.

**M. le Président.** — La parole est à M. Tromont, ministre.

**M. Tromont**, ministre de l'Education nationale. — Monsieur le Président, chers collègues, j'aurais effectivement pu ajouter tout à l'heure que les étudiants en provenance de pays qui ne sont pas classés dans la liste de ceux en voie de développement, viennent généralement de pays riches et, même s'ils paient un minerval élevé dans notre pays, leurs études leur coûtent certainement beaucoup moins cher que dans leur pays d'origine.

**M. Humblet.** — Ces étudiants étrangers proviennent non seulement de pays riches, mais sont issus de familles riches.

**M. Tromont**, ministre de l'Education nationale. — C'est exact. La définition de pays riches est faite dans le même cadre que celle des pays en voie de développement. C'est évident.

Au surplus, le paiement d'un minerval n'est pas la règle générale, c'est l'exemption qui l'est. C'est bien ainsi, j'y insiste, qu'il faut interpréter la circulaire. Si on ne tombe pas dans une des catégories d'exemption, il va de soi que le montant du minerval est fonction des différents types et niveaux d'enseignement.

Telles sont, monsieur le Président, les précisions que je souhaitais apporter.

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

INTERPELLATION DE M. MOUTON A M. TROMONT, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR «LA FORMATION ET LA NOTATION DES ELEVES DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE DE L'ETAT»

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOUTON TOT DE HEER TROMONT, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER «DE OPLEIDING EN DE BEOORDELING VAN DE LEERLINGEN IN HET RIJKSSECUNDAIR ONDERWIJS»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Mouton à M. Tromont, ministre de l'Education nationale, sur «la formation et la notation des élèves de l'enseignement secondaire de l'Etat».

La parole est à l'interpellateur.

**M. Mouton.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, le 17 mars 1982, devant votre Assemblée, j'interpellais le ministre de l'Education nationale, M. Tromont, qui, en «commettant» deux circulaires, l'une relative à l'évaluation, l'autre au conseil de classe, mettait brutalement un terme à la continuité dans la politique d'éducation affirmée par ses prédécesseurs et cela, sans concertation aucune avec l'administration responsable de leur application.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, vous êtes à nouveau soucieux de pédagogie et, à ce titre, vous faites parvenir dans tous les établissements de l'enseignement secondaire de l'Etat une nouvelle circulaire, de trente-sept pages, relative au système de notation applicable à ce niveau d'enseignement.

Cette circulaire sonne le glas de l'enseignement de type I, dit enseignement rénové, que, dans une formule percutante, vous aviez décidé de rénover.

Remettre en cause un système pour en corriger ses faiblesses, pour l'améliorer, pour l'adapter mieux encore à ses objectifs, quoi de plus normal, monsieur le ministre!

L'enseignement de type I n'est-il pas, par essence même, destiné à s'adapter sans cesse au changement? Vos prédécesseurs, conscients de cette originalité, se référaient de manière régulière aux avis d'une commission pour l'évaluation de l'enseignement secondaire.

Je constate que vous faites peu de cas du travail accompli dans ce domaine depuis douze ans déjà.

Je constate également que vos idées doivent être impérativement appliquées, sans concertation préalable avec la communauté éducative.

Vous me rétorqueriez probablement que tous les chefs d'établissements secondaires de l'Etat ont été réunis à deux reprises, c'est vrai : une première fois, pour être informés de vos intentions ; une deuxième fois, pour vous faire part de leurs réactions mais aussi de leurs propositions.

Si mon information est exacte, vous n'avez nullement tenu compte des remarques judicieuses, pertinentes, formulées par des hommes qui ont l'immense avantage de vivre ces problèmes, tous les jours, sur le terrain.

Ainsi donc, monsieur le ministre, vous contestez la notation littérale et vous rétablissez la note chiffrée rejoignant le professeur Vandervelde qui préfère les nombres aux appréciations verbales dans la mesure où ceux-ci rendent mieux compte de l'effort à fournir pour atteindre une note supérieure. Ce point de vue a paru dans le journal *Le Soir* du 20 octobre 1982.

Est-on certain qu'une note chiffrée soit plus précise ?

Si le chiffre est vraisemblablement plus parlant pour les parents, il reste, à mes yeux, une forme d'évaluation superficielle et sans signification profonde pour l'élève.

Le rétablissement des examens, en décembre et en juin, ne retient pas particulièrement mon attention car je sais que pas mal d'établissements les avaient maintenus sous une forme ou sous une autre.

Je note, cependant, qu'un élève qui, pour cause de maladie, n'aurait pas pu présenter un ou plusieurs examens à la Noël, devra les subir dans le courant du mois de janvier, à un moment où il sera en convalescence. Est-ce judicieux ?

Cette règle vaut-elle pour toutes les disciplines, l'éducation physique, par exemple, et pour l'enseignement professionnel également ?

Je voudrais, maintenant, formuler quelques réflexions sur le rôle essentiel du conseil de classe.

Je rappelle, tout d'abord, que, lors du colloque d'Esneux d'octobre 1981 qui réunissait tous les inspecteurs de l'enseignement secondaire, il fut unanimement admis que tout notre système d'évaluation devait reposer sur la décision finale de l'ensemble des professeurs.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, vous remettez en cause le fonctionnement du conseil de classe.

En renforçant la position du professeur dans le processus de décision, vous affaiblissez considérablement le caractère collégial du système.

Vous structurez également les délibérations de telle manière que l'information et la discussion qui en étaient les éléments essentiels n'ont plus qu'une valeur toute relative.

En réalité, vous créez un autre système d'éducation basé sur la sélection.

Etes-vous donc devenu le ministre de la sélection nationale ?

Etes-vous conscient, monsieur le ministre, que tous les réseaux d'enseignement de la Communauté française ont adopté unanimement l'enseignement rénové et que les effets de votre circulaire ne touchent que le seul enseignement secondaire de l'Etat ?

J'admettrai qu'à l'instar de tout homme à la recherche de la vérité, vous vous posez des questions.

Mais alors, monsieur le ministre, pourquoi, sur un problème de cette importance et avant de prendre vos responsabilités, n'avez-vous pas engagé le dialogue avec toute la communauté éducative ?

Pour terminer, je voudrais que vous me donniez des précisions sur les résultats de vos mesures budgétaires à l'égard de l'enseignement secondaire de l'Etat ainsi que sur l'ampleur de l'impact de celles-ci au niveau de l'emploi. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Pecriaux.

**M. Pecriaux.** — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, dans son excellente interpellation, M. Mouton nous a notamment entretenu des problèmes de la communauté éducative et du dialogue avec cette communauté.

La circulaire que vous avez fait parvenir dans les établissements d'enseignement secondaire de l'Etat concernant la formation et la notation des élèves de l'enseignement secondaire de l'Etat est absolument illégale.

En effet, la loi du 29 mai 1959, loi du Pacte scolaire, stipule en son article 5 que « les réformes fondamentales de l'enseignement font l'objet d'une concertation préalable entre les pouvoirs organisateurs. Par réforme fondamentale, il faut entendre une modification

dans l'orientation générale ou la durée des études et dans les conditions d'admission et de passage des élèves ».

Dès lors, votre circulaire est manifestement en contradiction avec cet article 5 du Pacte scolaire.

En effet, avant de la commettre vous n'avez absolument pas consulté les autres pouvoirs organisateurs, c'est-à-dire l'enseignement subventionné officiel et libre.

