

SEANCES DU MERCREDI 14 MARS 1984
VERGADERINGEN VAN WOENSDAG 14 MAART 1984ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DE L'APRES-MIDI
NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 1672.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1984.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1983.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Dalem, rapporteur, Seeuws, Decléty, R. Maes, Grosjean, Mme Saive-Boniver, MM. De Bondt, R. Gillet, Cudell, De Smeyter, Vercaigne, Gerits, le baron Clerdent, Vannieuwenhuyze, Lagneau, Mme Panneels-Van Baelen, p. 1672.

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 1672.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1984.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983.

Algemene bespreking. — *Sprekers*: de heren Dalem, rapporteur, Seeuws, Decléty, R. Maes, Grosjean, mevrouw Saive-Boniver, de heren De Bondt, R. Gillet, Cudell, De Smeyter, Vercaigne, Gerits, baron Clerdent, Vannieuwenhuyze, Lagneau, mevrouw Panneels-Van Baelen, blz. 1672.PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTER

M. Coen, secrétaire, prend place au bureau.

De heer Coen, secretaris, neemt plaats aan het bureau.

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

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 14 h 05 m.

De vergadering wordt geopend te 14 u. 05 m.

CONGES — VERLOF

Mme Godinache-Lambert, MM. Mouton, Matthys, Friederichs, pour d'autres devoirs; Rutten, W. Peeters, Decoster, pour raison de santé; Marmenout, pour raisons familiales, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Godinache-Lambert, de heren Mouton, Matthys, Friederichs, wegens andere plichten; Rutten, W. Peeters, Decoster, om gezondheidsredenen; Marmenout, wegens familieaangelegenheden.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1984

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1983

Discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1984

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1983

Algemene beraadslaging

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

Wij vatten de beraadslaging aan over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est au rapporteur.

M. Dalem, rapporteur. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, mon intervention dans la discussion du budget des Communications, qui nous est soumis aujourd'hui, comprendra deux parties: la première consacrée au travail de la commission, la seconde relative à des remarques personnelles.

A l'image de l'importance des montants affectés aux divers moyens formant le transport public, la discussion du budget en commission a tourné, en ordre principal, autour des sociétés qui bénéficient le plus de ces montants.

Si, comme le disait le ministre, le budget des Communications « porte incontestablement le cachet d'une politique de sobriété de plus en plus marquante », le montant des dépenses atteindra cependant 117 milliards 456 millions, mais avec une augmentation inférieure à 1 p.c. par rapport au budget de 1983.

Par contre, le montant des crédits d'engagement dans le budget 1984 enregistre une augmentation de 21 p.c. pour atteindre 29 milliards 501 millions en 1984, contre 24 milliards 401 millions en 1983.

Le transport public, avec la SNCB, SNCV, les six sociétés de transport intercommunal, le trafic aérien et le renouvellement de la flotte, absorbe à lui seul presque 97 p.c. du budget, laissant 3 p.c. du budget pour la rémunération du personnel et les dépenses courantes et de fonctionnement des différentes administrations qui relèvent de la compétence du département des Communications, à savoir: le transport, l'aéronautique, la marine et la navigation intérieure, l'école de marine, le Commissariat général au tourisme et les services généraux communs aux communications et aux PTT.

Quoi de plus normal que la discussion en commission ait porté, pour une large part, sur les problèmes de la SNCB si on considère, d'une part, que les crédits accordés à la SNCB s'élèvent à 75 milliards 879 millions

— soit 65 p.c. du budget — et que le plan de restructuration du transport des voyageurs de cette société débutera en juin 1984.

Alors que les crédits affectés à la SNCB atteignent presque deux tiers du montant total du budget qui retient notre attention, deux tiers de ces mêmes crédits sont affectés au seul déficit de la SNCB soit donc 43 p.c. du montant total du budget, c'est-à-dire plus de 51 milliards.

La conséquence de ce déficit, jugé par trop important, a conduit, d'une part, aux mesures d'assainissement dictées par les arrêtés royaux n^{os} 97 et 140 de 1982 qui visaient notamment à améliorer les résultats des comptes d'exploitation de la société de 1 p.c. à partir de l'année 1984 et obligeaient la SNCB à élaborer un plan d'assainissement pour la période 1983-1988 et, d'autre part, à une étude approfondie de la gestion de la SNCB par une firme spécialisée visant à rechercher les mesures destinées à un assainissement fondamental de la situation financière.

La volonté ayant été exprimée de réduire le déficit de la SNCB, la réalisation s'exécute, d'une part, par l'augmentation des recettes et, principalement, par celle des tarifs décidée en 1983 et, d'autre part, par la réduction des dépenses dont, notamment, la diminution du personnel et ses conséquences, le blocage des recrutements.

Les crédits d'investissement de la SNCB s'élèvent à 15 milliards et seront principalement consacrés à l'électrification accélérée du réseau ferroviaire avec un montant de 8 milliards 360 millions, soit une augmentation de 12 p.c. par rapport à 1983 et ces travaux d'électrification représentent donc 55 p.c. des investissements, le reste étant surtout consacré aux travaux de modernisation en vue d'augmenter la vitesse, à l'adaptation du réseau industriel, à la suppression des passages à niveau, à l'amélioration du confort, et encore, au renouvellement et à l'entretien du matériel roulant.

Mais le tableau relatif à la SNCB, ainsi brièvement esquissé, ne serait guère conforme à la réalité s'il ne comportait pas, ce qui doit constituer en 1984, la réforme sans doute la plus importante jamais réalisée, à savoir, le plan de réorganisation du transport des voyageurs à partir du 3 juin 1984.

La réorganisation du transport des marchandises, qui doit réaliser 500 millions d'économie annuelle, apparaît bien peu importante par rapport aux profondes modifications apportées au transport des voyageurs; la commission a été particulièrement attentive à cette réorganisation du transport des voyageurs et exprimant, par la bouche de la plupart des commissaires, son point de vue, ce plan constituait incontestablement la toile de fond des travaux de notre commission qui s'est réunie à quatre reprises les 18 janvier et 15 février et après tout, quoi de plus normal, chaque commissaire se sentant directement concerné.

Si l'impact des crédits prévus au budget des Communications pour la SNCB représente deux tiers du budget, les autres sociétés de transport en commun, c'est-à-dire la SNCV et les six sociétés de transport intercommunal représentent plus d'un quart du budget examiné et pour être précis 31 milliards 493 millions, soit 26,8 p.c. dont près de 20 milliards de dépenses courantes destinées à combler les pertes d'exploitation.

Quant aux dépenses d'investissement, qui atteignent 10 milliards 748 millions, ce sont surtout les sociétés intercommunales de transport qui profiteront de ces investissements, une petite partie, toutefois supérieure aux années précédentes, sera réservée à la SNCV.

Les relations entre la SNCB et la SNCV ont fait l'objet de nombreuses discussions lors des travaux en commission et les préoccupations les plus nombreuses étaient relatives à l'harmonisation qu'il convient d'apporter entre les deux sociétés notamment dans les horaires, en raison du nouveau plan de restructuration de juin 1984.

Le transport de marchandises par route est en augmentation en raison de l'accroissement du transport international ce qui a conduit à revoir les contingents de licences bilatérales de transport.

Par contre, il n'en est pas de même avec la navigation intérieure dont le recul augmente si l'on considère que le nombre de bateaux a diminué de 44,16 p.c. pour une diminution de capacités en tonnes de 28 p.c.; des mesures ont déjà été prises pour favoriser la modernisation de la flotte intérieure et l'accroissement de la productivité, mais d'autres mesures s'imposent; mesures déjà adoptées, par contre, pour la marine marchande et la pêche maritime.

Quant au trafic aérien, 1729 millions du budget sont destinés aux projets d'investissement de la Régie des Voies aériennes et 420 millions constituent la contribution belge dans les frais de fonctionnement de l'agence «Eurocontrol».

En ce qui concerne la Sabena, qui a retenu l'attention particulière de la commission, l'évolution récente permettrait de prévoir que, pour la

première fois depuis de longues années, elle clôturerait en 1983 ses comptes avec un boni d'exploitation; la Sabena recevra toutefois 333 millions en 1984 comme intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt de ses emprunts.

La réglementation et la sécurité routière ont aussi retenu l'attention de la commission, de nombreux projets sont à l'étude pour augmenter la sécurité, ce qui est bien normal en considérant que 1984 est l'Année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

L'assainissement des finances publiques est à la base de tout le budget qui vous est soumis et c'est par 12 voix contre 3 que la commission de l'Infrastructure a adopté tous les articles et l'ensemble du projet.

Dans une seconde partie très brève, j'aurais voulu formuler quelques remarques personnelles.

Comme je l'ai signalé tantôt, le plan de restructuration des transports des voyageurs, qui sera mis en application en juin 1984, a constitué la toile de fond des travaux de commission; permettez-moi d'ajouter, monsieur le ministre, que ce sont les habitants, qui souffrent déjà du plus grand isolement géographique et je pense tout particulièrement aux habitants du Sud-Est, et certainement d'autres régions aussi, qui seront les principales victimes de ce plan. De surcroît, les modifications essentielles qui seront apportées au transport des voyageurs léseront davantage ceux qui accomplissaient déjà un effort pour emprunter les transports publics, et je pense notamment aux habitants de la ligne 162, comme à Braibant par exemple.

Il est sans doute regrettable que trois mois avant l'entrée de ce plan, tous les agents ne connaissent pas encore le sort qui leur sera réservé; certes, il n'y a pas de mise à pied, mais il faut aussi comprendre que la mobilité qui sera demandée, se fera au détriment de certains agents, ce qui entraînera des navettes relativement importantes pour ceux-là même qui n'ont pas toujours un horaire régulier et pour illustrer ce qui précède, un centre comme Jemelle devra supporter une perte d'emploi de l'ordre de 15 p.c. pour les conducteurs de route et le personnel roulant, alors qu'au niveau de la province, la perte sera de l'ordre de 2 p.c.

La solution envisagée pour la ligne n° 166 Givet-Dinant, ne m'apparaît pas intéressante, car les horaires retenus risquent de voir le contrat conclu avec la SNCF remis en question rapidement.

La restructuration décidée pour les centres routiers est, en ce qui me concerne, bien critiquable, pour n'avoir pas réorienté la politique pendant très longtemps, et mieux, même pour avoir procédé à l'étude de nouvelles installations, un centre comme Marloie est purement supprimé. Il en résulte que, pour certaines localités, la livraison de colis se fait à partir de centres distants de 100 kilomètres. Je crains que ce service à la clientèle soit rendu impossible surtout pendant la période hivernale et, à fortiori, dans la nouvelle identification des adresses, voulue par la Régie des Postes, mais non encore assimilée par la SNCB; l'étude entreprise pour les centres routiers n'a pas eu lieu ou, ce qui serait encore plus grave, cette étude a été, il me semble, mauvaise et contraire singulièrement certains particuliers ayant des contrats de livraison.

Si le plan de restructuration du transport des voyageurs devait être envisagé, j'en conviens, il est bien regrettable que tant d'années se soient passées sans avoir procédé à certaines amputations rendues nécessaires et à certaines améliorations aussi indispensables. Je crois, monsieur le ministre, que certaines réactions pourraient être confirmées dans les semaines à venir.

Il convient donc d'apporter certaines modifications indispensables au plan proposé et d'avoir un suivi très ponctuel lors de la mise en route.

Monsieur le ministre, je formule l'espoir que les remarques que je viens d'émettre soient entendues. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Seeuws. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, graag wil ik vooraf — ik ben de eerste in de rij die dat mag doen — de rapporteur gelukwensen want het is geen sinecure een overzichtelijk verslag te maken van een tweedaagse bespreking over een zo'n uitgebreide materie als Verkeerswezen, overspoeld met een waaiër van niet tot de bespreking ter zake doende schriftelijke vragen en antwoorden.

Persoonlijk ben ik helemaal niet gelukkig met de helaas meer en meer toegepaste volmachtachtige bespreking met schriftelijke vragen die sommige Senaatscommissies zich laten welgevalen. Dit wordt een bespreking per correspondentie, dus zonder woord en wederwoord.

Aangezien de meerderheid — ik zeg dat niet met boos opzet maar veeleer met vriendelijkheid — ook maar uiterst zelden meer in voldoende aantal aanwezig is in de commissies om te stemmen, kunnen we straks ook die laatste formaliteit afschaffen.

De bevoegdheidsverdeling tussen Openbare Werken en Verkeerswezen maakt het jammer genoeg ook onmogelijk een gecoördineerde verkeerspolitiek te overleggen, wat nochtans een belangrijke hefboom zou kunnen zijn en in elk geval een noodzakelijke schakel is voor een politiek van economische relance.

Geachte collega's, dit is een typische deflatoire begroting met besparingen, bezuinigingen, inleveringen, afvloeiingen, kortom een bestendige neergaande trend, een achteruitgang, negatief over de hele lijn. Er is geen sprankeltje hoop meer.

Hier rijst de vraag of men in tijden van zware economische neergang niet eerder verstandig en selectief moet investeren in openbare diensten, zoals het gemeenschappelijk vervoer, om de reeds zwaar getroffen minder gegoede burger zijn recht op betaalbaar collectief vervoer te verzekeren in plaats van hem dubbel te doen betalen door:

- Besparingen, voornamelijk op de rug van het personeel;
- Besparingen ten koste van noodzakelijke investeringen, wat opnieuw werkloosheid doet ontstaan;
- Besparingen op de rug van de verbruiker door de tarieven te verhogen en de diensten te verminderen.

Mijnheer de minister, ik weet dat wij over dit probleem sterk van mening verschillen. Hier echter mag niet alleen de rendabiliteit primeren maar is de dienstbaarheid aan de bevolking van overwegend belang.

Een deflatoire openbare verkeerspolitiek doet een negatieve spiraalbeweging ontstaan die door ondoordachte besparingen de gebruiker afkerig maakt van het minder aantrekkelijk vervoersaanbod, waardoor de inkomsten kleiner en de verliezen dus nog groter worden. Die verliezen worden afgewenteld op andere begrotingen en op de Schatkist.

Dit zet niet alleen aan tot privatisering van het vervoer, wat op zichzelf geen erg hoeft te zijn, maar heeft ook energieverstopping en milieuvervuiling tot gevolg.

Deze hele besparingsoperatie valt over verschillende jaren samen met de opgelegde en alweer aangekondigde globale verarming van de bevolking ingevolge de inleveringspolitiek van de regering. Het overheidspersoneel van de vervoerdiensten levert zodoende tweemaal in en de verbruiker betaalt onrechtstreeks ook tweemaal de rekening.

Ons alternatief, mijnheer de minister, ik wou deze principes fundamenteel en voorafgaand stellen, is integendeel dat precies omwille van de economische crisis en de recessie, het openbaar vervoer moet worden bevorderd door een betere dienstverlening aan de burger met collectief vervoer, waardoor de lasten worden herverdeeld, en bovendien ook door overheidsinvesteringen in de vervoersector, wat de tewerkstelling bevordert, de economische activiteit doet herleven en een positieve invloed heeft op de inkomsten en dus positief is voor 's lands begroting. Daarover zijn wij het wellicht wel eens. Dat is toch het doel dat wij nastreven. Ik parafraseer hier niet een zeer bekend internationaal lied.

Laten we even in detail ingaan op de verschillende aspecten van de vervoerspolitiek.

Enkele woorden over het fameuze intercity- en interregioplan van de Nationale Maatschappij van de Belgische spoorwegen zijn onvermijdelijk. Nog steeds worden talrijke bemerkingen genoteerd over het fameuze reorganisatieplan van de spoorwegen dat, het komt wel erg dichtbij, op 3 juni aanstaande van kracht wordt.

Mijnheer de minister, ik meen dat wij allemaal in spanning zitten te wachten, u zeker niet in het minst, op de uiteindelijke gevolgen die het plan zal hebben op het verkeersaanbod en op de financiële resultaten, onmiddellijk na de inwerkingtreding en in de volgende maanden en jaren.

Het is de laatste begroting die we bespreken alvorens het plan in werking treedt. Graag kregen wij nog enige reactie op de belangrijkste bezwaren die niet alleen door ons maar ook door anderen zo vaak tegen het plan werden geformuleerd.

Het komt immers niet tegemoet aan de kritiek van de gewestelijke economische raden evenmin als van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen zoals nog enkele dagen geleden bleek uit een rapport ter zake. Het komt ook niet tegemoet aan de meest fundamentele en concrete behoeften van de bevolking en van de forenzen, degenen die zich dagelijks moeten verplaatsen om zich naar hun werk te begeven, voor zover ze nog werk hebben. Het verzekert geen optimale

coördinatie tussen de NMBS en de NMVB — het is een kans die men heeft laten liggen —, en houdt geen rekening met de vroegere voorstellen van uw voorgangers en van de beide maatschappijen inzake een fusie met daarbij een decentralisatie van het vervoersaanbod. Het plan heeft ook tot gevolg dat vele verbindingen zelfs niet meer verzekerd kunnen worden en zullen worden geprivatiseerd, met alle twijfel daaromtrent wat het aanbod betreft, waar dit niet rendabel zal blijken te zijn. Het vermindert in de volgende maanden en jaren opnieuw gevoelig de werkgelegenheid in de openbare sector.

Wat de budgettaire weerslag van het reorganisatieplan aangaat, rekent de maatschappij op een toename van de vraag met 8 à 9 pct. of 750 miljoen meer ontvangsten en 3,6 miljard bezuinigingen.

Op het gebied van de ontvangsten is het beheer van de NMBS echter altijd wel wat al te optimistisch geweest: in 1983 zullen de ontvangsten 10,5 pct. lager liggen dan de geplande vooruitzichten, dit is 1 190 miljoen minder!

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer Seeuws, veroorloof mij u te onderbreken. Ik wil u tegemoet komen omdat ik weet dat u een rustig en goed redenerend oppositielid bent.

De inkomsten van de reizigers bij de NMBS, dus alles wat betaald wordt door de reizigers, bedragen ongeveer 10 miljard per jaar. De lasten voor de terugbetalingen van de interesten van de schulden van de NMBS alleen al bedragen echter 12 miljard per jaar. Er is dus een jaarlijks tekort van 2 miljard om deze soort van financiële lasten van de NMBS te kunnen dekken. Ik zeg u dit slechts ter overweging.

De heer Seeuws. — Mijnheer de minister, ik veroorloof mij u op mijn beurt te onderbreken. Ik had dergelijke opmerking aan het einde van mijn betoog verwacht. U speelt namelijk in op een andere problematiek waarover ik het straks wil hebben, namelijk dat men niet al te optimistisch mag zijn met betrekking tot de geplande vooruitzichten, aangezien men in 1983 reeds 10 pct. minder ontvangsten zal hebben dan gepland. De reorganisatie, die toch gericht was op het in evenwicht brengen van de begroting door het verkrijgen van meer inkomsten en minder uitgaven, dreigt aldus, ook blijkens een van uw recente verklaringen, slechts matige resultaten op te leveren.

Wat het investeringsprogramma betreft, een andere problematiek die velen bekommert, herinneren we ons dat de minister bij zijn installatie in 1981 het voorgestelde vijfjarenplan op zeven jaar heeft gebracht.

Ik herinner mij het debat ter zake in de commissie. Nu wordt een driejarenplan van 1984 tot 1986 voorgelegd, met tegelijkertijd infrastructuur én aankoop rollend materieel inbegrepen, wat vroeger niet het geval was. Daarenboven liggen de blijkbaar toegewezen bedragen merkkelijk lager dan wat aanvankelijk voorzien was, te weten 36 pct. minder.

Het is dus te vrezen dat deze geringer investering een belangrijke weerslag dreigt te hebben op de elektrificatie, op de snelheid, op de uitschakeling van de Brusselse knelpunten, waarover wij het zo vaak hadden, op de handelsactiviteiten, dus op de commercialisering van de sector. Het is alvast een slecht begin voor de reorganisatie van de spoorwegexploitatie, waarvan zo vaak beklemdoond werd dat op handelsgebied een heel bijzondere inspanning moest gebeuren.

En tenslotte rest er nog de prijzenpolitiek. We vroegen tijdens de commissiebespreking aan de minister opnieuw naar de negatieve weerslag van de prijsaanpassingen op het aantal reizigers in de daaropvolgende periode.

Wij kregen wel een uitgebreide statistiek, die trouwens in het verslag werd opgenomen, maar deze onthulde niet wat ik wilde weten.

Volgens de ramingen van de maatschappij zouden de voorgaande tariefverhogingen een afstotend effect hebben gehad op de cliënteel, van 4,6 pct., voor het jaar 1983.

De minister heeft nu — en dat wordt een trieste traditie — de tarieven bij volmacht van februari 1984 af met gemiddeld 6,6 pct. verhoogd. Voor de komende jaren werd zomaar beslist de prijzen te koppelen aan bepaalde indicatoren. Ik heb daarbij vragen over de tarievenpolitiek, de economische politiek en het openbaar vervoer als beleidsinstrument.

Er is meer. De verhoging van 6,6 pct. werd gekoppeld enerzijds aan de evolutie van de kosten van levensonderhoud, anderzijds aan de bedrijfsuitgaven van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer. Rekening houdend met een geraamde inflatie van 7 pct. — zo rekent men ons toch voor —, zou het gemiddelde van beide factoren aanleiding moeten geven tot een tariefverhoging met maximum 3 pct.

Mijnheer de minister, ik zou graag hebben dat u ons straks, als u antwoordt, eens voorrekenet hoe u aan die 6,6 pct. bent gekomen.

De minister volhardt ons inziens in de boosheid. Sedert hij Verkeerswezen beheert, zullen de biljetten met 31 pct. en de abonnementen met 32 pct. zijn gestegen, tegenover een indexstijging van 16 pct. voor dezelfde periode. Dit lijkt ons — en daar verschillen wij fundamenteel van mening — niet bevorderlijk voor het openbaar vervoer. Minister Coens wil inzake openbaar onderwijs zoals hij zegt «de lat gelijkleggen». Ik zou geloven, maar ik kan het bijna niet, dat u inzake openbaar vervoer hetzelfde wil doen. Ik vraag me alleen af wie door deze benadeling van het openbaar vervoer bevoordeeld wordt.

Dan is er de personeelsevolutie en de personeelskosten bij de NMBS. Straks zullen wij ongetwijfeld het genoeg hebben met vele cijfers te worden begiftigd. In afwachting wou ik graag de aandacht van de Senaat vestigen op een paar cijfers die noch in het verslag, noch tijdens de bespreking in de commissie werden vermeld.

De minister heeft, in het concert van deze conservatieve regering die alle last van de besparingen op de rug van werknemers en sociale rechthebbenden wil blijven leggen, ten overvloede verwezen naar de personeelskosten als grote schuldige van de tekorten bij de spoorwegen en het openbaar vervoer in het algemeen.

Omwille van de objectiviteit is het echter goed voor de voorlichting van de Senaat erop te wijzen dat in tegenstelling met wat oppervlakkig uit de beweringen van de minister zou mogen blijken, andere begrotingsposten waarover men liefst niet spreekt, in veel belangrijker mate zijn gestegen.

Immers, als de loonkost de jongste tien jaren van 1973 tot en met 1982 is gestegen van 100 pct. tot 269 pct., dan is de elektrische energie met 312 pct. toegenomen en de financiële lasten — waarover we het daarnet hadden — met liefst 509 pct. Vaak werden de spoorwegen verplicht dure leningen in het buitenland aan te gaan omdat de binnenlandse markt hun door de regering werd ontzegd, trouwens ook door voorgaande regeringen. De vaste motorbrandstoffen stegen met 510 pct., dus een verviervoudiging in tien jaar.

De minister heeft ook de duizenden niet-vervangen afvloeiingen bij de NMBS gerechtvaardigd door de toename van het spoorwegpersoneel sinds 1970.

Ik herinner er terloops aan dat de spoorwegen veel meer personeel hadden in de jaren 1950-1960 en 1970, maar de toestand was toen anders.

De minister was zo vriendelijk ons daarover zelfs statistieken te bezorgen die in de vorm van grafieken de pieken aantoonde van de personeelsstijging rond de jaren 1972, 1975 en 1980-1982.

De minister vergat er echter aan toe te voegen dat deze jaartallen overeenkomen met de werktijdverkorting tot 41,5 uur in 1972, 40 uur in 1975 en 38 uur in het jaar 1980.

Dit verklaart meteen ook voor een goed deel, samen met achterstallige verlofdagen, de onvermijdelijke toename van personeel dat ten minste nodig was om de diensten te verzekeren en de veiligheid van de reizigers te waarborgen.

Hoefte het gezegd dat er in ons land geen andere vervoerdienst bestaat waar de veiligheid zo'n primordiale rol speelt en waar men, terecht trouwens, inzake veiligheid zoveel eist? Dit heeft uiteraard een weerslag op het aantal personeelsleden die voor die veiligheid moeten instaan.

Nu zal ik even handelen over het wegverkeer.

Reeds vroeger hebben wij, en andere collega's, de toestand aangeklaagd aangaande de niet-naleving van de rij- en rusttijden van de bestuurders van zware vrachtwagens en van autocars. Ik lees nu in het document dat het Europese Parlement thans op zijn beurt in een motie op 7 juli jongstleden de overtreding van de algemeen geldende arbeidsvoorwaarden heeft aangeklaagd en zijn onrust uitgedrukt over de van jaar tot jaar toenemende zware ongevallen op de weg waarin deze vrachtwagens en autocars betrokken zijn.

Dit brengt niet alleen de veiligheid van de weggebruikers in gevaar, doch werkt daarenboven niet enkel onderling concurrentievervalsend doch ook en vooral tegenover het openbaar vervoer.

Dit is een eeuwig probleem waarmee wij in ons land worden geconfronteerd. Het is niet goed voor de veiligheid en de gezondheid van de vrachtwagen- en autobusbestuurders en zeker niet voor de weggebruikers.

De vraag die wij weer opnieuw stellen is wat de minister van Verkeerswezen ondertussen heeft ondernomen om in te gaan op deze nu al bijna

één jaar oude dringende oproep van het Europese Parlement om strikte maatregelen te nemen.

Over de verkeersveiligheid kregen wij in de toelichting in het verslag weinig gegevens. Misschien is dat dit jaar minder aan bod gekomen, toevallig. De toelichting van de minister vermeldt weinig over deze problematiek.

Wij hebben de indruk dat de minister daarover niet graag spreekt, maar als die indruk onjuist is, zal de minister dat graag corrigeren, omdat ons land blijkbaar, niet enkel van vandaag, een eerder slechte reputatie heeft van onveiligheid ten opzichte van onze buurlanden. De snelheidsbeperkingen worden vrijwel door niemand nog nageleefd. Hoe groter de auto en hoe dikker de beurs, hoe groter de snelheid. Dit is geen slogan, iedereen kan dit dagelijks vaststellen. Men verkiest de boete te betalen en daarmee uit. Bovendien — het mag wel eens met luide stem worden gezegd — is de boeteontduiking net zoals de belastingontduiking verheven tot een nationale sport.

Het is ook opvallend dat in de toelichting en de motivering van het intercity- en het interregio-plan van de NMBS niets staat over de mogelijke gevolgen van een grotere snelheid op de veiligheid van het treinverkeer.

Uit verschillende studies, waarnaar wij ook hebben verwezen bij de bespreking van de wet-Vandervelde, blijkt dat de duizenden verkeersongevallen in ons land een sociale kost veroorzaken van vele tientallen miljarden. De minister van Financiën heeft deze opmerking toen ten onrechte luchtig van de hand gewezen. Het gaat echter om duizelingwekkende bedragen die wij, ook in de sector van de sociale zekerheid, ter beschikking moeten stellen om de gevolgen van de verkeersongevallen op te vangen.

Begrotingsbesparingen op veiligheidsnormen brengen naast menselijk leed ook veel grotere kosten mede die op andere posten ten laste komen van de rijksbegroting.

Kan de minister ons niet enkele cijfers mededelen over de evolutie van de verkeersongevallen de jongste jaren, over de sociale kostprijs, over zijn visie ter zake evenals over de maatregelen die hij overweegt te nemen?

Ik wil ook even blijven stilstaan bij het maritiem transport. De wet van 1948 op het scheepskrediet heeft tot doel onze koopvaardijvloot toe te laten zich aan te passen aan de snelle ontwikkeling. De commissie heeft altijd een inspanning gedaan opdat de steeds maar toenemende bedragen tijdig kunnen worden toegekend. Als ik het goed voorheb, blijkt echter uit rapporten ter zake en uit besprekingen die dienaangaande werden gevoerd, dat in tegenstelling met andere landen, in ons land de kredieten worden toegekend aan reders die schepen laten bouwen of kopen en ze onder Belgische vlag laten varen, en niet aan scheepswerven.