Vous ne pouvez pas, monsieur le ministre, vous retrancher derrière la loi du 19 juillet 1971 qui, en son article 5, paragraphe 3, 2<sup>e</sup>, stipule que « les ministres de l'Education nationale déterminent les modalités d'organisation de l'enseignement et d'évaluation ou de contrôle de la formation des élèves ».

En effet, cette loi est antérieure à l'article 5 du Pacte scolaire qui a été modifié le 11 juillet 1973.

Alors, monsieur le ministre national de l'Education, vous qui voudriez apparaître comme le champion des restrictions budgétaires, comment allez-vous procéder afin de compenser les frais de votre département pour la publication et la diffusion d'une circulaire illégale et par conséquent inutile ?

De plus, comment allez-vous expliquer aux parents qui ont confié leurs enfants à l'enseignement de l'Etat que le patron de cet enseignement doit revoir des décisions qu'il avait annoncées avec fracas et cela, parce que ces décisions ne sont pas légalement applicables ?

D'autre part, vous n'ignorez sans doute pas qu'il existe des centres d'enseignement secondaire. Certains de ces centres regroupent des établissements de l'Etat et des établissements de l'enseignement officiel subventionné. Un des objectifs de ces centres est de rationaliser et d'harmoniser la formation et la notation des élèves. Par vos mesures, dans un même centre, certains établissements cotent les élèves et d'autres les noteront.

Une fois de plus, monsieur le ministre, votre sens de l'organisation fait merveille.

Si vous voulez démanteler l'enseignement officiel, vous allez vers une pleine réussite.

Par contre, si vous ne comprenez pas la portée de telles mesures, il serait temps d'y réfléchir et de tirer les conclusions qui s'imposent.

**M. le Président.** — La parole est à M. Tromont, ministre.

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Monsieur le Président, mesdames, messieurs, notre honorable collègue, M. Mouton, prend les accents de la Toussaint pour déplorer que je sonne le glas de l'enseignement rénové et M. Pecriaux le suit.

Je vais donc les inviter à chercher leur consolation dans le texte même de la circulaire qui les chagrine. Et M. Mouton n'aura pas à chercher bien loin puisque, dans le premier paragraphe, je dis textuellement : « Il fallait rompre avec l'usage simpliste qui réduisait l'appréciation du comportement scolaire à un constat brutal. L'enseignement « rénové » a eu le mérite de vouloir arracher l'évaluation de l'état de sanction sociale dans lequel elle se trouvait pour l'élever au rang d'une aide éducative. Le but aujourd'hui — je le dis clairement — n'est pas de renoncer à cette ambition. »

Ce n'est donc pas, monsieur Mouton, une oraison funèbre de l'enseignement rénové que vous avez cru apercevoir dans la circulaire qui traite de la formation et de la notation des élèves. La question n'est pas là.

Mais s'il est vrai, comme vous le dites, que l'enseignement de type I est destiné à s'adapter sans cesse au changement, convenez avec moi qu'il ne faut s'embarrasser ni de préjugés, ni de dogmes, ni de mythes et qu'il exige un examen critique des résultats auxquels il aboutit.

Nous pourrions durant de longues heures, procéder à cet examen critique, avec vous, messieurs les Sénateurs. En effet, je crois qu'un jour, il faudra venir ici, avec les différents rapports d'estimation et d'évaluation de l'enseignement secondaire rénové pour que chacun soit bien au fait de ce qui se passe réellement dans les écoles, et non pas de ce qui devrait théoriquement s'y passer.

Venons en donc à la note chiffrée.

Les faits d'abord :

Interrogées au cours d'un sondage réalisé en mai dernier par l'IC-SOP, à ma demande, 64,4 p.c. des personnes consultées se sont prononcées librement pour le retour à la note chiffrée.

**M. Mouton.** — Quelles personnes ?

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Comme dans tous les sondages, un échantillon de Belges.

L'honorable membre peut-il d'un revers de la main, balayer une opinion qui s'exprime librement? Je suis, plus que lui, attentif à l'avis de ceux qui, parce qu'ils sont parents, ont le droit de juger la manière dont l'école s'adresse à eux et à leurs enfants.

La notation verbale à cinq niveaux — et lorsqu'on dit à cinq niveaux, il s'agit de la manière théorique de voir la notation verbale, car, en fait, les cinq niveaux, peu praticables, étaient devenus depuis longtemps, treize niveaux, allant du « très bien », « très bien moins », au « bien plus », au « bien », au « bien moins », etc. — peut répondre aux objectifs de la formation continue et aider l'élève à prendre conscience de ses capacités propres.

Mais elle ne permet pas de dire avec précision dans quelle mesure le travail accompli par l'étudiant rencontre les exigences définies dans les programmes scolaires.

De la confusion entre ces deux notions est née une ambiguïté fondamentale portant sur la signification même de la notation transmise par le bulletin.

Cette équivoque a engendré, dans les écoles et surtout dans les familles, un malaise certain qu'il n'est pas bon, qu'il n'est pas sain, de laisser subsister.

Parents et élèves ont le droit d'exiger que l'information donnée par l'école soit claire et précise et soit la même pour tous.

Cette transparence de l'information est la condition première de tout acte éducatif. Elle est le prix de la confiance que la société consent à l'enseignement de l'Etat, dans le cas présent. Cet argument, qui me paraît fondamental, ne semble pas avoir été retenu par l'honorable membre.

Affirmer que « si le chiffre est vraisemblablement plus parlant pour les parents, il reste une forme d'évaluation superficielle » c'est faire fi de l'avis des parents.

En effet, aujourd'hui la notation chiffrée est appliquée et tous les parents qui ont des élèves dans l'enseignement secondaire de l'Etat acceptent cet avis. A ma connaissance, si je me réfère au courrier que je reçois, ils s'en trouvent même heureux. Je dirais même plus: des chefs d'établissements, des enseignants qui les premiers ont utilisé la notion verbale, à l'origine de l'enseignement rénové — lequel n'a pas été, comme vous le prétendez, unanimement apprécié et admis dans le secondaire — se réjouissent aujourd'hui du retour au système traditionnel.

Il y a mieux, certains enseignants — ils sont des centaines — continuaient à utiliser la notation chiffrée pour apprécier le travail de leurs élèves et convertissaient celle-ci en notation verbale, ils leur expliquaient ce que signifiait la notation verbale convertée en notation chiffrée. Avouez que c'est un comble!

C'est simplement pour remettre les choses à leur place que nous avons utilisé la notation chiffrée et que nous l'avons expliquée à l'ensemble des chefs d'établissements et des membres de l'inspection.

Nous n'avons pas organisé uniquement des réunions pour les chefs d'établissements; nous avons d'abord, à deux reprises, réuni l'ensemble du corps d'inspection et ensuite à deux reprises l'ensemble des chefs d'établissements. Ils ont pu exprimer leurs remarques à propos du document de travail qui leur a été soumis. A l'issue de ces réunions, différentes modifications ont été apportées au texte initial, notamment grâce au concours de la direction générale de l'organisation des études du département de l'Education nationale, dont je remercie tout particulièrement le directeur général.

Je ne citerai que deux exemples:

1. L'importance accrue de la délibération des professeurs dans les décisions prises lors des conseils de classe de juin et de septembre, relatifs au passage de classe.

2. L'accent mis sur le rôle essentiel joué par la formation continue. Il n'en n'était pas fait mention dans le premier document tant il paraissait évident que si la nouvelle circulaire avait pour but de définir clairement les caractéristiques de la notation certificative, la formulation continue restait un élément fondamental de toute action pédagogique, essentielle pour les élèves et pour les professeurs.