Gebleken is dat ook rederijen die met vreemd geld een firma naar Belgisch recht oprichten, kredieten kunnen krijgen voor de bouw van een schip dat naderhand soms verkocht wordt aan het buitenland. De remmen die dienaangaande in de wet worden ingebouwd, kunnen dit niet voorkomen. Ik denk hier aan recente moeilijkheden bij vreemde bestellingen die niet konden doorgaan en die scheepswerven in moeilijkheden hebben gebracht.

De vraag rijst of wij ons kredietstelsel niet moeten herzien. Zouden wij niet beter kredieten ter beschikking stellen van onze Belgische scheepswerven voor het bouwen van schepen die dan tegen een interessante prijs zouden kunnen worden verkocht aan Belgische of aan vreemde rederijen? Dit zou in elk geval de tewerkstelling bij de scheepswerven bevorderen en tegelijkertijd bijdragen tot het in-stand-houden van de Belgische zeevaartvloot.

In verband met de geplande reorganisatie ter verbetering van het bedrijfsresultaat bij de Regie voor Maritiem Transport, rijst bij ons de vraag naar de uiteindelijke bedoeling daarvan.

Dit blijkt niet uit het verslag en het is evenmin tijdens het korte debat duidelijk geworden. Gaat het om een betere concurrentiepositie te verkrijgen tegenover de privé-ondernemingen, of heeft de minister een nieuwe privatisering op het oog?

Men moet er daarbij wel rekening mee houden dat de eigen technische dienst in zijn huidige vorm zwaar doorweegt op de globale rekening van de RMT. Dit geldt trouwens ook voor het eigen droogdok, dat zeer zeker een aantal voordelen biedt, doch ook wel nadelig speelt indien men deze extra kosten mee doorrekend in de gewone exploitatierekening van de zeevaartlijn.

Het zou in dat verband interessant zijn, mijnheer de minister, het aantal vervoerde vrachteenheden te kennen — misschien kan u ons deze

gegevens later mededelen — en de opbrengst per eenheid in vergelijking met de voorgaande dienstjaren.

Tenslotte, zou ik van de minister graag iets meer vernemen over de kosten-batenanalyse van het Jetfoil-project. Hoe gebeurt de afschrijving van de Jetfoil en van de investeringen aan de terminal in Oostende en die in Dover? Hoeveel bedragen de personeelskosten van het totale project?

Nog enkele woorden nu, mijnheer de minister, over het buitenbeentje van uw begroting: het Commissariaat-Generaal voor Toerisme. Volgens het verslag, dat ik aandachtig heb gelezen, heeft u een lang juridisch-grondwettelijk betoog gehouden ingevolge de vraag naar de kredieten aangaande toerisme ingeschreven in de begroting van Verkeerswezen.

Wij weten inderdaad dat ingevolge de wetten op de staatshervorming van 1980 het bevorderen van het toerisme is toegevoegd aan de 17 culturele materies die aan de gemeenschappen zijn toevertrouwd. Het pleidooi van de minister kwam erop neer dat ook volgens de Raad van State, sommige facetten van toerisme culturele en economische aspecten hebben, waaruit de minister besloot dat in toeristische aangelegenheden bepaalde bevoegdheden nationaal zijn gebleven.

Mijnheer de minister, ik zie niet welke aangelegenheden u bedoelt; ik kan dit uit het verslag niet opmaken. Ondertussen is gebleken dat nog ambtenaren worden bevorderd in het departement van Verkeerswezen die met toerisme zijn belast en geraakt het Commissariaat-Generaal niet echt gesplitst. Er werken nog nationaal gebleven adviescommissies, maar in de Vlaamse Raad wordt een decreet op het hotelwezen goedgekeurd, waaraan wellicht sommige van de volgens de minister nationaal gebleven aspecten niet vreemd zijn.

Wij moeten duidelijk weten waar wij aan toe zijn in verband met het toerisme. Ik vraag u, mijnheer de minister, of u ons klaar en duidelijk kan zeggen wat volgens u nationale bevoegdheid is gebleven en wat onder meer tot de bevoegdheid van uw collega en geestesgenoot Poma behoort.

Om te eindigen wil ik nog even het cruciale punt in het verkeersbeleid behandelen, namelijk de toekomst van de Belgische luchtvaart en van de Regie der Luchtwezen. Wat Sabena betreft — wij lezen dat dagelijks in de kranten —, rijzen nog zeer vele vragen in verband met de toekomstperspectieven van onze luchtvaartmaatschappij.

De minister beroemt er zich op door drastische besparingen en kapitaalbreng evenwicht te hebben bereikt, maar het moet weer eens gebeuren ten koste van de wedden van het personeel, niet alleen van de degenen die goed verdienen, maar ook van de vele kleintjes die er het vuile en zware werk opknappen en wellicht de grote meerderheid uitmaken.

Zij zijn het niet die het commercieel beleid en de aankooppolitiek van de maatschappij bepalen.

Zij zijn het evenmin die de vele luxueuze uitgaven — wij hebben eergisteren de gelegenheid gehad dit in een vreemde luchthaven te vergelijken — in gebouwen en uitrustingen verwezenlijken, die hun gelijke niet vinden in vergelijkbare buurlanden. Wij kunnen daar nog een lesje leren inzake besparing.

Zij vragen slechts te kunnen werken in een goed beheerde openbare luchtvaartmaatschappij die toegankelijk is voor alle lagen van de bevolking en dienstig is voor onze commerciële belangen en onze internationale contacten als draaischijf van Europa.

De minister moet daarom formeel ontkennen wat de pers ons enkele weken geleden onthulde over de uitspraken van de minister van Begroting om Sabena door verkoop te privatiseren.

Wat de luchtverkeersleiding aangaat blijven we met levensgrote problemen zitten, zolang op de essentiële vragen door de vier betrokken landen niet in alle openheid en met duidelijke engagementen is geantwoord.

Wat blijft er nog over van de volgens de begroting van vorig jaar geplande vastleggingen van Canac voor 1983-1984 en 1985 en de belangrijke investeringen die deze zouden betekenen voor de Belgische industrie, onder meer wat betreft de bouwsector, de elektronica en de informatica.

Nu blijkbaar definitief voor het zogenaamde concept I inzake integratie in Eurocontrol werd gekozen, moeten we absolute duidelijkheid krijgen over de intenties van de andere partners en over de kostprijs voor België voor de komende jaren.

Wat is de te verwachten weerslag op het personeelsbestand?

Hoeveel zal ons aandeel in de investeringen bedragen? Nu, morgen, overmorgen?

In hoeverre zal het opgaan in Eurocontrol onze Belgische belangen van Sabena concurrentieel beïnvloeden in de toebereiding van de zogenaamde corridors?

Mijnheer de minister, we kunnen niet anders dan met andere woorden herhalen wat we vorig jaar hierover reeds zegden om onze houding te bepalen ten opzichte van Eurocontrol.

Indien alle gegevens inzake investeringen, toelieferingen van spits technologie, personeelsaangelegenheden, maar ook inzake veiligheid tegen elkaar afgewogen in die richting mochten wijzen, blijven we in beginsel bereid «ja» te zeggen tegen Eurocontrol en het internationaal verdrag terzake.

Indien sommige gegevens echter een andere richting mochten uitwijzen, zeggen we even categorisch neen. We wensen te opteren voor een Belgische oplossing indien mocht blijken dat wij niet onmiddellijk en zonder verdere voorwaarden op de volle medewerking en het duidelijk engagement over cijfers en data mogen rekenen vanwege Nederland en Duitsland en in de toekomst ook wellicht vanwege andere partners. Ik wil dit hoofdstuk en meteen mijn betoog afsluiten met drie duidelijke vragen.

Ten eerste, wat is, mijnheer de minister, in uw visie de toekomst van onze nationale luchtvaartmaatschappij Sabena?

Ten tweede, wat is uw optie, mijnheer de minister — daarover is wel iets vermeld in het rapport —, ten opzichte van de regionale luchthavens? Wat dient te verdwijnen, wat moet worden behouden en met welke functie?

Laten we in deze dure tijden geen speelgoed in stand houden voor rijkelui kinderen.

Ten derde, wat met Eurocontrol en wat is de taakverdeling met de Belgische luchtverkeersleiding? (*Applaus op de socialistische banken*).

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

M. Decléty. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présente intervention ne sacrifie nullement à un strict intérêt local puisqu'elle a trait à une liaison internationale, celle de Tournai-Lille et à l'électrification du solde international de la dorsale wallonne.

Ce thème avait déjà fait l'objet d'une partie de mon intervention en octobre 1982 lors de la discussion de votre budget, monsieur le ministre, comme de celle de mon collègue Lagneau, le même jour.

Il ne fait pas de doute que, dès après la guerre, la modernisation de la dorsale wallonne avait été acceptée comme un objectif prioritaire de la SNCB et que la jonction dans de bonnes conditions de modernisation a toujours été prévue pour cette dorsale wallonne vers le Nord de la France: les pouvoirs économiques et politiques qui défendent la modernisation du sillon wallon l'ont fait et le font encore dans l'optique d'une parfaite liaison entre le Nord de la France et la grande zone industrielle allemande qui commence à Aix-la-Chapelle.

Mon propos n'est nullement régionaliste, voire même sous-régionaliste, car ce n'est pas mon genre, mais les imbrications du Hainaut occidental avec la métropole du Nord sont tellement évidentes et anciennes qu'il me paraît inutile de m'y appesantir. Or je reste comme sœur Anne en l'affaire, monsieur le ministre, et je ne vois rien venir...

Cependant, la publication, par la presse, du plan de restructuration de la SNCB-SNCV m'a donné quelque espoir: en effet, on y constate que la liaison Tournai-Lille bénéficierait de quatre trains par jour en traction diesel; «ensuite, après électrification jusqu'à Lille», un service cadencé se ferait toutes les deux heures.

Que faut-il entendre, monsieur le ministre, par ces mots «ensuite, après électrification jusqu'à Lille»? Est-ce à dire que ces «contacts entre les directeurs généraux des chemins de fer français et belges» que vous nous promettiez en octobre 1982, ont évolué favorablement? Ou les vôtres mêmes avec M. Fiterman?

Des entretiens ont encore eu lieu récemment. La presse y a fait écho. Pourriez-vous nous en communiquer les résultats?

Nous rendons tous hommage, monsieur le ministre, à vos extraordinaires talents de négociateur. Je n'ignore pas la position française consistant à demander à la Belgique un effort financier proportionnellement plus important que sa stricte part géographique. Mais ce ne serait pas la première fois que des négociateurs belges rencontrent semblable argument et qu'ils trouvent un terrain d'accord avec leurs partenaires étrangers.

N'aurait-ce pas été le cas, comme le soulignait M. Lagneau en 1982, en ce qui concerne diverses liaisons entre Anvers et le delta hollandais de la mer du Nord? N'aurait-ce pas été également le cas en ce qui concerne la Lys? N'y aurait-il pas d'autres exemples, que je ne conteste pas d'ailleurs, et qui me paraissent même être, au contraire, d'excellents précédents pour le négociateur que vous êtes en l'affaire?

Monsieur le ministre, j'y insiste. Je n'ignore pas vos carcans budgétaires et les difficultés de la SNCB. Mais il s'agit vraiment en ce qui concerne Tournai-Lille, d'une modernisation infiniment nécessaire à une liaison entre deux villes, deux régions et sous-régions intimement liées les unes aux autres...

Puis-je vous demander où en sont les pourparlers en cette affaire ainsi que l'évolution et les perspectives de ce dossier?

De la même manière, monsieur le ministre, j'aimerais que vous puissiez faire le point en ce qui concerne la liaison Tournai-Bruxelles et son statut.

Un nombre très important de navetteurs utilisent cette ligne et il est inutile, je le sais, de vous rappeler combien le Hainaut occidental est pourvoyeur de main-d'œuvre vers la capitale. Or cette ligne est d'ores et déjà, bien souvent, défaillante et les craintes les plus vives existent quant à l'attention qui lui sera accordée à l'avenir.

Vous le savez évidemment bien mieux que moi, monsieur le ministre: l'état et le statut ultérieur de cette ligne sont lourds de conséquences pour une sous-région qui n'a guère jusqu'à présent, été privilégiée en matière d'infrastructures, qu'il s'agisse de celles qui dépendent de votre département ou de celles qui dépendent d'autres départements ministériels. Ce n'est pas de la vaine polémique que de l'affirmer...

Cette ligne 94 Tournai-Bruxelles, aura-t-elle le statut international qui est en soi le garant de son bon état de modernisation et de l'attention qu'elle mérite? Cette ligne permettra-t-elle le 160 à l'heure sur l'ensemble de son parcours pour qu'elle soit attractive et compétitive? Ces deux questions, monsieur le ministre, sont vraiment très importantes, à la fois pour la sous-région du Hainaut occidental, dont toutes les forces économiques et sociales sont solidaires en l'affaire, mais surtout aussi pour cette masse de travailleurs, de tous niveaux, qui, quotidiennement, utilisent la ligne.

En disant cela, je ne sous-estime nullement, monsieur le ministre, l'une ou l'autre difficulté locale et ponctuelle qui serait soulevée sur le tracé et je pense à la rectification de la courbe de Beclers. Mais, en de telles matières, bien d'autres difficultés ont pu être surmontées dès lors que la volonté d'y parvenir existait.

Il y a un instant, j'ai souhaité que vous fassiez le point quant à l'état, au statut et à l'avenir de la ligne Tournai-Bruxelles. Oserais-je vous dire, monsieur le ministre, que ce, surtout, dont je n'ai pas la conviction, c'est que, de même que pour la modernisation de Tournai-Lille, une volonté profonde existe en ce qui concerne la modernisation fondamentale, durable et promotionnelle de Tournai-Bruxelles.

Personne d'entre nous ici n'ignore que toute amélioration postule des oppositions ponctuelles. Personne non plus n'ignore que celles-ci fournissent souvent un excellent prétexte à l'attentisme ou à la mise plus ou moins définitive «au frigo», alors que tout le monde sait aussi que toute opposition peut être levée dès lors qu'une volonté profonde de le faire existe et qu'à tout problème ponctuel, une solution équitable peut être trouvée.

Ce n'est pas par hasard, monsieur le ministre, que j'ai traité conjointement les deux problèmes Tournai-Lille et Tournai-Bruxelles. Car, probablement, allez-vous me parler des études en matière de TGV, comme vous l'avez fait en octobre 1982.

Ce sera mon troisième et dernier propos. Le TGV! On ne sait quand on le verra... si on le voit. Alors il ne faut, en rien, lier de tels dossiers. D'autant d'ailleurs, que le TGV Lille-Bruxelles en ce qui nous concerne, serait accessible à ses deux extrémités mais ne comporterait probablement aucun arrêt dans le Hainaut occidental et n'apporterait donc rien du tout aux navetteurs de cette sous-région.

Monsieur le ministre, vous le savez bien, je n'ai rien d'un régionaliste excessif. Mais s'il s'avérait, d'une part, qu'on n'ait pas de liaison internationale, normale et moderne entre Lille, Tournai et Bruxelles et que, d'autre part, cette liaison internationale, normale et moderne de Lille-Bruxelles se fasse, par contre, avec tous ses avantages, en traversant une autre région du pays, eh bien, je serais, nous serions, radicalement opposés au passage du TGV en Hainaut occidental où il ne pourrait alors qu'apporter des nuisances et, véritable muraille de Chine, de

multiples handicaps supplémentaires sans la moindre contrepartie pour les habitants.

Ceci me tient à cœur, monsieur le ministre, et je ne doute pas que, de votre côté, vous lèverez ce doute qui est en moi. Ne pousserai-je pas, par hasard, à une parfaite liaison ferroviaire moderne et rapide entre Lille et Bruxelles, profitable aux habitants d'un côté de la frontière linguistique, en laissant à l'autre côté tous les graves inconvénients d'un TGV qui ne serait accessible qu'à ses deux extrémités et pas du tout à ceux qui sont sur le parcours?

Je vous remercie de l'attention portée à ces questions Lille-Tournai, Tournai-Bruxelles et, en définitive aussi, Lille-Bruxelles et TGV. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité.)*

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

De heer R. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, er is alvast één vaststelling waar men niet aan voorbij kan en dat is dat er onder uw beleid, mijnheer de minister, ten minste beweging in het departement van Verkeerswezen is en dat allerlei beslissingen getroffen worden. Het zal vanzelfsprekend later moeten blijken of deze diverse beslissingen een gunstig resultaat hebben afgeworpen, maar beweging is er in elk geval.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Qui vivra, verra!

De heer R. Maes. — Inmiddels kan u alvast, zoals men in gerechtszaken nogal eens zegt, «genieten van de twijfel».

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dat is het begin van de wijsheid, mijnheer Maes.

De heer R. Maes. — Er is eerst en vooral het reorganisatie- en saneringsplan van de Belgische Spoorwegen dat men gedurende een jaar of vier op een laag pitje heeft laten sudderen, maar dat nu binnenkort werkelijkheid zal worden. U werd daar, mijnheer de minister, wellicht al een dozijn keren over geïnterpelleerd en er werden u tientallen vragen gesteld, zodat ik meen daar op dit ogenblik niet veel meer te moeten aan toevoegen.

Zoals reeds gezegd, de toekomst zal uitwijzen wat goed en wat verkeerd was. De hamvraag is daarbij wel, of de inderdaad verdedigbare aanpassing van de tarieven, de voortdurend dalende trend van het benutten van het openbaar vervoer nog niet meer in de hand zal werken. Voor het overige acht ik mij trouwens technisch niet bevoegd om uit te maken of in station X een trein Z al dan niet nog moet — en in het raam van het nieuwe plan kan — stoppen.

Ik heb echter één grote kritiek en één grote vrees.

De kritiek is dat eens te meer wat de saneringsmaatregelen betreft, niet dezelfde normen overal in Wallonië werden toegepast als in het Vlaamse landsgedeelte. Wij zijn het er natuurlijk wel mee eens dat men zo iets nu niet op een apothekersschaaltje kan afwegen, maar het mag ook geen echt systeem van twee maten en twee gewichten worden.

De vrees die ik koester, betreft het tijdig klaar zijn van de NMVB met de absoluut noodzakelijke coördinatie. Indien men met dit tweede luik van de sanering in gebreke zou blijven, gaan we naar ongelukkige toestanden. Nu men er, om te besparen, al toe overgaat de levensduur van de NMVB-bussen met enkele jaren te verlengen — en dit zal dan ook weer wel andere kosten met zich brengen —, vraag ik nog eens een onderzoek naar de mogelijkheid om geleidelijk ook een aantal kleine bussen in de daluren te laten rijden, want het wil er bij mij maar niet in dat het absoluut niet anders kan dan drie vierde van de tijd bussen met 50 plaatsen overal in dit land te laten rondrijden met slechts een paar passagiers erin.

Om het deel van mijn uiteenzetting over de NMBS en de NMVB af te ronden, zou ik het nog willen hebben over twee bepaalde problemen.

Ten eerste, de dan toch wel bijzonder scherpe stijging van de kosten van de Kas der geneeskundige verzorging bij de NMBS. U heeft zelf toegegeven dat het percentage van de kostenstijging bij voornoemde kas een flink stuk hoger ligt dan bij het Riziv in het algemeen. Wat mij ondanks uw antwoord in de commissie blijft verwonderen, is dat door het bijblad van 1983 regularisaties — door middel van bijkredieten — voor meer dan 1 miljard moesten worden doorgevoerd.

Een tweede punt waarbij ik trouwens iets langer wil blijven stilstaan, zijn de plannen om aanvankelijk een derde spoor Brussel-Leuven en Brussel-Ottignies aan te leggen. Deze werken werden gedeeltelijk uitgevoerd en hebben tot nog toe voor het stuk Brussel-Zaventem 1 100 miljoen gekost en voor het stuk Leopoldswijk-Watermaal nog eens 240 miljoen frank.

Mijnheer de minister, ik heb met deze cijfers enige moeilijkheid. Ik heb u dienaangaande al een vraag gesteld in 1980.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dat moet aan iemand anders geweest zijn. In 1980 had ik alleen maar Pensioenen en PTT in mijn bevoegdheid.

De heer R. Maes. — Laat het dan aan een van uw voorgangers zijn, mijnheer de minister. Het ging dan toch over hetzelfde onderwerp.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U belaadt mij met alle zonden van Israël.

De heer R. Maes. — De waarheid moet door alle ministers worden gezegd, mijnheer de minister.

Ik herhaal dat ik enige moeilijkheid heb met de cijfers. Want, u zei mij nu dat de lijn Brussel-Zaventem 1 100 miljoen heeft gekost en Brussel-Watermaal 240 miljoen. Maar, in 1980 werd mij geantwoord dat de vastleggingen voor Brussel-Leuven in de periode 1976-1980 978 miljoen bedroegen en dat er voor de periode 1981-1985 1 100 miljoen waren voorzien.

Voor de derde lijn Brussel-Ottignies, voor de periode 1976-1980, waren er vastleggingskredieten voor 779 miljoen en voor 1981-1985 nog 1 375 miljoen voorzien.

In 1981 bedroegen de ordonnancerings 530 miljoen. In 1982, 820 miljoen, in 1983, 790 miljoen en in 1984, weliswaar voor heel het artikel, bedroegen die ordonnancerings 690 miljoen.

Er is dan voor 1984 een onderverdeling waar staat — en hier moet ik naar de lijnen gaan zoeken —, voor lijn 36, dat is de lijn Leuven, dat er 29 miljoen en voor de lijn 161, de lijn Ottignies, 33 miljoen zijn ingeschreven.

Wanneer ik al deze bedragen optel, dan lijkt het totaal der aanvankelijk opgegeven uitgaven mij nogal aan de lage kant. Ik wil u dan ook vragen dit na te kijken en mij eventueel een verbeterd antwoord te laten geworden.

Nu worden deze plannen blijkbaar niet verder meer uitgevoerd omwille van het feit dat de nieuwe autoriteiten aan wie de bevoegdheid inzake diverse maatregelen van stedenbouwkundige aard werden toegewezen, hun instemming niet betuigden.

In de eerste plaats wil ik daarbij toch eens in herinnering brengen dat ik al een jaar of vier geleden tegen de uitvoering van deze werken heb gepleit. Ik vond het totaal onaanvaardbaar, op een ogenblik dat steeds meer bedrijven, warenhuizen enzovoorts het centrum van de stad verlieten, dat er steeds meer gesproken werd van ontvetting en decentralisatie, niet in het minst in het raam van de gewestvorming, dat men in plaats van daarmee rekening te houden, het pendelverkeer naar Brussel nog ging bevorderen en daarvoor zeer aanzienlijke bedragen uitgeven. Ik zou dus enig leedvermaak kunnen hebben over het feit dat deze plannen, — althans voorlopig, maar dat is in België dan toch dikwijls definitief —, grotendeels in duigen zijn gevallen.

Wat er bij mij echter ook in dat verband niet in wil, is dat de grote geesten in dit land bij de staatshervorming, wanneer de bevoegdheden over bouwvergunningen, tracés en dergelijke werden toegekend, blijkbaar uit het oog hebben verloren dat een aantal werken bezig waren en er moest voor gezorgd worden dat deze tot een goed einde werden gebracht. Ik erger mij trouwens blauw telkens wanneer ik in Drogenbos en Machelen de tientallen afgewerkte maar niet gebruikte bruggen en viadukten zie, omdat ook daar de nodige vergunningen voor het verder afwerken van de werken in de richting van de stad niet werden gegeven.

Wat nu het stedelijk intercommunaal vervoer betreft, wil ik om te beginnen de opmerking maken die ik hier jaar na jaar steeds zal blijven maken, een beetje lijk Cato in verband met Carthago, namelijk dat aan het bijpassen van de verliezen, de interesten en afbetalingen en aan de investeringen voor de Brusselse tram- en metromaatshappij nog maar eens 12 miljard worden besteed.

Ik zal even wachten met mijn gebruikelijke opmerking opdat zij goed tot iedereen zou doordringen: Dit is dus eens te meer ongeveer zoveel als de bestedingen voor de havens van Zeebrugge en Antwerpen samen.

In de raad van beheer van voormelde maatschappij zouden nu zelf stemmen zijn opgegaan om de verdere uitbouw van de metro af te remmen. Ook daar komt het verstand blijkbaar niet voor de jaren.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Er zijn tegenstrijdige adviezen inzake de verdere uitbouw van de metro in de hoofdstad, mijnheer Maes. Daarover is echter nog geen beslissing getroffen.

De heer R. Maes. — Ik heb de gewezen voorzitter van de MIVB, collega Cudell, vorig jaar in die zin horen pleiten.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Het is onder het voorzitterschap van de heer Cudell dat men te Brussel voor bijna 50 miljard zware werken heeft gerealiseerd.

De heer R. Maes. — Vorig jaar was hij er nochtans tegen gekant. Er zal echter meer vreugde in de hemel zijn voor een bekeerde zondaar...

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U hebt een goede kans, mijnheer Maes.

De heer R. Maes. — Ik heb hier meer dan eens herhaald dat het gedgeklaagd was de eerste metrolijn tot in Stokkel door te trekken. Eens het Montgomeryplein voorbij, was dit beslist overbodig en had het bovengrondse verkeer meer dan voldoende mogelijkheden.

In verband met de metrowerken moet mij nog iets anders van het hart. Ik vraag mij echt af waarom bepaalde werken zo enorm lang blijven aanslepen. Ik denk in dit verband aan de werken tussen het Rogierplein en de basiliek in Brussel. Nu neem ik wel aan dat het niet allemaal zo eenvoudig en gemakkelijk is, maar ik kan mij zelfs niet herinneren — zo ver ligt het al in het verleden — wanneer men precies met deze werken is gestart en wat men er allemaal tegelijk aan het doen is. Een juist overzicht van de kosten wordt dan nog bijzonder bemoeilijkt door het feit dat zowel op de begroting van Openbare Werken als op uw begroting sommen zijn ingeschreven die aan deze werken worden besteed. Het gaat telkens om vele honderden miljoenen.

Graag kreeg ik dan ook, mijnheer de minister, indien niet vandaag dan later schriftelijk, een overzicht van de uitgevoerde en uit te voeren werken en wilde ik weten welke de voorziene termijnen waren, de voorziene kosten en de echte kosten. Ik heb ongeveer dezelfde vraag gesteld aan uw collega van Openbare Werken.

Een andere vraag over het stedelijk vervoer gaat over de stad Antwerpen. Het leeuwendeel van de in de begroting ingeschreven kredieten is bestemd voor een tunnel onder de Schelde. Indien ik mij niet vergis, gaat het om een bedrag van 1 650 miljoen op een totaal van 2 143 miljoen. Om welke tunnel gaat het precies? Gaat het om de tunnel die gepland is bij Liefkenshoek of om nog een andere?

Wat de Regie der Luchtwegen betreft, zal ik maar niet opnieuw beginnen over het niet voldoende gebruiken van de installaties van Brucargo. Ik hoop dat dat ook voor u een voortdurende zorg zal wezen.

Het is mij evenwel opgevallen dat de Regie der Luchtwegen nog altijd in belangrijke bedragen voorziet, namelijk vastleggingen van in totaal 800 miljoen voor de oprichting van « onroerende goederen » en van 2 747 miljoen voor « technische inrichtingen ».

Gaat het hier nog altijd om het fameuze Canac-project? (*De minister knikt bevestigend.*) Ik dacht dat men dit project na de beslissing inzake de vestiging en de uitbouw van Eurocontrol in Beek had laten vallen. Of is er nog steeds geen echte beslissing? Of zijn er soms andere motieven, die niets te maken hebben met noodzaak of efficiëntie, maar toch doorslaggevend zijn voor de uitvoering van het Canac-project?

Wat Sabena betreft, kan u alvast, mijnheer de minister, één verdienste niet worden ontzegd, u bent namelijk ook hier tot een ernstige ingreep overgegaan. Een ingreep die eigenlijk al een jaar of tien geleden had moeten beginnen en dan uiteraard veel geleidelijker had kunnen gebeuren. De loonsvermindering zou er minder pijnlijk door geweest zijn.