Vous avez également abordé la question des examens de Noël reportés éventuellement en janvier pour cause de maladie. Sans condamner cette mesure, vous vous interrogez sur son opportunité, compte tenu du temps nécessaire à la convalescence des élèves malades pendant les examens de Noël.

Il me paraît qu'il s'agit là d'un faux problème. Ou l'élève guérit entre en classe en janvier et passe ses examens après en avoir fixé l'horaire avec son directeur de classe. Ou la maladie se prolonge et, dans ce cas, il sera interrogé en juin sur la matière de toute l'année.

Cette règle est-elle d'application pour tous les cours et pour tous les types d'enseignement? A cette question, je réponds par une autre

question: quelle raison pourrait-on invoquer pour faire exception à la règle?

Les examens ont un rôle fondamental à jouer dans le processus d'apprentissage.

L'honorable membre estime-t-il que certains cours ou certaines orientations d'études ont moins d'importance que d'autres?

Je ne partage pas cette opinion, comme je ne crois pas non plus que l'on puisse organiser des études secondaires sans faire passer aux élèves un seul examen pendant six ans.

Quant au dernier point sur lequel porte l'interpellation, à savoir le conseil de classe, je crois le moment venu de remettre en question certains mythes, d'autant plus puissants qu'ils sont indémontrables.

D'abord, une mise au point fondamentale mais nécessaire: le conseil de classe n'a pas été supprimé; il continue d'exister. Il est utile. Il est important. Il est nécessaire.

Mais en faire le lieu d'élection d'une collégialité mal définie, d'une information et d'une discussion qui trouvent en elles-mêmes leur propre justification parce qu'aucun but précis ne leur a été assigné, me paraît non seulement inefficace, mais trompeur. Si la notation chiffrée a été rétablie, dans un souci de transparence, le fonctionnement du conseil de classe doit, lui aussi, être défini en toute clarté.

Je ne puis concevoir qu'un conseil de classe se tienne à la sauvette à 7 h. 45, ou pendant la récréation du matin, ou encore aux heures de midi, au réfectoire. Je vois vos gestes de dénégation, monsieur Mouton, mais croyez-moi, cela se passe non dans un seul établissement, mais dans des dizaines.

Quelques points me paraissent essentiels.

Si la collégialité des professeurs n'a pas été supprimée, cette collégialité ne peut faire disparaître deux impératifs fondamentaux.

Le premier est la responsabilité individuelle de tout enseignant. Je n'ai cessé de le dire: le contact privilégié dans la relation scolaire est celui qui se noue entre l'élève et le professeur, d'une part, le professeur et les parents, d'autre part.

Sur ce dernier point, je viens de le rappeler, j'ai été soucieux de clarifier le message.

Sur la relation professeur-élève, je veux, une fois encore, affirmer que l'enseignant doit retrouver une pleine et entière confiance dans la formation qu'il a acquise, dans le droit qui lui a été reconnu de transmettre un enseignement.

Il serait dangereux qu'un conseil de classe, mal conçu, mal compris, apparaisse comme un écran dans cette relation qui reste, fondamentalement, une relation entre un adulte et un adolescent.

Le second impératif fondamental est, selon moi, la nécessité de définir clairement les exigences de l'école dans tous les domaines de l'apprentissage scolaire.

C'est le but du premier conseil de classe où tous les professeurs sont invités à se mettre d'accord sur les objectifs qu'ils tracent ensemble, collégialement. Les conseils de classe suivants, organisés au cours de l'année scolaire, feront le point, pour chaque élève des acquis et des lacunes éventuelles, des difficultés à surmonter, des conseils donnés en collaboration avec le centre PMS, des exercices précis qui seront conseillés.

Je ne nie pas les intentions généreuses de ceux qui ont souligné l'importance du conseil de classe, mais je sais aussi que, sans objectifs clairement définis par les professeurs et connus des élèves, le risque est grand de voir le conseil de classe manquer le but qu'il s'était assigné. L'intérêt des élèves interdit que nous nous contentions d'approximations et de théories générales dont l'efficacité n'est pas mesurée.

Je me refuse à entrer dans un débat idéologique à propos du renouvellement, car je crois que nous avons mieux à faire.

Aux parents qui nous confient leurs enfants, je dis que l'école doit aider tous les étudiants dans la voie de la réussite. Mais à ceux-ci, je dis que toute réussite se mérite, que chacun d'entre eux doit prendre conscience de ses capacités propres, que chacun d'entre eux doit comprendre la valeur de l'effort personnel, que chacun d'entre eux doit acquérir une formation solide et des compétences réelles.

Si l'école permet à tous les étudiants de réaliser ce triple objectif, si ces étudiants veulent le réaliser, je crois que l'enseignement de l'Etat sera bien défendu. Il se défendra bien lui-même.

Vous avez également abordé la notion de résultat des mesures budgétaires. Nous sommes le 10 novembre. Le contrôle des inscriptions se faisant le trentième jour de l'année scolaire, il s'est effectué à partir du 30 septembre et les demandes de désignation continuent à courir. Il est donc un peu tôt pour préciser quels sont les résultats

des mesures budgétaires prises à l'égard de l'enseignement secondaire de l'Etat.

En effet, pour l'enseignement de l'Etat, un nombre de temporaires pratiquement équivalent à celui de l'année passée, a été désigné.

Néanmoins, il faut attendre que la commission de réaffectation ait achevé son travail afin de pouvoir évaluer l'effet des restrictions au niveau de l'emploi et du budget.

Dans ce domaine, les commissions syndicales de contrôle ont terminé leurs travaux au sein de mon cabinet. L'ensemble des désignations n'a fait l'objet — vous avez pu le constater — d'aucune critique publique, les syndicats s'alignant sur le respect du statut que mon cabinet a observé.

Actuellement, le dépassement budgétaire prévisible, année courante, des crédits relatifs aux traitements et aux subventions-traites pour le secondaire est inférieur à 100 millions, compte tenu des arriérés, qui sont toujours payés sur l'année courante, et de la provision index. C'est dire que la gestion de l'enseignement secondaire, de l'Etat en particulier, est contrôlée, surveillée, mise à jour de manière que tous les moyens financiers disponibles soient mis à sa disposition et utilisés correctement et complètement.

J'ajoute que le problème de l'illégalité de la circulaire, critique émise par l'honorable M. Pecriaux, a été examiné par les conseillers juridiques de mon département. Jusqu'à présent, rien ne permet d'affirmer que cette circulaire est illégale. Elle est appliquée.

Vous avez également précisé qu'il existait d'autres échelons entre la direction générale dont relèvent les établissements d'enseignement secondaire et l'établissement lui-même. Vous avez cité notamment les centres d'enseignement secondaire à propos de la disparité de la notation qui pourrait exister au sein des centres d'enseignement secondaire regroupant des établissements de l'Etat et ceux aux mains d'autres pouvoirs organisateurs. C'est exact, mais il n'existe jusqu'à présent aucune obligation légale de prendre l'avis des centres d'enseignement secondaire, encore moins des pouvoirs intermédiaires entre l'établissement et la direction générale dont il dépend.

**M. le Président.** — La parole est à M. Pecriaux.

**M. Pecriaux.** — Monsieur le Président, je remercie monsieur le ministre d'avoir bien voulu répondre à l'interpellation de mon collègue et à mon intervention mais cette réponse suscite quelques réflexions.

Monsieur le ministre, certains faits me tracassent et je préfère vous le dire. Je n'aime pas du tout que, sur la place publique ou à travers un dialogue qui s'établit via le Parlement, il y ait confusion quant à la pratique des conseils de classes et que, notamment, on mette en cause la qualité du travail ou, mieux encore, les attitudes des enseignants qui sont amenés à pratiquer le conseil de classe.

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Je n'ai pas généralisé.

**M. Pecriaux.** — Non, vous n'avez pas généralisé, mais je vous demande de bien vouloir être attentif...

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Vous aussi.

**M. Pecriaux.** — ... car je puis vous affirmer que lorsque les conseils de classes sont bien vécus...

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Vous l'avez dit, monsieur le sénateur, lorsqu'ils sont bien vécus !

**M. Pecriaux.** — Je dis que, lorsqu'ils sont bien pratiqués, les conseils de classes requièrent de la part du personnel une attitude ouverte.

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — C'est vrai.

**M. Pecriaux.** — On observe une volonté d'aide aux élèves, une volonté de pratique de guidance qui honore, je crois, les membres du corps enseignant.

Il ne faudrait pas que — je le répète — sur la place publique, il y ait confusion et que l'on en vienne à généraliser, peut-être pas dans un sens, comme vous venez de le dire, mais dans l'autre sens.

La deuxième réflexion est relative à la nature même de la fonction d'enseignant.

Vous avez déclaré à la tribune, monsieur le ministre, que les enseignants doivent « transmettre » un enseignement. Je ne partage pas tout à fait ce point de vue. Selon moi, l'enseignant doit encore favoriser chez les élèves un apprentissage. Je sais que nous pourrions rentrer dans une discussion de fond et que, très vite, ce thème nous placerait dans un certain créneau qui engendrerait un débat idéologique en matière d'éducation. Mais il me paraît bon aussi que le public, au sens le plus large, sache qu'il ne s'agit pas seulement d'apporter un enseignement, de transmettre une instruction; l'enseignant doit aussi être animé de la volonté de développer, de favoriser des apprentissages.

J'en arrive à une troisième et très brève réflexion. Il y a aussi une tendance à vouloir porter le débat docimologique sur la place publique. Dans des articles de presse, on se réfère à d'éminents scientifiques, spécialistes en docimologie. Personnellement, je dois vous dire combien j'admire le professeur Vandervelde de l'ULB. Je connais ou, du moins, je crois connaître très bien ses travaux. Il ne faut pas vouloir, dans une assemblée plénière comme celle-ci, aborder *ex abrupto* tout ce problème de docimologie, qui est extrêmement complexe et qui demande des séminaires très longs, très chargés, des forums ou des symposiums. Efforçons-nous de ne pas être trop exhaustifs lorsque nous parlons de ces problèmes.

Je vous ai effectivement posé la question de la légalité de la circulaire.

Je ne suis pas membre de l'exécutif et ce n'est pas mon rôle de contester l'attitude ou la démarche des conseillers juridiques qui sont vos collaborateurs. J'ai simplement à me référer à des notes et à des textes, qui sont effectivement d'application et qui étaient en vigueur à la date du premier mars 1982.

L'article 5 de la loi du 11 juillet 1973 dispose: « Les réformes fondamentales de l'enseignement sont l'objet d'une concertation préalable entre les pouvoirs organisateurs; par réforme fondamentale, il faut entendre une modification dans l'orientation générale ou la durée des études et dans les conditions d'admission et de passage des élèves. »

Je crois, de bonne foi, que le problème posé au travers de la circulaire que vous avez publiée, relève, en effet, directement des matières qui viennent d'être évoquées.

**M. le Président.** — La parole est à M. Tromont, ministre.

**M. Tromont, ministre de l'Education nationale.** — Je suis bien de l'avis de monsieur Pecriaux en ce qui concerne le conseil de classe. Je crois d'ailleurs qu'en discutant ici, entre nous, entre parlementaires s'intéressant à ce genre de questions, nous ne portons pas forcément le problème sur la place publique; c'est plutôt essayer de faire avancer le débat en la matière.

Je suis donc bien d'accord avec M. Pecriaux lorsqu'il dit que certains conseils de classe — la plupart en tout cas — sont menés de bout en bout sérieusement, avec un grand travail de préparation.

Mais il faut aussi qu'il reconnaîsse que d'autres sont menés de manière différente et sans préparation; ces cas sont également assez nombreux.

Relisez mon texte et vous constaterez que je n'ai pas dit que c'était une majorité; j'ai simplement dit qu'il y en avait également.

Un conseil de classe bien mené est un conseil de classe bien préparé; dès lors, il demande beaucoup de travail.

En ce qui concerne le rôle des enseignants, il est exact qu'il consiste à transmettre un savoir-faire. C'est aussi mon opinion. Je pense à un mot de Piaget qui disait: « Quand on donne un chou à un lapin, il ne devient pas chou, il transforme du chou en lapin. » C'est bien là le sens qu'il faut que nous donnions, ensemble, au message pédagogique. En fait, il s'agit non seulement de mettre à la disposition des élèves un savoir, mais également de leur indiquer les moyens de l'utiliser.

En ce qui concerne la docimologie, ne revenons pas sur le sujet qui nous mènerait à une discussion scientifique. J'imagine que nous partirions de points de vue différents et nous en serions encore au même point au bout de quelques semaines, voire de quelques mois. Vous l'avez dit, laissons cela à des forums de spécialistes !

Quant à la légalité, permettez-moi de dire que je n'ai pas changé les conditions de passage de classes, ni les conditions d'appréciation, j'ai simplement changé la manière de les interpréter.

Vous avez vraisemblablement lu la circulaire et pu constater que je ne portais pas atteinte aux articles de la loi que vous avez cités.

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VANDEZANDE TOT DE HEER COENS, MINISTER VAN ONDERWIJS, EN TOT DE MINISTER VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID OVER « HET EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY COLLEGE IN ANTWERPEN DAT GEMACHTIGD IS OM GEHOMOLOGEERDE DIPLOMA'S AF TE LEVEREN IN HET SECUNDAIR ONDERWIJS EN VOOR DE OPLEIDING TOT VEILIGHEIDSCHEF IN DE BEDRIJVEN »

INTERPELLATION DE M. VANDEZANDE A M. COENS, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE ET AU MINISTRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL SUR « LE FAIT QUE L'EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY COLLEGE D'ANTWERPEN EST HABILITE A DELIVRER DES DIPLOMES HOMOLOGUES DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE AINSI QU'A ASSURER LA FORMATION DES CHEFS DU SERVICE DE SECURITE DANS LES ENTREPRISES »

**De Voorzitter.** — Aan de orde is de interpellatie van de heer Vandezande tot de heer Coens, minister van Onderwijs, en tot de minister van Tewerkstelling en Arbeid over «het European Economic Community College in Antwerpen dat gemachtigd is om gehomologeerde diploma's af te leveren in het secundair onderwijs en voor de opleiding tot veiligheidschef in de bedrijven».

Het woord is aan de interpellant.

**De heer Vandezande.** — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is nu de derde maal dat ik voor de minister van Onderwijs verschijn. Ik gebruik het woord « verschijnen » niet in de betekenis die men eraan geeft voor de rechtbank. Ik wens niemand te veroordelen en ik wens ook niet te worden veroordeeld. Ik vraag u thans uw rechten en prerogatieven uit te putten en te doen wat de wet u oplegt, mijnheer de minister. U weet dat ik een vastbijter ben. Indien het mij de derde maal niet lukt, zal ik een vierde en een vijfde maal, en zelfs nog beter gedocumenteerd, op het spreekgestoelte verschijnen.