Nu bent u er nogal met de botte bijl op losgegaan, met als gevolg dat zodra men de te maatschappij opnieuw het hoofd boven water kon steken, de te verwachten reacties loskwamen, zeggende dat het al welletjes was geweest. Het zal wel voor niemand twijfelachtig zijn dat de inspanning moet worden voortgezet, maar de vraag is wel op welke fronten en in welke mate.

Ik heb het hier jaren aan een stuk herhaald dat er bij Sabena op diverse terreinen verspillingen gebeurden; dat er een te loodzwaar kader was en dat sommige personeelsleden overbetaald werden. Dit wil daarom nog niet zeggen dat een lineaire loonsvermindering over de hele lijn en van zo'n omvang voor ongeveer alle lonen van toepassing moet blijven.

Ik wil hier nog een zin aan toevoegen die voor niet-ingewijden sibilijns kan klinken, maar die u, mijnheer de minister, zeker zult begrijpen. Wanneer een privé-firma bijvoorbeeld, een nieuw bijhuis opent, is het nogal gebruikelijk een receptie of iets dergelijks te organiseren. In een onderneming waar het al niet zo goed gaat en de atmosfeer dan ook gevoelsgeladen is, moet men echter psychologische blunders vermijden, ten einde de inlevering die al niet populair is, nog niet moeilijker te maken. Meer zeg ik daarover niet, mijnheer de minister, u zult mij wel begrijpen.

Mijnheer de minister, u hebt goede dingen verwezenlijkt wat de herkapitalisatie van de Sabena betreft. Grote twijfels daarentegen koester ik wat de filialisatie en de leasingoperaties betreft. Is het niet juist dat de nieuwe cateringmaatschappij al een belangrijke klant verloren heeft?

Tot mijn spijt, mijnheer de minister, moet ik nog eens terugkomen op de taaltoestanden bij Sabena. Na het besluit van 1978 inzake de taalkaders, dat zelf al bijna vijftien jaar te laat werd getroffen, na de bijkomende overgangperiode van vijf jaar is de situatie inzake de taalverhoudingen bij Sabena nog altijd niet behoorlijk rechtgezet. U schijnt dit zelf ook te beseffen want u doet alsof u iets te verstoppen hebt, u vertikt het telkens opnieuw duidelijke antwoorden te geven wanneer collega's vragen stellen over de taalverhoudingen functie per functie: voor de afdelingschefs, voor de diensthoofden enzovoort. Ik weet, mijnheer de minister, dat het hier om een materie gaat die in uw ogen bijkomstig is. Is het dan zo moeilijk te begrijpen dat het niet bevorderlijk is voor het sociaal klimaat, voor de inzet enzovoort, bij Sabena, wanneer nu in 1984 een aantal Vlaamse werknemers van onze nationale en bovendien grotendeels op Vlaams gebied gevestigde luchtvaartmaatschappij, dagelijks worden geconfronteerd met oversten die ze niet in hun eigen taal kunnen of soms zelfs niet willen te woord staan?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer Maes, weet u dat de heer Dehousse, voorzitter van de Waalse executieve mij in het overlegcomité juist op het tegenovergestelde heeft gewezen? De heer Féaux, mijn geachte voorganger, pleitte in de kamer in dezelfde zin. Ik ben hierdoor onaangenaam verrast en sta tussen twee vuren als ik het zo mag zeggen.

De heer R. Maes. — Mijnheer de minister, het feit dat u aan twee kanten wordt aangevallen, wil nog niet zeggen dat u juist in het midden staat.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Het is het begin van de deugd.

De heer De Bondt. — Aan de andere kant is het een strovuur.

De heer R. Maes. — In dit land gebruikt men al lang de taktiek liefst van te voren hard te roepen om het grootste deel van de koek te krijgen.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Als er nog koek is.

De heer R. Maes. — Wat er ook van zij, ik verzoek u uitdrukkelijk mij een gedetailleerde tabel met de huidige verhoudingen per uitgeoefende functie en de verdeling per taalrol te bezorgen, uiteraard niet vandaag, maar later, schriftelijk.

Ik zou ook nog één zin willen wijden aan de verkeersopleiding.

Ik ben het er volledig mee eens dat de mogelijkheid moet behouden blijven om in het systeem van de zogeheten vrije opleiding zelf een rijbewijs te verwerven, zonder zich tot een autorijsschool te wenden. Ik blijf er echter bij dat voor de overgrote meerderheid van de gevallen een opleiding via een autorijsschool toch beter zal zijn omdat men daar niet alleen het louter rijden kan aanleren, maar ook begrip voor verkeersmoraal en verkeersdeontologie bijbrengt. En wat beslist niet zou mogen is dat bepaalde organisaties onder het mom van volwassenenvorming, cursussen voor autorijden zouden inrichten en daarvoor dan nog subsidies opstrijken.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dat maakt deel uit van de aantrekkingskracht van sommige organisaties.

De heer R. Maes. — Mijnheer de minister, ook al kunnen wij akkoord gaan met sommige onderdelen van een paar van uw beslissingen, ook al kunnen wij aanvaarden dat andere onderdelen ervan, na jaren wanbeheer, onvermijdelijk geworden waren — u ziet hoe voorzichtig ik het formuleer —, toch blijven er, wat ons betreft, in uw beleid en in uw begroting meer dan voldoende negatieve elementen en scheeftrekkingen over opdat onze fractie uw begroting niet zou goedkeuren. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Grosjean. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord vous entretenir pendant quelques instants des réactions du Conseil économique régional de Wallonie sur le plan d'investissements 1984/1986 de la SNCB.

En effet, le Conseil économique régional de Wallonie a été informé officiellement par M. le directeur général de la SNCB, le 9 janvier 1984, du plan d'investissements 1984-1986 à charge de l'Etat, tel qu'il a été adopté par le conseil d'administration de la SNCB à la date du 2 décembre 1983, soit un mois auparavant.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je crois que c'est le 20 décembre 1983 que la décision a été prise par la SNCB.

M. Grosjean. — La décision a en tout cas précédé l'avis. Or je rappelle à cet égard le prescrit de la loi du 15 juillet 1970 qui oblige à demander un avis préalable au conseils économiques régionaux sur la répartition et l'affectation des principaux crédits budgétaires intéressant le développement économique régional, notamment ceux qui concernent les infrastructures.

La décision de la SNCB traduit donc un revirement complet par rapport à une longue pratique de consultation systématique dont le bilan peut être considéré comme positif.

De toute façon, la décision du conseil d'administration de la SNCB de passer outre à la consultation des conseils économiques régionaux, ne peut être justifiée par l'urgence du problème, puisque celui-ci était posé depuis 1982, et qu'au surplus, à supposer qu'il y ait eu urgence, le Conseil économique régional de Wallonie s'est toujours astreint, même dans des conditions difficiles, à respecter les délais qui lui étaient imposés pour formuler un avis.

Il reste maintenant à espérer que les recommandations formulées par ce conseil pourront être prises en considération effective par la SNCB et le département des Communications, en raison, d'une part, de leur caractère toujours ponctuel et limité, d'autre part, de la souplesse autorisée par un plan d'engagements portant sur trois ans, de 1984 à 1986, avec au surplus, des mises en service qui, pour la Wallonie, devraient s'étaler de 1986 à 1988.

Je voudrais maintenant émettre quelques remarques et considérations générales sur le fond.

On ne peut que constater l'ampleur des modifications apportées par le plan 1984/1986 par rapport au plan 1981/1985 approuvé par la SNCB fin 1979.

A noter également que cette refonte du programme d'investissement a été dictée à la SNCB tant par la réduction de la capacité générale de financement de l'Etat que par ses difficultés financières propres.

Par rapport au plan initial 1981/1985, il résulte de ces deux éléments, d'une part, une diminution en termes réels de plus de 10 p.c. du budget d'investissements ferroviaires de l'Etat pour la période quinquennale 1981/1985, d'autre part, l'introduction massive — en fait une fraction de l'ordre de 45 p.c. du niveau total des investissements 1981/1985 — dans le budget de l'Etat du poste « matériel roulant ».

En fin de compte, la seule grande option du plan 1981/1985 qui ait pu être maintenue, est celle de la poursuite de l'électrification. La modernisation du parc de matériel roulant subsiste, elle aussi, mais sur une autre base budgétaire.

On peut approuver ces deux grandes priorités, électrification et acquisition de matériel roulant, qui à elles seules vont mobiliser quelque 83 p.c. des engagements 1984/1986.

Le corollaire en est malheureusement une contraction drastique des autres grands domaines d'investissement qui, en francs constants 1980, et toujours pour la période 1981/1985, reviendraient de 40 milliards de francs dans le premier plan 1981/1985 à moins de 10 milliards d'après le nouveau programme 1984/1986.

Tout en admettant les priorités retenues, il serait bon qu'un examen de l'ensemble des investissements de l'Etat, mené du point de vue de leur utilité fonctionnelle dans le cadre d'une politique des transports intégrés, aboutisse à des arbitrages plus favorables aux transports en commun et, en particulier, à la SNCB.

La tentative de « programmation des investissements publics pour 1983-1985 » menée par la commission d'orientation et de coordination des commandes publiques, la Coc, devrait sans doute être reprise à cet égard avec la même préoccupation légitime de stratégie industrielle, mais en accentuant l'approche fonctionnelle esquissée dans ses conclusions du 21 février 1983.

On ne peut en tout cas manquer d'être surpris de voir que les propositions de départements ministériels, analysées dans ce document, reflètent pour 1984 et pour 1985, un accroissement moyen de l'ordre de 20 p.c. des investissements des Travaux publics — 74 milliards contre 62 — et une baisse moyenne de 10 p.c. pour le département des Communications, soit 34 milliards annuels contre 39 en 1982.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Il ne m'appartient pas de répondre en ce qui concerne le transfert d'investissements des intercommunales vers les Travaux publics, mais à mon collègue M. Olivier.

Je me permets toutefois de vous demander d'être prudent au niveau des chiffres. En effet, il y a eu transfert de la reprise en charge des intercommunales par le département des Travaux publics. Il faudrait, je crois, ventiler et vérifier les chiffres que vous avancez.

M. Grosjean. — Peut-être y aurait-il intérêt à ce qu'un accord interviene entre vous et votre collègue.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Ce serait évidemment intéressant et cela nous éviterait d'avancer des chiffres inexacts. Une augmentation d'environ 12 milliards serait, en fait, en grande partie fictive en ce sens qu'on y a repris une partie des dettes des intercommunales. Je demande de procéder aux vérifications qui s'imposent, et je vous répondrai avec précision tout à l'heure.

M. Grosjean. — Je vous remercie de ces précisions, monsieur le ministre.

Nous insistons, en tout cas, pour que soit sauvegardé au maximum l'objectif d'amélioration des vitesses de référence à l'égard duquel la Wallonie demeure particulièrement défavorisée, ainsi que celui du développement des équipements de coordination du trafic routier — SNCV et voiture individuelle — avec le chemin de fer, notamment dans les gares IC et IR. Sur ce dernier point, certains postes budgétaires du ministère des Communications pourraient et devraient être mis à contribution.

En ce qui concerne les passages à niveau, nous suggérons une prise en charge plus importante par le budget des Travaux publics afin d'en revenir au niveau de réalisation envisagé par le plan 1981-1985.

Monsieur le Président, n'étant que membre suppléant de la commission de l'Infrastructure, je n'ai malheureusement pas souvent eu l'occasion de participer à ses réunions, et si je suis amené à intervenir aujourd'hui dans le budget du ministère des Communications, c'est en tant que sénateur-bourgmestre d'un coin de la région wallonne dont le réseau ferroviaire est gravement menacé par certaines mesures relevant du fameux plan de restructuration de la SNCB.

Je suis de ceux qui admettent que certaines mesures devraient ou doivent être prises pour faire face aux problèmes budgétaires importants des chemins de fer. On sait que faire face à des problèmes budgétaires veut souvent dire : prendre des mesures de rationalisation, améliorer le contexte économique, supprimer parfois des situations existantes.

Cependant, lorsqu'on parle de la région de Welkenraedt-Montzen, on est loin de compte.

Dès la sortie « confidentielle » des premiers éléments du plan de restructuration, je me suis attaché avec de nombreux amis à rechercher non pas le maintien d'une situation acquise, au nom de je ne sais quel aspect affectif ou étroitement sous-régional, mais avec la volonté de conduire à une amélioration de l'offre globale de transport sans entraîner de coûts supplémentaires, ni pour la SNCB, ni pour la communauté.

Les propositions formulées — et je vous rappelle qu'elles ont été contresignées par des parlementaires du PS, du PSC et du PRL — contraignent, avec des formules claires et facilement applicables, les données socio-économiques de la région concernée.

Faut-il rappeler l'argument du hinterland des gares de Welkenraedt et d'Eupen, estimé à plus de 65 000 habitants ?

Faut-il rappeler la solution simple de la desserte d'Eupen à l'aide d'omnibus, de manière à accroître l'attractivité de l'offre ?

Faut-il rappeler tous les avantages existants de la gare de Welkenraedt, que ce soit au sujet des parkings de voitures privées, de la gare d'autobus, des installations d'avitaillement du matériel voyageur, de l'infrastructure complète pour le garage des rames automotrices ou tractées ?

Faut-il rappeler la fin récente des travaux d'un nouveau et immense parking pour voitures ou encore la fin proche de la construction d'un tout nouveau bâtiment pour le personnel ?

Faut-il rappeler les facilités des accès aux divers quais ?

Faut-il rappeler les facilités du contrôle douanier et gendarme par les arrêts des trains internationaux en gare de Welkenraedt ?

Mais je m'arrête en rappelant que la structure d'accueil pour la clientèle germanophone est possible sans grandes modifications.

Tous ces éléments ont été présentés aux proches collaborateurs du ministre le 16 mars 1983.

Le 31 mars, les quatre parlementaires signataires étaient reçus au cabinet du ministre. De cette entrevue, il apparaissait que la restructuration devrait largement tenir compte de l'argumentation développée dans le document commun, les représentants du ministre s'étant déclarés satisfaits de l'objectivité des arguments et de leur bien-fondé en regard des aspects économiques du projet.

Hélas, la nouvelle mouture du plan devait faire apparaître que si nos arguments étaient objectifs, les solutions — ou plutôt le manque de solutions — proposées étaient marquées par le manque d'objectivité, pire encore, par l'absence de tout réalisme.