Op 11 februari 1982 heb ik een interpellatie gericht tot de heer Coens waarbij ik de misstanden aanklaagde van het European Economic Community College dat diploma's aflevert van het middelbaar onderwijs die in strijd zijn met de wet op het taalgebruik in het onderwijs en met de wetten die het middelbaar onderwijs zelf regelen. Door mij werd betoogd dat bepaalde kinderen, die niet bekwaam waren om het middelbaar onderwijs te volgen, tegen een astronomisch bedrag een diploma van middelbaar onderwijs konden bekomen in Antwerpen en dat zij gerechtig waren om zelf de keuze te doen van de vakken die zij wensten te volgen en de taal waarin zij deze vakken wensten te volgen.

Bedoelde instelling geeft derhalve onderwijs dat in strijd is met de taalwet in het onderwijs omdat voornoemde instelling onderwijs verstrekt in het Nederlands taalgebied in het Frans en daarbij ook gehomologeerde diploma's aflevert.

Vanzelfsprekend wil ik hier de vrijheid van onderwijs die gewaarborgd wordt door artikel 17 van de Grondwet niet ondergraven. Het staat een instelling vrij een onderwijs te verstrekken in eender welke taal, zelfs in het Chinees, maar dan is de sanctie dat, indien dit onderwijs niet wordt gegeven overeenkomstig de wet op het taalgebruik in het onderwijs, geen geldige diploma's kunnen worden afgeleverd. In Antwerpen wil die instelling van Amerikaanse oorsprong zich niet onderwerpen aan de wet en men kan werkelijk spreken van zwendel in diploma's ten behoeve van leerlingen die vaak onbekwaam zijn om het middelbaar onderwijs te volgen.

Overigens kan ik u mededelen dat bij de inschrijving in universitaire instellingen er reeds moeilijkheden gerezen zijn betreffende de waarachtheid en de geldigheid van deze diploma's.

Ik heb de minister gevraagd een onderzoek te willen instellen naar dit soort onderwijs in de instelling zelf doch hij weigert dit te doen, hoewel de instelling folders verspreidt waarin vermeld staat dat de diploma's erkend zijn door het ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur.

Het enige wat de minister daarop weet te zeggen is, dat hij slechts het feitelijk bestaan van dit instituut kan vaststellen en dat daarvoor in de onderwijswetgeving geen enkele wettelijke basis bestaat. Hij noemt zich derhalve onbevoegd en noemt mijn interpellatie als handelend over een privé-school waarover hij geen bevoegdheid bezit.

Op 18 maart 1982 heb ik de minister een tweede maal geïnterpeléerd en vastgesteld dat het niet gaat om een privé-school aangezien de minister meedeelt dat het European Economic Community College attesten aflevert waarvan de gelijkwaardigheid met een Belgisch getuigschrift van secundair onderwijs wordt erkend. De school, al-

dus de minister, beschouwt zich als een buitenlandse school met buitenlandse diploma's. Derhalve werd in het schooljaar 1979-1980 door de homologatiecommissie gelijkwaardigheid verleend aan negen attesten. Sedertdien liggen veertig attesten te wachten op een gelijkwaardigheidsverklaring en de homologatiecommissie vroeg minister Calewaert een standpunt in te nemen in deze materie.

De huidige minister heeft gezegd dat hij aan de homologatiecommissie opdracht had gegeven om deze zaak grondig te onderzoeken.

Dit is dus reeds een heel andere toon dan tijdens de eerste interpellatie aangezien de minister erkent dat er gelijkwaardigheid wordt verleend door de homologatiecommissie, hoewel de vakken niet gevolgd worden zoals voorgeschreven in het middelbaar onderwijs.

Tijdens de tweede interpellatie houdt de minister voor dat het gaat om een instelling die, volgens Amerikaanse programma's en normen, secundair onderwijs aan Belgische en vreemde leerlingen verstrekt. Hij houdt verder staande dat deze instelling niet door de Staat is erkend en dat er geen enkele toelageregeling binnen het raam van de onderwijswetgeving is opgenomen.

De uitgereikte diploma's zijn dus niet door het departement van Onderwijs erkend. Doch niettemin worden gelijkwaardigheidsattesten afgeleverd door de homologatiecommissie en, volgens de verklaringen van de minister, gebeurt dit wanneer de kandidaat in Amerika met vrucht de *high school* heeft gevolgd en daarna twee jaar college.

Wij zijn ervan overtuigd dat het hier gaat om meer dan negen getuigschriften en wij zijn thans in het bezit van stukken waaruit blijkt dat de school opnieuw de gelijkwaardigheid vraagt voor personen die blijkbaar niet in Amerika hebben gestudeerd, doch in België, namelijk in de middelbare afdeling van het European Economic Community College. De brief, waarbij de gelijkwaardigheid wordt gevraagd — of liever een afschrift — is in ons bezit. Hij dateert van 28 juli 1982. Daarin worden de namen van de personen genoemd — geen Amerikanen — alsmede een verwijzing naar de documenten die reeds de vorige jaren werden voorgelegd om de gelijkwaardigheid te bekomen.

In een brief van 24 augustus 1982 deelt de minister mij, in strijd met zijn vroegere antwoorden, mee dat het European Economic Community College attesten aflevert waarop vermeld wordt dat het attest overeenstemt met het zesde hoger middelbaar onderwijs. In die brief wordt eveneens gezegd dat een verzoek wordt ingediend om de gelijkwaardigheid te bekomen van een Belgisch gehomologeerd getuigschrift van hoger secundair onderwijs. De minister heeft de homologatiecommissie nogmaals de opdracht gegeven om nauwkeurig de kwestie aanvragen te onderzoeken.

Wij stellen dus vast dat de minister zich ten zeerste verwijderd van zijn aanvankelijke mededeling, waarin hij zei dat dit voor hem een privé-aangelegenheid is waarin hij geen bevoegdheid heeft terwijl hij later meedeelt dat hij aan de homologatiecommissie opdracht heeft gegeven om nauwkeurig de gelijkwaardigheid van de studies te onderzoeken.

Wij hebben vroeger gevraagd dat de minister een onderzoek zou doen naar de toestanden in de school te Antwerpen, omdat het hier toch gaat om een instelling van middelbaar onderwijs die, zoals de minister zelf zegt, ook toegankelijk is voor leerlingen van Belgische nationaliteit die in België wonen en die, volgens de folder die werd rondgedeeld, ook onderwijs in het Frans kunnen ontvangen of in het Engels. In deze omstandigheden zijn wij van mening dat het hier gaat om een school waarover de minister een inspectiebevoegdheid heeft, die hij evenwel niet heeft uitgevoerd, of wil uitvoeren. Dit werd evenmin gedaan door zijn voorgangers.

Wij hebben vroeger betoogd dat de school in Antwerpen valselijk het merkteken gebruikt van het ministerie van Onderwijs, aangezien in de folders aan de ouders gezegd wordt dat de kinderen een regelmatig diploma zullen ontvangen. Wij beweren derhalve de minister een onderzoek te doen naar het onderwijs dat in deze school wordt verstrekt, na te gaan of het lessenrooster wordt gevolgd, zoals in België, en eveneens te onderzoeken of in Antwerpen onderwijs wordt verstrekt in een andere taal dan deze van het taalgebied.