En effet, si l'on peut considérer que la qualité du nouveau service proposé à Welkenraedt et à Eupen n'est pas trop dégradé, force est de constater que les solutions ne répondent en aucune manière aux critères d'économie dont le ministre veut faire sa cible.

C'est ainsi que sur le plan de la desserte intérieure, on crée vers Eupen des trains lourds, alors qu'en utilisant des automotrices, il était possible de réduire considérablement la facture énergétique.

De plus, on met gravement en péril le chargement et le déchargement de colis ainsi que le travail des postiers.

Mais que dire alors de la desserte internationale ?

A ce titre, la solution retenue par la SNCB est une véritable catastrophe et doit être considérée comme un camouflet par la population de toute la région et comme une hérésie du point de vue économique.

La SNCB supprime tous les arrêts en gare de Welkenraedt mais par contre, instaure six arrêts de service, indispensables d'ailleurs pour les services de contrôle douanier et de police, et un service spécial de deux fois six trains de et vers Aix-la-Chapelle.

En ce qui concerne les arrêts de service, il y a lieu de considérer qu'un voyageur se trouvant en gare estime — et ce, à juste titre — qu'il est vexatoire de se voir interdire l'embarquement ou le débarquement alors que le train fait de toute manière un arrêt.

Il est connu que la tendance de la SNCB est de supprimer autant que faire se peut les arrêts de service mais, dans le contexte actuel, il est aussi indispensable de permettre aux agents de la douane et de la gendarmerie de faire leur travail de contrôle dans des conditions convenables et efficaces.

Quant aux services mis en place de et vers l'Allemagne, il serait pour le moins intéressant de pouvoir analyser le calcul économique qui a présidé à la décision de la SNCB. Il semble impossible que l'organisation de douze services spéciaux, pour lesquels il sera fait appel à du matériel diesel, soit moins onéreuse que l'arrêt de trains qui, de toute manière, passent par la gare de Welkenraedt. Il paraît tout aussi aberrant de faire

circuler du matériel diesel sur une ligne électrifiée, de surcroît dotée d'une zone commutable à Aix-la-Chapelle.

De plus, l'argumentation généralement invoquée par la SNCB selon laquelle la *Deutsche Bundesbahn* répugnait à l'arrêt des trains internationaux à Welkenraedt, n'a trouvé aucune confirmation dans les rencontres informelles prises à divers niveaux avec les dirigeants allemands. Chaque fois, une seule et même exigence a été formulée : les trains en provenance de la Belgique doivent être remis à l'heure à Aix-la-Chapelle ou Cologne. Il a par contre été affirmé que tout mouvement supplémentaire de train en gare d'Aix-la-Chapelle constitue un élément de perturbation pour l'exploitation de la gare. Il y a donc tout lieu de croire que toute solution autre que celle proposée, serait meilleure à tous égards pour toutes les parties.

Monsieur le ministre, le 2 février, les quatre mêmes parlementaires vous remettaient une nouvelle note explicitant ce que je viens de résumer.

A ce jour, pas de réponse, malgré un rappel que je vous ai fait parvenir il y a une quinzaine de jours.

Pourquoi pas de réponse ? Vous allez dire que le temps a manqué à vos collaborateurs, que les solutions proposées ne sont finalement pas si mauvaises que ça ; ou vous allez avancer une de ces réponses en forme de tour de passe-passe, dont la philosophie paraît en filigrane. Vous vous entêtez dans de mauvaises solutions.

Avant de conclure, je voudrais rapidement revenir à l'objet d'une question posée, le 1^{er} février, au sujet de l'électrification de la ligne Welkenraedt-Montzen. Ces travaux avaient été programmés par la SNCB dès le plan 1976-1980, puis reprogrammés dans le plan 1981-1985.

Afin de ne pas allonger les débats, je vous renvoie au commentaire qui accompagnait ma question, mais il n'est pas possible de passer sous silence votre réponse.

Au moment où vous refusez cette électrification facile à réaliser, pour un montant de 40 millions environ, vous annoncez froidement une dépense de près de 900 millions pour la mise en place d'une nouvelle ligne dont « l'inutilité » se vérifiera, si, par malheur, vous trouvez les moyens techniques et financiers pour la réaliser.

Avez-vous déjà sincèrement réfléchi au ridicule de la situation que vous défendez ? La SNCB vend l'assiette d'une voie désaffectée à une commune : La Calamine. La commune utilise cette voie, creusée au milieu d'une région boisée, pour la combler avec des immondices et des déchets divers.

On y déverse environ 300 000 m³, et c'est le moment que vous choisissez pour vouloir racheter et redéblayer le terrain : La Calamine est devenue Clochemerle, et le ministre est devenu le personnage dont on se gausse dans toutes les soirées carnavalesques de la région.

Monsieur le ministre, dans le rapport de M. Dalem, vous commencez votre exposé par la phrase suivante : « Le budget du département des Communications porte incontestablement le cachet d'une politique de sobriété de plus en plus marquante. »

A lire ces mots, on pourrait se demander si vous ne parlez pas de la sobriété de ceux qui l'ont élaboré.

Quelques lignes plus loin, vous continuez par ces mots : « réduire les dépenses reste plus que jamais à l'ordre du jour ». Créer une ligne inutile pour un milliard, ne pas arrêter des trains qui passent, créer des trains qui resteront vides sont des réalités qui démentent votre discours.

Monsieur le ministre, d'autres que moi ont démontré et démontreront encore les mauvaises solutions que vous voulez imposer dans de nombreux cas.

Dans la région que je représente, il n'est pas encore trop tard pour appliquer des solutions meilleures et moins onéreuses.

Mais si vous vous entêtez, votre budget et votre plan de restructuration seront deux enfants ratés ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

Mme Saive-Boniver. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, le budget des Communications ne permet malheureusement qu'une vision incomplète et imparfaite du coût des Communications en Belgique.

Puisque les routes et autoroutes font partie du réseau de communications, en bonne logique, l'ensemble des dépenses qui les concernent, inscrites au budget des Travaux publics, devraient pouvoir être mises en parallèle. Or, ces dépenses très importantes n'en sont pas pour autant

les plus justifiées, et moins encore les plus utiles économiquement et socialement.

La politique des transports doit être abordée d'une façon globale. Ne serait-il pas judicieux de regrouper au budget des Communications, l'ensemble des dépenses consacrées aux investissements et au fonctionnement de tous les réseaux de communications? La comparaison, sans nul doute, n'honorerait guère le département des Communications ni son ministre, l'évolution des investissements des Travaux publics, du Fonds des routes et des Communications illustrant bien le divorce entre les intentions et les actes. Car que penser de cette déclaration d'un de vos prédécesseurs, qui en 1970 déjà — il y a presque 15 ans —, déclarait: «La politique du département des Communications demeure axée vers la promotion d'un développement harmonieux des divers modes de transport afin de répondre, pour un coût social minime, aux impératifs de celui-ci»? Il y a loin de la coupe aux lèvres!

L'essentiel des investissements des Travaux publics ayant été consacré depuis des années, aux routes et aux voies navigables, c'est à une lente, mais sévère dégradation que les transports publics ont dû faire face. Aujourd'hui, nous en sommes arrivés à la phase finale et irréversible qui semble bien vouloir enterrer à jamais le transport public au profit des déplacements individuels. Et ce n'est certes pas la brochure éditée par le ministre des Travaux publics — plaider unilatéral pour le transport individuel et pour la construction de routes — qui me démentira!

Si l'on peut reconnaître depuis ces cinq dernières années une certaine augmentation de la part des investissements du département des Communications, qui restent cependant très largement inférieurs, de l'ordre de 40 p.c., à ceux des Travaux publics et Fonds des routes, le mérite n'en revient guère aux politiques successives. Il est le résultat d'une situation de fait.

Notre réseau routier et autoroutier est le plus dense de toute l'Europe. Les grands programmes autoroutiers sont pratiquement réalisés; il serait impensable pour tout le monde de réamorcer un nouveau programme en ce sens.

Les circonstances sont donc réunies pour affecter au développement des transports en commun, une fraction importante des dépenses antérieurement affectées à la route.

Alors que le budget des Travaux publics et des Communications représentaient 4,16 p.c. du produit national brut en 1960, ils en représentaient 5,67 p.c. en 1981, soit un accroissement de 1,50 p.c., ce qui correspond à plus de 50 milliards de francs. Ces milliards devraient pouvoir être affectés à l'amélioration de l'ensemble des réseaux de transport en commun, en plus des montants actuellement dépensés pour ceux-ci.

Dès 1985, les budgets pourraient être élaborés sur base du transfert du budget des Communications, d'une partie significative — par exemple 50 p.c. — de l'ensemble des dépenses du réseau routier — dépenses d'investissement et dépenses courantes — assumées actuellement tant par le département des Travaux publics que par le Fonds des routes et les intercommunales d'autoroutes.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — A la suite du débat relatif au budget des Travaux publics qui s'est déroulé hier au Parlement, vous n'ignorez pas, madame, que 70 p.c. des sommes inscrites servent à rembourser les dettes du passé.

Mme Saive-Boniver. — En dépit de cette situation, le département des Travaux publics poursuit sa politique de travaux de grande envergure. L'affectation de ces dépenses en investissements exclusivement réservés aux transports en commun permettrait sans nul doute de réaliser ce «développement harmonieux des divers modes de transports» suggéré en 1970 déjà mais jamais réalisé. Ainsi seraient progressivement résorbés les déséquilibres provoqués pendant plus de 15 ans par une politique privilégiant les investissements routiers.

Est-il si irréaliste de voir le ministre des Communications, à l'instar d'un membre de l'exécutif régional wallon, réclamer du département des Travaux publics, sa part de transferts budgétaires? Il lui faudrait, il est vrai, une bonne dose de cet esprit d'innovation qu'il semble bien ne pas avoir.

Il est surprenant de constater combien les seules ambitions du ministre se limitent à vouloir maintenir le niveau global du nombre de voyageurs, à empêcher leur diminution, voire au mieux, à épouger le déficit en réduisant les dépenses. Quant à l'augmentation des recettes, il est significatif qu'elles ne soient envisagées que par la seule augmentation des tarifs! Curieuse politique de promotion!

Qu'attendent donc les utilisateurs des transports publics? Seulement une campagne de prestige? Rien que davantage de confort? Ne répondrait-on pas mieux à leur attente en renforçant le caractère utilitaire du service public: des véhicules moins mastodontes — dont moins énergivores — mais d'une fréquence accrue; un plus grand nombre d'arrêts; une desserte locale à la demande, même en dehors des heures de pointe, etc.

Au lieu de cela, la politique actuelle consiste à mettre en service des bus articulés deux fois plus spacieux. Mais pour une même rentabilisation de l'engin, il faudra quasi doubler le temps qui sépare deux passages.

Il serait plus réaliste, premièrement d'aller dans le sens d'une miniaturisation des véhicules en augmentant les passages et en favorisant la formule «à la demande», cette formule étant d'ailleurs génératrice d'emplois nouveaux; deuxièmement, de donner la priorité au rail, moins dépensier en énergie et en espace.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Serez-vous aux côtés de ceux qui voudraient faire le TGV le cas échéant? C'est un rail nouveau.

Mme Saive-Boniver. — Il faut voir s'il répondra à ce que demande la population.

Enfin, on pourrait espérer une augmentation du nombre de navetteurs par la création de parkings périphériques gratuits relayés par les transports publics.

Ces mesures permettraient à coup sûr de gagner une nouvelle clientèle, qui ne trouve malheureusement ni son temps ni son argent dans les méthodes actuelles de fausse rationalisation des transports publics. Les plans de restructuration de la SNCB-SNCV vont hélas dans un sens diamétralement opposé! Pire, comme réponse au souhait de «rendre attrayant les transports publics», la SNCB ne trouve rien de mieux — en dehors de peindre tout en «bordeaux» — qu'une augmentation sensible des tarifs! Et là, une nouvelle fois, ce sont surtout les franges particulièrement vulnérables de la population — et donc les plus susceptibles d'utiliser les transports publics — qui sont touchées: les employés à bas revenus et les écoliers, à qui les petites mesures d'accompagnement ne feront pas nécessairement avaler la «pilule».

S'il est heureux que les programmes d'investissement en faveur des transports ferroviaires aient été envisagés pour permettre une diversification des sources d'énergie primaire, par contre pourquoi l'électrification de la ligne Montzen-Welkenraedt n'est-elle pas prévue dans l'actuel budget, alors qu'elle s'impose à tous points de vue?

Pour conclure, on aurait souhaité, face à l'effarante disproportion entre le rail et la route, consacrée par le budget des Communications, des réponses capables d'attirer la clientèle potentielle. Pour cela un plan d'investissements transférés du département des Travaux publics serait une première étape digne de revaloriser aux yeux des utilisateurs, un service public digne de ce nom!

Enfin, une adaptation des tarifs pour les plus vulnérables renverserait peut-être l'idée maintenant malheureusement bien ancrée dans la population, que les transports en commun coûtent cher, plus cher que l'automobile.

Ce serait bien la moindre des promotions souhaitables à nos transports publics. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo-Agalev, communistes et sur certains bancs socialistes.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wens mij allereerst te richten tot de rapporteur, de heer Dalem, om hem te danken en te feliciteren niet alleen voor het verslag dat hij heeft opgesteld maar tevens voor de expeditieve manier waarop dat is gebeurd. Het is inderdaad, zoals collega Seeuws daarstraks heeft gezegd, geen klein bier om een bespreking die meer dan twee dagen in beslag heeft genomen op een overzichtelijke manier op papier te brengen. De lezing van uw verslag, mijnheer Dalem, zal velen een duidelijker inzicht hebben gegeven wat aanleiding is tot vreugde of tot pessimisme naargelang van het temperament van de lezer of van de plaats die hij hier in dit halfroond inneemt.

Ik wil mij vooraf ook even tot de minister richten. Het woord van de Schrift, niet te oordelen opdat uzelf niet zou worden beoordeeld, kan mij niet beletten de minister aan te moedigen in de taak die hij op zich heeft genomen. Ik ben werkelijk onder de indruk van wat in de afgelopen twee jaren door het departement van Verkeerswezen is verwezenlijkt.