Ik voeg hier nog aan toe dat volgens de reglementering inzake onderwijs de werken van de leerlingen moeten worden bewaard voor de homologatie. Daarop antwoordde de directeur van de Antwerpse instelling dat dit in Amerika niet gebruikelijk is. Hij geeft evenwel in Antwerpen les, aan Belgische kinderen, aan Vlaamse kinderen en is derhalve onderworpen aan de Belgische wetgeving. Bijgevolg is de minister gemachtigd zich de inspectiebevoegdheid toe te eigenen.

Er wordt mij eveneens ter ore gebracht dat het departement van Onderwijs vanwege het European Economic Community College de namen heeft gekregen van een twintigtal scholen die voornoemde instelling heeft, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Men vraagt

zich af waar die allemaal gevestigd zijn, en ik durf aan de minister te vragen dat hij mij zou mededelen waar die scholen allemaal gevestigd zijn, te meer daar blijkbaar niemand kan achterhalen waar de localisatie is van die scholen.

Mij wordt meegedeeld dat er in mijn eigen stad, Leuven, een afdeling is van deze school, en ik kan ze niet localiseren.

Dit is evenwel niet alles, want op 23 juli 1982 stelden wij aan de minister van Tewerkstelling en Arbeid een parlementaire vraag, om te weten welke de juiste opleiding was van de veiligheidschefs in de bedrijven en welke de instellingen waren die deze getuigschriften van opleiding afleverden. De minister antwoordde dat er drie groepen van inrichtingen bestaan, namelijk *a*, *b* en *c* in verhouding tot het aantal tewerkgestelde personen en de graad van de gevarenlijkheid die aan de onderneming verbonden is.

Wat de inrichtende machten betreft die de diploma's afleveren, vinden wij weer de *European University* bij deze inrichtingen met een tweevoudig adres, namelijk gevestigd op de Brugmannlaan 221 te 1180 Brussel en op de Amerikalei 131 te 2000 Antwerpen.

Zou het dan toch waar zijn dat mevrouw de staatssecretaris Goor, die door mij in één van mijn vroegere interpellaties werd geiteerd, in deze aangelegenheid betrokken is?

Op 18 maart 1982 verklaarde mevrouw de staatssecretaris dat zij door mij geiteerd was in mijn interpellatie in die zin dat ik haar betrok bij deze aangelegenheid. Zij heeft toen plechtig verklaard dat zij, noch een lid van haar familie, directeur van een school is waarover werd gesproken door mij. Ik heb toen van deze verklaring akte genomen en aan mevrouw de staatssecretaris gevraagd of zij lochende dat op haar adres inlichtingen konden worden ingewonnen, hetgeen een daad van beheer is, over deze school te Brussel. Mevrouw de staatssecretaris heeft hierop geantwoord dat de directeur van de school van Antwerpen aan haar zoon gevraagd had of hij inlichtingen wilde verstrekken over een eventuele sectie in Brussel.

Mevrouw de staatssecretaris heeft dus op haar privé-adres haar goede diensten aangeboden ten behoeve van haar zoon. Het is wel eigenaardig dat ten huize van een staatssecretaris inlichtingen kunnen ingewonnen worden over de opening van een eventuele sectie te Brussel, terwijl, althans wat de opleiding van veiligheidschef betreft, er in Brussel zo een instelling bestaat. Graag zou ik de ware toedracht van de zaak kennen en uitdrukkelijk aan de minister vragen dat hij een onderzoek in de school te Antwerpen zou instellen, hetgeen zijn recht en zijn plicht is, omdat aldaar onderwijs moet worden verstrekt aan Belgen, die in dit land woonachtig zijn, in de Nederlandse taal.

Mijnheer de minister, wij leven in een maatschappij waar men voor om het even wat zijn bekwaamheid moet bewijzen. Het gaat hier over personen die vallen onder de Belgische wetgeving. Wan-neren men een bedrijf wil oprichten in de bouwsector, bijvoorbeeld inzake metselarij, schrijnwerkerij, cementbewerking en zo verder, moet men voor het ministerie van de Middenstand bewijzen dat men ter zake bekwaam is.

Het probleem dat ik hier heb opgeroepen, is zeer gewichtig: Het gaat om de degelijkheid van ons onderwijs. Het betreft ook het vermijden van het ontstaan van taaleilanden in een ander taalgebied. De wetgever van 1932 en van 1963 heeft immers willen vermijden dat taaleilanden met anderstalig onderwijs zouden worden gecreëerd in een ander taalgebied. In het Nederlandsch gebied mag, met andere woorden, in het middelbaar onderwijs enkel Nederlandstalig onderwijs worden verstrekt. De uitzonderingen zijn expliciet vermeld in de wet van 30 juli 1963 en betreffen enkel het lager onderwijs.

Ik hoop, mijnheer de minister, dat u ditmaal een einde zult maken aan deze wantoestanden. Ik heb natuurlijk begrip voor de ouders die te allen prijs hun kinderen willen vooruit helpen in de maatschappij, maar u zult het met mij eens zijn dat dit op een objectieve manier moet gebeuren en dat het niet opgaat dat personen die niet over de nodige middelen beschikken worden achtergesteld. Dat wil niet zeggen dat ik ervoor wil pleiten dat iedereen daarvan gebruik moet maken. Ik vraag alleen maar de toepassing van de wetten van het Belgische volk. U hebt daarvan, bij uw cedaflegging vóór Zijne Majestie de Koning, getrouwheid gezworen en ik hoop dat u deze eed getrouw zult zijn en het onderzoek zult laten doen en gepaste maatregelen zult nemen. De homologatiecommissie overigens — ik heb daaromtrent ook informatie — is dezelfde mening toegedaan, althans het grootste gedeelte van de leden ervan. Ik kan mij trouwens niet indenken welke middelen hier hebben gespeeld om tot een aflevering van de homologatiедiploma's te komen. (Applaus op de banken van de Volksunie.)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan minister Coens.

**De heer Coens, minister van Onderwijs.** — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, het is de derde keer dat ik als minister van Onderwijs op een interpellatie van het geachte lid in verband met dezelfde instelling moet antwoorden. Ik zal proberen dat zo duidelijk mogelijk te doen en ik heb mijn uiteenzetting ingedeeld in zeven punten.

Ten eerste, en voorafgaandelijk, wens ik te verklaren dat in tegenstelling met wat in de vraag wordt beweerd — beide voorafgaande antwoorden juist waren en elkaar aanvulden. Ik heb nooit beweerd dat het ging om personen die in Amerika gestudeerd hebben en na twee jaar studie aan het *European Economic Community College* de gelijkwaardigheid met een Belgisch gehomologeerd diploma van secundair onderwijs kunnen bekomen. Ik wist zeer goed dat het gaat om leerlingen, die Beigen zijn en in België wonen, die in het *European Economic Community College* een studieloopbaan naar Amerikaans model volgen. Ik wens dan ook nog eens duidelijk te stellen waarover het hier gaat.

Ten tweede, het *European Economic Community College* te Antwerpen is een privé-instelling die noch gesubsidieerd noch erkend is door de Staat. Deze instelling kan bijgevolg geen wettelijk erkende noch homologeerbare getuigschriften afleveren.

Ten derde, het is evenwel mogelijk dat de aldaar behaalde studiegetuigschriften, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 19 maart 1971 betreffende de gelijkwaardigheid van de buitenlandse diploma's en studiegetuigschriften en van het uitvoeringsbesluit van 20 juli 1971, mij worden voorgelegd met de vraag of de door de bedoelde getuigschriften gedeckte studies gelijkwaardig kunnen beschouwd worden met Belgische studies.