Indien het in de Senaat toegelaten is niet conventioneel te denken, mijnheer de Voorzitter, met betrekking tot Verkeerswezen en vooral dan met betrekking tot de openbare maatschappijen die nauw betrokken zijn bij Verkeerswezen, moeten wij toch erkennen dat het optreden van de uitvoerende macht door het gebruik maken van bijzondere machten wel zeer doeltreffend is geweest. Bovendien heeft de minister geregeld verslag uitgebracht zowel in de commissie als ten behoeve van de betrokkenen. Het vertrouwen dat de meerderheid in de regering heeft gesteld in verband met het gebruik van bijzondere machten, werd dan ook niet beschaamd. Het spreekt echter vanzelf dat dit niet als een blijvende opdracht kan worden beschouwd.

Toch moeten wij ons bezinnen over de wijze waarop de openbare maatschappijen moeten worden beheerd ten einde na te gaan of de regering geen grotere armslag moet krijgen dan wel of op de traditionele manier verder moet worden gewerkt. Ik wil dit echter nu nog even terzijde laten.

Ik zal in mijn betoeg vijf punten behandelen. Eerst zou ik iets willen zeggen over de Liefkenshoektunnel ter hoogte van Antwerpen. Uiteraard zal ik in dit verband heel wat moeten herhalen van wat ik hier vroeger reeds heb gezegd. Verder zal ik wat langer blijven stilstaan bij de noodzaak om ons prijsbeleid in het openbaar vervoer te herdefiniëren. Het tariefbeleid lijkt mij een wezenlijke aangelegenheid.

Ik zal bij wijze van derde punt een luchtige overgangsvraag stellen over de warmeluchtballons om dan, meer ernstig dan, terug te komen op een punt waar ik reeds twee jaar geleden over sprak, namelijk over artikel 81.28 betreffende de bevordering van het stedelijk vervoer. Ik wil inderdaad graag weten wat daar ondertussen is aan gedaan en aldus mijn steentje bijdragen in een controverse die daarover op het niveau van de uitvoerende macht aan de gang is en waarvan het door de regering ingediende amendement klaarblijkelijk de neerslag is.

Tenslotte zal ik nog een beschouwing maken over het investeringsbeleid in het algemeen op het stuk van de infrastructuur.

De Liefkenshoektunnel, mijnheer de minister, is ondenkbaar zonder spoortunnel. Er is met betrekking tot de bouw van deze tunnel een zekere onzekerheid aangaande de densiteit van de verkeersstroom langs de weg.

Wel zeker is dat wanneer wij in de Liefkenshoektunnel een spoortunnel inbouwen, dan van meet af aan het rendement van deze tunnel is gegarandeerd. De collega's weten dat nu reeds een derde van het hele spoorweggoederenverkeer gebeurt in de havenzone van Antwerpen. Het minste incident in deze zone is voldoende om tienduizenden tonnen aan en af te voeren goederen te blokkeren en op die manier de wezenlijke havenfunctie te schaden.

Mijn stelling is, mijnheer de minister, dat het achteraf inbouwen van een spoorkoker niet alleen duurder is — wat iedereen gemakkelijk kan begrijpen — maar bovendien ook veel ingewikkelder dan die van meet af aan te bouwen.

U, mijnheer de minister, en uw collega van Openbare Werken hebben het voorrecht dicht bij elkaar te staan aangezien u tot dezelfde politieke familie behoort. U beiden hebt uw verantwoordelijkheid ontlopen doordat u niet hebt gedaan gekregen om bij het bouwen van de Liefkenshoek-tunnel ook een spoortunnel in te bouwen.

Als het toegestaan is hier op deze tribune over het verleden te spreken, wil ik graag het volgende vertellen. Ik was in het midden van de jaren 60 een ambtelos burger. Ik had geen enkel politiek mandaat, maar ik was actief in de streekontwikkeling. Toen moest het besluit worden genomen of men ten zuiden van Antwerpen, waar nu de Kennedy-tunnel ligt, een tunnel of een brug zou bouwen. De lobby van het staal wilde een brug, de andere lobbies wilden een tunnel. Ik was voorstander van een tunnel. Ik behoorde tot geen van beide lobbies. Ik heb toen als gewoon ambtelos burger gedurende maanden gepleit, met al de middelen die te mijner beschikking waren, voor het inbouwen van een spoortunnel. Gelukkig heeft de toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer Segers, op de minister van Openbare Werken zo'n grote invloed uitgeoefend dat juist op het laatste ogenblik, vóór de werken werden aangevat, de beslissing werd genomen een spoorwegtunnel in te bouwen. Kunt u zich vandaag het spoorwegtunnel indenken zonder de verbinding tussen Antwerpen-Gent-Oostende, Antwerpen-Gent-Kortrijk en Rijsel?

Wij moeten het bouwen van de Liefkenshoek-tunnel dus bekijken vanuit historisch perspectief en meteen een spoortunnel inbouwen. U moet, mijnheer de minister, daarvoor de nodige middelen vinden in uw begroting. U kan er zich niet van af maken door te zeggen dat u aan uw collega van Openbare Werken zult verzoeken dat hij deze Liefkenshoek-

tunnel zal aanleggen zodanig dat nadien, zonder grote moeite het inbouwen van een spoorwegtunnel mogelijk is. U zal misschien opwerpen dat de hoge leiding van de NMBS u mededeelt dat het niet zo dringend nodig is. Ik kan dit argument niet aanvaarden.

Wij, u nog meer dan ik, kunnen deze gegevens met een zekere dubbelzinnigheid interpreteren. Tot investeringen van dit type wordt niet beslist door de NMBS maar hier, in samenspraak tussen het Parlement en de verantwoordelijke minister. Daarom heb ik daar vandaag een ogenblik bij stilgestaan.

Overigens, de problematiek van de goede verstandhouding op dit vlak tussen een minister van Openbare Werken en een minister van Verkeerswezen zal ik in mijn laatste beschouwing nog even aanraken.

Vorig jaar heb ik het bij de behandeling van de begroting van Verkeerswezen al gehad over het tariefbeleid. In het afgelopen jaar heeft de minister een genummerd koninklijk besluit genomen ten behoeve van de openbare vervoermaatschappijen waarin een regeling is getroffen zodat de prijs van het vervoer automatisch aan zekere elementen van het indexcijfer wordt aangepast. Dit mechanisme maakt mij erg bezorgd.

De heer Seeuws. — Niet alleen aan het indexcijfer.

De heer De Bondt. — Ik heb gezegd: aan zekere elementen van het indexcijfer. Ik zal straks uiteenzetten wat ik daarmee bedoel.

Wat is de bedoeling van deze mechanische aanpassing van de tarieven aan de stijging van de kosten van levensonderhoud en aan deze van de produktiekosten? Laat ik aannemen dat het de bedoeling is de totale ontvangsten in evenredige mate te doen stijgen met de kosten van de vervoermaatschappijen, althans dit gedeelte van de kosten die door inkosten moeten worden gedekt.

Hier schuilt een hachelijke veronderstelling in, namelijk dat het aantal gebruikers hetzelfde blijft, maar precies dit gebeurt niet. Een tariefverhoging stoot gebruikers af. Sinds twee jaar is door de combinatie van grote tariefverhogingen en inkrimping van de dienstverlening het aantal gebruikers van het openbaar vervoer gevoelig gaan dalen. Vooral de jongste twee jaren is een sterke neerwaartse trend van het reizigersverkeer ingezet, waardoor steeds minder reizigers steeds meer tariefontvangsten moeten opbrengen. Overigens wint overal de mening veld dat wij met onze tarieven doorheen het plafond geschoten zijn en dat de werkelijke verhoging van de ontvangsten door een tariefaanpassing gevoelig lager liggen dan de verwachtingen. Dit komt omdat de tarieven de jongste vijf jaren overal veel sneller zijn gestegen dan de kosten van levensonderhoud, wat daarnet ook collega Seeuws heeft bevestigd.

Ik geef enkele voorbeelden. Sedert 1 augustus 1978, dag van een tariefverhoging, steeg het indexcijfer van de consumptieprijzen met iets meer dan 45 pct. Nadien volgden bij het spoor vijf en bij het stads- en streekvervoer vier verhogingen tot op heden. Bij de NMVB stegen de biljetten — volle prijs — ten minste met 60 pct., voor de meest gevraagde afstanden echter met 70 pct., de biljetten-halve prijs met ten minste 70 pct., maar voor de afstanden van omstreeks 10 kilometer met 90 tot 100 pct.

Het zonetarief, ingevoerd op 1 september 1981, is al 56 pct. duurder, de kaart 50 pct. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de NMVB eveneens op twee jaar circa 10 pct. van zijn reizigers en 15 pct. van de biljetreizigers zal hebben verloren. Ik acht dit een dramatische ontwikkeling die het rechtstreeks gevolg is van overdreven tariefaanpassing.

In de korte-termijnvooruitzichten van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, gepubliceerd op 6 december 1983, lezen wij de voorspelling dat de cliënteel in 1983 met 4,5 pct. zal zijn afgenomen, tegenover 1,8 pct. in 1982. Intussen is ons al bekend dat de verliezen bij sommige maatschappijen van openbaar vervoer de voorbije jaren nog hoger waren.

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat eens te meer in het geheel van het openbaar vervoer het streekvervoer het zwaarst wordt getroffen, ook al omdat daar bijna geen verschuivingen naar goedkoper tariefsoorten mogelijk zijn.

De gebruiker vormt zich spontaan een idee van wat een redelijke prijs is voor de hem aangeboden dienst. Hij houdt daarbij ook het oog gericht op de prijs van de concurrentie: auto, fiets of gewoon lopen.

Ik heb de tarieven bestudeerd en ik merk dat het volleprijstarief eerst en vooral in het streekvervoer ronduit prohibitief wordt en dat het tarief, concurrentieel gezien, te hoog ligt voor de gebruikers die zich in minigroepjes van 2, 3 tot en met 5 personen verplaatsen.

Het openbaar-vervoertarief is nog te veel afgestemd op de individuele reizigers. Ik heb vastgesteld dat het tariefsysteem grotendeels tegengesteld

is aan de bedrijfseconomische realiteit. In de momenten van grote vraag tijdens de spitsuren worden lage prijzen, abonnementen, toegepast. In de momenten van geringer vraag tijdens de daluren worden hoge prijzen toegepast. Het zou omgekeerd moeten zijn.

De gunstige, vooral in het spitsuur gebruikte titels, zoals de abonnementen, zijn sociaal-economisch verantwoord. Dat zal niemand betwisten. Zij beantwoorden aan de maatschappelijke doelstelling van het gemeenschappelijk vervoer.

De biljetprijzen, vervoertitels die vooral in de kalme uren worden gebruikt, zijn door het plafond geschoten voor de personen die zich wensen te verplaatsen. Wij zijn op het punt gekomen, zo we het al niet overschreden hebben, dat een verhoging hiervan wordt tenietgedaan door het uitvallen van de cliëntele.

Een beleid om in daluren nog wat ritten weg te nemen kan geen resultaat meer opleveren. Het intercityplan van de spoorwegen voorziet juist in meer dalurritten. Het streekvervoer, het stadsvervoer tot en met Brussel, werkt nu al op een te lage frequentie, zodat, ondanks de eerder gunstige prijs van de rittenkaarten, in de stedelijke agglomeraties de reizigers zienderogen afvloeien.

Ik besluit, mijnheer de minister, dat u het zich met het mechanisch inschakelen van de mogelijkheid tot aanpassing van de tarieven wel erg gemakkelijk maakt. De pot zal daarmee niet meer worden gevuld.

Het ogenblik is aangebroken voor een weloordachte, creatieve herziening van het prijsbeleid bij het openbaar vervoer. Operaties zoals de getrapte tariefverlaging bij de Zweedse spoorwegen, de formule *Rosariotes Wochende* bij de Duitse spoorwegen, de *Carte orange* bij het Parijse stadsvervoer, tonen aan dat in deze materie een en ander mogelijk is. Dit wil niet zeggen dat wij moeten plagiëren en dat wij niet in staat zouden zijn onze eigen aangepaste formules te vinden. Hoe dan ook, voor het voortbestaan van een voor ons land aangepast openbaar vervoer is een vernieuwing van het prijsbeleid onontkoombaar.

Ik weet dat de stelling van de minister gelijklopend is met de stelling die ik ontwikkel, en dat hij namelijk gewonnen is voor het introduceren van een meer commerciële aanpak van onze openbare vervoermaatschappijen. Ik denk dat die beide inzichten te combineren zijn en dat voor de instandhouding van het openbaar vervoer, ook als gemeenschapsdienst, het herdenken van het prijsbeleid onontbeerlijk is.

De heer Gramme, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Ik had gezegd dat ik ook een wat luchtiger punt zou aansnijden. Ik heb een vraag met betrekking tot de reglementering van de activiteiten van de warmeluchtballons.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — en? ... Een «stedelijke» vraag?

De heer De Bondt. — Een stekelige vraag, geen stedelijke vraag.

Bij ons in de streek gaan vele ballons de lucht in. Bij u worden ze misschien doorgeprikt.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Vele zaken gaan de lucht in omdat ze niet zwaar genoeg wegen!

De heer De Bondt. — Elk vervoermiddel, elke hobby, elke sport die pas opkomt moet zijn plaats zoeken in onze georganiseerde maatschappij.

Enkele jaren geleden was de warmeluchtballon een curiosum. Het opstijgen met warmeluchtballons is een tamelijk druk beoefende hobby geworden, althans in mijn omgeving. Deze ballons stijgen op van en landen op de meest willekeurige plaatsen, scheren rakelings boven de hoofden, de huizen en de tuinen, blijven boven de straat hangen en scheppen een soms verkeersonveilige toeloop.

Wat erger is, vanuit de landbouwsector wijst men mij op het gevaar voor de dieren die sterk onder de indruk komen van deze tuigen. Vandaar dat door verschrikking door de warmeluchtballons, de veeteelt schade zou kunnen ondervinden, onder meer door sterfte.

Mevrouw N. Maes. — Vergeet de duiven niet! De duivenmelkers klagen steen en been.

De heer De Bondt. — Overweegt de minister — dat is een ernstig bedoelde vraag — de Regie van de Luchtwezen te vragen een reglementering op te leggen voor de beoefening van de warmeluchtballonsport? Het komt mij voor dat in het kader van de plaatselijke politiereglementen niet de gepaste maatregelen kunnen worden getroffen.