In de algemene regel kan worden gesteld dat dergelijke procedure in eerste instantie geldt voor studies die in het buitenland en volgens buitenlands statuut werden genoten. De wet van 19 maart 1971 sluit evenwel de in België volgens buitenlands statuut doorlopen studies niet uit. Zo vallen de in ons land gevestigde Europese scholen eveneens onder de toepassing van genoemde wet.

Ik meen wel dat hieruit duidelijk blijkt dat ik geen enkele controlebevoegdheid heb inzake het onderwijs dat in het *European Economic Community College* wordt verstrekt evenmin als over de Belgische leerlingen die er school lopen, tenzij zij nog onder de leerplicht zouden vallen.

Ten vierde, ook op basis van de taalwetgeving heb ik in deze geen enkele bevoegdheid. De taalwetgeving van 1963 en de uitvoeringsbesluiten gelden — zoals uit artikel 1 van de wet van 30 juli 1963 blijkt — alleen voor de officiële inrichtingen of de door het Rijk gesubsidieerde of erkende scholen.

Ten vijfde, op het ogenblik onderzoekt de homologatiecommissie, het bij koninklijk besluit van 20 juli 1971 aangeduide adviesorgaan, de aanvraag tot gelijkwaardigheid die mij werden voorgelegd voor studies die in genoemde instelling werden doorgebracht. Het resultaat van dit onderzoek is mij nog niet doorgestuurd. Ik kan u evenwel verzekeren dat ik de gelijkwaardigheid nooit zal verlenen als blijkt dat de studies in het *European Economic Community College* niet het peil bereiken van wat in België voor dezelfde studies wordt vereist.

Ten zesde, mijn voorganger, minister Calewaert, heeft inderdaad in 1980 aan negen oud-leerlingen van de school de gelijkwaardigheid van hun attest met het getuigschrift hoger secundair onderwijs verleend. De school gebruikt dit feit nu om — ten onrechte — in folders aan te kondigen dat de door de school afgeleverde attesten zonder meer gelijkwaardig zullen worden verklaard.

Ten zevende, dat de school ook beweert een opleiding tot veiligheidschef in de bedrijven te verzekeren of voorbereidt op die opleiding, is mij niet bekend. Deze aangelegenheid behoort overigens tot de bevoegdheid van mijn collega, de minister van Arbeid en Tewerkstelling.

Namens mijn collega de heer Hansenne, minister van Arbeid en Tewerkstelling geef ik over dit laatste punt volgende verklaring.

Door de promotoren van het *European Economic Community College*, maar onder de naam *European University* werd tussen 1 oktober 1981 en einde juni 1982 een cursus gegeven voor aanvullende vorming van de diensthoofden voor veiligheid en hun adjucanten, met de veiligheid en de gezondheid als thema.

Deze cursus werd georganiseerd in toepassing van het koninklijk besluit van 10 augustus 1978 betreffende de aanvullende vorming van de diensthoofden voor veiligheid en werd voor één jaar erkend bij ministerieel besluit van 8 oktober 1981 door minister Dewulf.

De lessen werden gegeven in Brussel en in Antwerpen. Een gedeelte van de lessen werd in Antwerpen in het Frans gegeven.

Het koninklijk besluit van 10 augustus 1978, dat in deze aangelegenheid van toepassing is, bevat geen enkele bepaling betreffende het taalgebruik. Anderzijds ben ik van mening dat deze cursussen voor aanvullende vorming diensthoofden voor veiligheid en gezondheid niet onder toepassing vallen van de wet van 30 juli 1963 houdende de taalregeling in het onderwijs.

Geachte collega, ik hoop dat ik in deze zeven punten in alle duidelijkheid heb geantwoord en dat u mijn standpunt ter zake kent.

Ik nam en neem in deze aangelegenheid mijn volle verantwoordelijkheid op mij, binnen mijn bevoegdheid, in zover ik gevatt ben door een materie die daarbinnen ligt en met de mogelijkheden waarover ik beschik.

Ik aarzel niet om alle consequenties daaruit te trekken om mijn verantwoordelijkheid als minister van het Nederlandstalig Onderwijs op mij te nemen met betrekking tot deze instelling. (Applaus op de banken van de meerderheid.)

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

De heer Vandezande. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik kan nu reeds mijn vierde interpellatie aankondigen.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Ik kan niet oordelen over de ontvankelijkheid.

De heer Vandezande. — Ik zal dat vanavond niet doen. Ik heb u geen tekst gestuurd, mijnheer de minister, bijgevolg zou mijn interpellatie niet ontvankelijk zijn.

Ik heb nota van genomen dat u verwijst naar het koninklijk besluit van 10 augustus 1971 inzake de veiligheidscursus en het onderwijs dat wordt verstrekt.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Het is het antwoord van collega Hansen.

De heer Vandezande. — Goed, van de regering dan.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Ja, maar ik heb voor dit punt uitdrukkelijk geantwoord namens collega Hansen.

De heer Vandezande. — Uw collega Hansen, lid van de regering Martens VI, verklaart dat het koninklijk besluit van 10 augustus 1971 geen enkele taalbepaling bevat inzake de veiligheidscursus. Hij verklaart dat de taalwet daarop niet van toepassing is.

Mijnheer de minister, u moet niet denken dat het onderwijs volledig onder het ministerie van Onderwijs ressorteert.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Heb ik het zo gezegd?

De heer Vandezande. — Nee, neen. Er zijn door Volksgezondheid cursussen of diploma's voorgeschreven die nu misschien tot uw bevoegdheid behoren. De verpleegsters en de para-medische beroepen zijn aan de taalwet onderworpen.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Daarvoor heb ik wel bevoegdheid. Ik deel ze met de minister van Volksgezondheid.

De heer Vandezande. — Het is vanaf het ogenblik dat er onderwijs wordt verstrekt, dat de taalwet van toepassing is, het mag dan om technisch onderwijs gaan. Een cursus in veiligheid is technisch onderwijs.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — In het onderhavige geval, privé-onderwijs, dacht ik.

De heer Vandezande. — De wet is van openbare orde. Wanneer dat koninklijk besluit geen enkele bepaling inzake de taal bevat, kan ik antwoorden dat het niet hoeft. De algemene wet van 30 juli 1963 is van toepassing en die is van openbare orde. Zelfs indien er in het koninklijk besluit van 10 augustus 1971 een bepaling zou voorkomen waarbij in het Nederlands taalgebied onderwijs mag worden verstrekt in het Frans, zou deze bepaling niets zijn.

Het spijt me dat u uw controlebevoegdheid niet wil uitoefenen. Het gaat niet om een Amerikaanse school met Amerikaanse studenten.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Ik heb dat nooit gezegd.

De heer Vandezande. — Het is een Belgische school, gevestigd op Belgisch grondgebied en gelegen in het Nederlandse taalgebied die middelbaar onderwijs verstrekt en die, luidens de folders, toegang geeft tot hoger onderwijs en waarvan uw departement de diploma's homologeert.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — U hebt niet goed geluisterd. Dat is niet juist. Ik heb gezegd dat het een instelling is die noch erkend, noch gesubsidieerd is door de Staat. Zoals voor buitenlandse scholen, kan hiervoor de homologatie worden gevraagd en dat wordt dan onderzocht. Ik heb ook gezegd dat mijn voorganger, de heer Calewaert, negen diploma's heeft erkend en dat ik dat probleem onderzoek. Ik heb ook duidelijk laten verstaan hoe ik de zaken zie.

De heer Vandezande. — Mijnheer de minister, het gaat hier inderdaad niet om een gesubsidieerde onderwijsinstelling, maar om een school gelegen in het Nederlands taalgebied die diploma's aflevert via de homologatiecommissie.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Het is een privé-instelling.

De heer Vandezande. — De homologatiecommissie mag alleen diploma's erkennen van scholen gelegen op Belgisch grondgebied en dit luidens de Belgische wetgeving. De wetgeving ter zake hebt u met de voeten getreden.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Die beschuldiging neem ik niet.

De heer Vandezande. — Mijnheer de minister, hoe komt het dat u diploma's aflevert?

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Ik lever geen diploma's af.

De heer Vandezande. — U homologeert diploma's.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Ik heb geen enkel diploma gehomologeerd. U luistert echt niet goed, collega Vandezande.

De heer Vandezande. — De homologatiecommissie heeft het gedaan.

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Mijn voorganger, de heer Calewaert, heeft er negen gehomologeerd. Ik heb geen enkel diploma gehomologeerd. Is dat duidelijk?

De heer Vandezande. — Mocht de heer Calewaert dat doen?

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Ik spreek mij niet uit over wat mijn voorgangers hebben gedaan. Ik bevestig dat ik geen enkel diploma heb gehomologeerd.

De heer Vandezande. — U en uw voorgangers mogen alleen diploma's homologeren van instellingen gelegen op het Belgisch grondgebied en die de wetten van het Belgische volk naleven.

De heer Van Herreweghe. — Uw interpellatie is hier niet op haar plaats. U beschuldigt ten onrechte.

De heer Vandezande. — De minister bekent hier openlijk dat hij, of zijn voorganger...

De heer Coens, minister van Onderwijs. — Dat is een fundamenteel verschil.

De heer Vandezande. — ... diploma's heeft uitgereikt voor niet-gesubsidieerde instellingen, terwijl de homologatie slechts mogelijk is voor diploma's van officiële of gesubsidieerde instellingen.

De heer Van Herreweghe. — U moet uiteraard iemand anders ter verantwoording roepen.

De heer Luyten. — De heer Calewaert zal daarvoor vóór de krijgsauditeur moeten verschijnen wegens incivisme.

**De heer Vandezande.** — Mijnheer Van Herreweghe, de uitvoerende macht is een continu-aangelegenheid.

Er zijn bij de minister momenteel weer diploma's aanhangig om gehomologeerd te worden van een niet-gesubsidieerde instelling.

**De heer Coens**, minister van Onderwijs. — De vraag is vrij.

**De heer Vandezande.** — De minister zou onmiddellijk moeten antwoorden dat hij die diploma's niet kan homologeren indien de instellingen ter zake zich niet schikken naar de Belgische wetgeving.

**De heer Coens**, minister van Onderwijs. — Eerst moet de homologatiecommissie oordelen. Daarna zal ik mij uitspreken. Ik ben gewoon mijn verantwoordelijkheid te nemen.

**De heer Vandezande.** — U zegt, mijnheer de minister, dat de homologatiecommissie alleen maar bevoegd is diploma's te homologeren van officiële of gesubsidieerde instellingen. U hebt echter zelf erkend dat het over een niet-gesubsidieerde instelling gaat.

**De heer Coens**, minister van Onderwijs. — De homologatiecommissie onderzoekt alle buitenlandse diploma's en studiegetuigschriften die om gelijkwaardigheid vragen.

**De heer Vandezande.** — Het gaat hier niet om buitenlandse diploma's, maar om binnenlandse diploma's, mijnheer de minister.

Ik besluit, want u hebt hier impliciet kostelijke bekentenissen gedaan. Ik vind het niet zo fraai dat u niet wenst op te treden. Dit bewijst alleen maar...

**De heer Coens**, minister van Onderwijs. — Elk zijn verantwoordelijkheid, mijnheer Vandezande.

**De heer Vandezande.** — Ik neem mijn verantwoordelijkheid op mij, mijnheer de minister. Ik heb het recht om u hier te interpelleren.

**De heer Coens**, minister van Onderwijs. — U mag mij ter verantwoording roepen binnen mijn bevoegdheid als minister van Onderwijs die ik ter zake ten volle opneem.

**De heer Vandezande.** — Goed! U zegt het zelf. U kunt alleen maar twee soorten diploma's homologeren: die van het officieel en die van het gesubsidieerd onderwijs. Hier is er geen gesubsidieerd onderwijs, dus kunt u niet homologeren. Dat is toch vanzelfsprekend. Ik heb het daarnet niet gezegd, maar er zitten andere machten achter. Het spijt mij dat u dit niet wil toegeven.

Ik betreurt dat er in ons land een discriminatie plaatsvindt, dat de kinderen van de gewone man niet over dezelfde mogelijkheden beschikken inzake onderwijs, dat gratis is, als de kinderen van de rijken. Dat spijt mij.

**De heer Van Herreweghe.** — Het voornaamste van uw interpellatie hebt u vergeten, mijnheer Vandezande. Wanneer u a zegt, moet u ook b zeggen.

**De Voorzitter.** — Het incident is gesloten.

## PROJET DE LOI — ONTWERP VAN WET

### Dépôt — Indiening

**M. le Président.** — Le gouvernement a déposé un projet de loi abrogeant les dispositions du chapitre V, section 1<sup>re</sup> — Obligation du versement de la rémunération et des subsides sur un compte de chèques postaux — de la loi-programme 1981 du 2 juillet 1981.

De regering heeft ingediend een ontwerp van wet tot opheffing van de bepalingen van hoofdstuk V, afdeling 1 — Verplichting van storting van het loon en de toelagen op een postcheckrekening — van de programmawet 1981 van 2 juli 1981.

Ce projet de loi sera imprimé et distribué.

Dit ontwerp van wet zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Il est renvoyé à la commission de l'Infrastructure.

Het wordt verwezen naar de commissie voor de Infrastructuur.

## VOORSTELLEN VAN WET — PROPOSITIONS DE LOI

### Indiening — Dépôt

**De Voorzitter.** — De heer Van Rompaey heeft de volgende voorstellen van wet ingediend:

a) Tot wijziging van artikel 48 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen;

M. Van Rompaey a déposé les propositions de loi ci-après:

a) Modifiant l'article 48 du Code des impôts sur les revenus;

b) Tot wijziging van artikel 334 van en tot invoeging van een artikel 299ter in het Wetboek van de inkomstenbelastingen.

b) Modifiant l'article 334 du Code des impôts sur les revenus et insérant un article 299ter au même Code.

Deze voorstellen van wet zullen worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Ces propositions de loi seront traduites, imprimées et distribuées.

Er zal later over de inoverwegingnemeing worden beslist.

Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

## INTERPELLATION — INTERPELLATIE

### Demande — Verzoek

**M. le Président.** — M. Spitaels désire interpellé le Premier ministre sur «les manquements du gouvernement en matière de sidérurgie wallonne».

De heer Spitaels wenst de Eerste minister te interpelleren over «de tekortkomingen van de regering inzake de Waalse staalnijverheid».

Je vous propose de joindre cette interpellation à la discussion du budget du Premier ministre.

Ik stel u voor, deze interpellatie aan de besprekking van de begroting van de Eerste minister toe te voegen. (*Instemming.*)

Hiermede zijn wij aan het einde van onze werkzaamheden gekomen voor vandaag.

Le Sénat se réunira jeudi 18 novembre 1982 à 15 heures.

De Senaat vergadert opnieuw donderdag 18 november 1982 te 15 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 18 h 25 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 18 u. 25 m.)

292