Ik wens nu even stil te staan bij artikel 81.28 van uw begroting, mijnheer de minister, waarin een niet te verwaarlozen som staat van ongeveer 10 miljard ten behoeve van de bevordering van het stedelijk en interstedelijk secundair vervoer. U hebt mij op talrijke vragen, wat men noemt, passende antwoorden willen verschaffen, die mij niet altijd voldoening schonken. U hebt er echter bestendig naar gestreefd uw antwoorden later meer in overeenstemming te brengen met de wensen die ik heb geformuleerd.

Er rijst een probleem wat betreft de praktische toepassing van dit artikel. Door u werd bevolen dat de secundaire openbare vervoermaatschappij voor het streekvervoer, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, een naar verhouding belangrijke deelname zou kunnen hebben in de sommen die via de PTU ter beschikking worden gesteld.

In 1983 is gebleken dat de schikkingen die u had genomen, geen uitwerking hebben gehad, omdat u niet alleen lid bent van de regering, maar ook nog het voorrecht hebt, collega's te hebben die soms hinderlijk zijn.

Mijnheer de minister, ik wil u in deze aangelegenheid bijvallen. Ik ben het eens met het amendement dat u heeft ingediend en u zult mij niet op uw weg vinden om het u daarbij moeilijk te maken, maar ik wil hier ten behoeve van de Senaat een opvatting over de draagwijdte van de begroting ontwikkelen. Ik zal daar ook op terugkomen wanneer wij over veertien dagen de begroting van PTT bespreken.

Mijnheer de Voorzitter, op het ogenblik van de stemming over een begroting, nodigt u ons ertoe uit over de begrotingswet te stemmen en nadien over de wetstabel. Het zijn deze stukken die de regering ten aanzien van het Parlement binden. De verantwoordingsprogramma's die ook in het begrotingsdocument voorkomen, zijn nuttige inlichtingen voor de parlementsleden om te begrijpen wat in de wetstabel voorkomt maar zij hebben, na de goedkeuring van de begroting, niet de kracht van wet die op het budgettair-technische vlak met de goedkeuring van de begroting gepaard gaat.

Het komt de inspecteurs van Financiën niet toe de initiatieven van de minister te dwarsbomen voor zover zij in overeenstemming zijn met de elementen die zijn opgenomen in het ontwerp van wet dat tot de begroting leidt, of voor zover zij opgenomen zijn in de wetstabellen. Niettemin hebt u, mijnheer de minister, op dit controversiële punt een rechtzetting gedaan. Artikel 81.28 heeft inderdaad aanleiding gegeven tot een controverse tussen u, mijnheer de minister, en, laten we zeggen, de minister van Begroting om het niet te personaliseren en niet naar de ambtenaren te verwijzen, wat niet de bedoeling is en ook niet gebruikelijk.

Voor het Parlement is die rechtzetting eventueel niet nodig. De verantwoordingsprogramma's zijn een inlichting voor het Parlement. Zijn binden de minister niet. De minister is gebonden door het libellé van de artikelen en door de bedragen die in de artikelen zijn opgenomen, eventueel door de verschuivingen tussen de artikelen, voor zoverre de begrotingswet hem dit toelaat.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik beaam uw stelling, mijnheer De Bondt, des te meer daar de wetsartikelen goed zeggen wat zij moeten zeggen.

De heer De Bondt. — Op bladzijde 72 van het verslag heeft u, wat betreft de BSU, gesproken over de begroting 1983. De verwachtingen voor diezelfde BSU, voor 1984, hebt u in de tabel op bladzijde 73 opgenomen.

Ik ga niet van op deze tribune tabellen ontleiden. Dat heeft geen zin. Maar de doorzichtigheid van die tabellen zou kunnen worden verbeterd. Met uw goedvinden zal ik u daarover schriftelijk een vraag om meer inlichtingen stellen.

Ik besluit, mijnheer de Voorzitter, met een woord over de investeringspolitiek.

Er is in de Senaat één commissie voor de Infrastructuur. De Senaat heeft er in zijn wijsheid goed aan gedaan Verkeerswezen, Openbare Werken en PTT onder te brengen in één commissie, namelijk de commissie voor de Infrastructuur, zodat eindelijk een aantal bekwame en goed

ingelichte senatoren een inzicht krijgen in het geheel van de investeringspolitiek.

Opdat deze parlementsleden een gesprekspartner zouden hebben aan de kant van de uitvoerende macht, is het meer dan tijd dat men bij een volgende regeringsvorming, die misschien wel in het verschiet ligt, één departementshoofd zou aanwijzen voor het geheel van de infrastructuurpolitiek, eventueel bijgestaan door staatssecretarissen die dan hopelijk ook technisch bekwaam zijn om de onderdelen van dit brede departement te beheren.

Dat is de enige manier om in dit land, zowel ten opzichte van het Parlement als in de regering, een verantwoorde investeringspolitiek te voeren. Het is verkeerd dat de ministers die verantwoordelijk zijn voor de investeringsvolumes en die toch de motor moeten vormen van de economische vooruitgang, voor zover de overheid daarin een bijdrage kan leveren, niet in het gremium, in het opperste cenakel van de besluitvorming in de regering zijn opgenomen.

Indien dat departement in handen zou zijn van één persoon, dan zou men die niet uit de weg kunnen gaan wanneer het kernkabinet de prioriteiten moet bepalen. Dat zou voor de besteding van de overheidsgelden, voor de oriëntering en voor de keuze die moet worden gemaakt wat de infrastructuur betreft, een grote vooruitgang zijn. Nu bestaat in elk departement, naargelang van de soort investeringen, de slechte neiging om een compensatiepolitiek te voeren, terwijl de investeringspolitiek van de overheid geaxeerd zou moeten zijn op en georiënteerd naar het maatschappelijk nut.

In verband met de resultaten van de investeringen met betrekking tot de onroerende of roerende installaties van de overheid moet uiteindelijk geen balans a priori worden gemaakt. Door een evenwichtige politiek te ontwikkelen moet een balans a posteriori worden gemaakt. Want, de balansen a priori met betrekking tot de verdeling over de regio's van de overheidsinvesteringen zijn een aanmoediging tot ondoelmatig gebruik van schaarse openbare financiën.

De bespreking van een begroting is een gunstig en quasi enig moment om zijn politieke doeleinden met betrekking tot belangrijke departementen te ontwikkelen.

Ik bepleit krachtadig dat de uitvoerende macht het voorbeeld van de Senaat zou volgen. Een eventueel later te vormen regering zou de infrastructuur moeten opvatten in de betekenis die de Senaat eraan heeft gegeven.

Daarmede, mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, sluit ik mijn commentaar bij deze begroting af. (*Applaus op talrijke banken.*)

M. le Président. — La parole est à M. Roland Gillet.

M. R. Gillet. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, je comptais, monsieur le ministre, vous poser aujourd'hui deux questions urgentes au sujet des services de l'aéroport national. Je le ferai en intervenant brièvement dans votre budget.

Pouvez-vous me dire s'il est normal que les documents adressés par les services de l'aéroport national, particulièrement les avis d'arrivée et les demandes de renseignements, soient imprimés sur des formulaires unilingues flamands alors qu'ils sont adressés à des clients francophones.

J'ai ici devant les yeux, un document qui m'est adressé par le service des colis postaux de l'agence en douane de la SNCB à Zaventem me signalant l'arrivée d'un colis et me demandant un certain nombre d'informations — en l'occurrence parfaitement inutiles, mais là n'est pas la question — et ce document est unilingue flamand.

M. De Seranno. — Unilingue néerlandais.

Mevrouw Panneels-Van Baelen. — Mijnheer Gillet, gisteren kwam er iemand bij ons thuis om de telefoon na te zien. Deze persoon was eentalig Frans en dit in het Nederlandstalige gebied.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Ainsi, nous sommes quittes!

M. R. Gillet. — Non, nous ne sommes pas quittes, monsieur le ministre. Là n'est pas le problème. Nous sommes loin d'être quittes en la matière.

Que madame Panneels vienne à la tribune nous expliquer ce qui lui arrive, mais en ce qui me concerne, je ne m'estime pas quitté parce que,

par hasard, dans le service des postes, un autre incident s'est produit. Dans le cas qui m'intéresse, il ne s'agit pas d'une erreur. J'ai le document mis en cause sous les yeux et je puis vous le remettre, si vous le voulez. Il s'agit d'une infraction caractéristique à la législation de 1963. Et manque de chance, ce document est parvenu à un sénateur!

M. Van Ooteghem. — Zaventem est en Flandre.

M. R. Gillet. — J'en profite pour demander si vous ne considérez pas, comme moi, qu'il s'agit, une fois de plus, d'une agression supplémentaire du flamingantisme militant dans un aéroport national...

De heer Van Nevel. — U gelooft dat!

M. R. Gillet. — ... mais qui l'est de moins en moins.

Mevrouw Panneels-Van Baelen. — Zaventem is Nederlandstalig gebied, mijnheer Gillet.

M. R. Gillet. — Puis-je vous demander, monsieur le ministre, d'intervenir pour qu'il soit mis fin à ces procédés?

Je tiens, à ce propos, à vous dire que l'emploi exclusif de la langue flamande ou néerlandaise n'est pas un synonyme d'efficacité.

Pardonnez-moi de vous citer un cas personnel, mais j'ai le sentiment que, loin de représenter un événement isolé, j'ai été traité comme tous les usagers, ce qui me permet de parler en leur nom.

Voici un colis de deux livres d'une valeur inférieure à 3 000 francs qui est expédié de Londres, Royaume-Uni, donc Marché commun, par express, le vendredi 24 février. Cet envoi aurait dû, normalement, être livré sans problème, le lundi 27 ou au plus tard, le mardi 28 février.

Au lieu de cela, vos services unilingues flamands ne trouvent rien de mieux que d'envoyer le 5 mars, neuf jours après, alors qu'il s'agit d'un express, je vous le rappelle, un formulaire de déclaration en douane, pour un colis dont le contenu et la valeur avaient été spécifiés par l'expéditeur, de même que le pays d'origine, c'est-à-dire un pays de la Communauté européenne.

Je sais que certains services, devenus parfaitement inutiles depuis la création du Marché commun essaient de justifier leur existence en se complaisant dans les tracasseries administratives. Qu'ils soient inefficaces, passe encore, mais pas nocifs.

Au moment où partout on réclame la simplification administrative, où le gouvernement crée dans ce but une commission spéciale, ne pouvez-vous pas inviter vos fonctionnaires à se montrer à la fois moins flamingants et plus efficaces?

Vous pourriez peut-être me répondre que c'est votre collègue des Finances, M. Willy De Clercq, qui a dans ses attributions la responsabilité des douanes de la SNCB à Zaventem.

De heer De Seranno. — Dat was het antwoord.

M. R. Gillet. — Si c'est le cas, M. De Croo connaît fort bien M. De Clercq et pourrait lui transmettre mes doléances. Cela me ferait plaisir et à d'autres aussi certainement.

Quant à moi, pour la petite histoire, je vous dirai qu'aujourd'hui, 14 mars, je n'ai toujours pas reçu ce colis express expédié d'Angleterre le 24 février.

Cela dit, si vos fonctionnaires montraient autant de scrupules administratifs dans le cas d'importations irrégulières d'animaux protégés, ce serait sans doute mieux admis.

Puis-je vous demander de bien vouloir rappeler à la Sabena, à la Régie des Voies aériennes et aux services divers de l'aéroport national qu'il existe maintenant une convention de Washington qui doit être appliquée.

J'aimerais que vous nous disiez dans quel sens vous avez renforcé les services de contrôle en accord avec votre collègue de l'Agriculture qui a les services de l'inspection vétérinaire dans ses attributions.

Pouvez-vous aujourd'hui nous assurer que plus aucun scandale n'est encore à craindre à Bruxelles-National dans le domaine du trafic des animaux sauvages et de l'ivoire, parce que vous avez pris les dispositions nécessaires. Sinon, je vous en prie, prenez-les. (*Applaudissements sur les bancs du FDF et sur divers autres bancs.*)

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

M. Cudell. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, vous ne vous étonnerez pas de me voir à cette tribune pour parler du métro de Bruxelles.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Aucune surprise, monsieur Cudell.

M. Cudell. — Je veux parler, en l'espèce, du mode d'exploitation de la ligne n° 2, dite « de petite ceinture ».

En commission, un membre vous a déjà interrogé à ce propos, monsieur le ministre, et vous avez dit que vous réfléchissiez.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Cela m'arrive.

M. Cudell. — Vous avez d'ailleurs ajouté que vous étiez le maître de l'ouvrage. C'est bien vrai. A présent, nous souhaiterions, non pas connaître vos intentions, mais savoir vers quoi l'on va.

Va-t-on choisir comme matériel roulant pour la petite ceinture, un matériel pouvant circuler à la fois dans les tunnels et en surface, donc ambivalent, ou, au contraire, un matériel qui ne peut circuler que dans les tunnels ou dans des sites purement « chemin de fer » lorsqu'il s'agit de l'extérieur?

Je repose donc clairement la question: choisirez-vous ou non un matériel ambivalent? Actuellement, partout dans le monde, les organisateurs de réseaux urbains choisissent du matériel ambivalent pour toutes les villes jusqu'à 2,5 millions d'habitants. Bruxelles n'atteignant pas ce chiffre, raison de plus d'agir ainsi.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Quand vous étiez président de la Stib, Bruxelles avait-elle alors 2,5 millions d'habitants?

M. Cudell. — Vous faites semblant, monsieur le ministre, d'ignorer que je ne suis devenu président de la Stib qu'en 1972 et que les décisions étaient alors déjà prises à ce moment. Dès mon accession à la présidence, j'ai été le défenseur des lignes et des réseaux prévus pour du matériel ambivalent, c'est-à-dire pouvant circuler en sous-sol comme en surface.

On a d'abord parlé de métro léger; on lui donne aujourd'hui le nom anglo-saxon de LRT, système de métro léger sur rails. La Belgique, et notamment la BN et les ACEC, s'est spécialisée dans la construction d'un tel matériel, qu'elle exporte dans le monde entier. Lorsque nous vendons du matériel aux Philippines, au Brésil, lorsque nous allons en vendre à Portland aux Etats-Unis, c'est du matériel ambivalent et non du matériel pouvant fonctionner uniquement en tunnel.

La Belgique a également choisi du matériel ambivalent pour les vicinaux. C'est le cas à Charleroi et à Anvers pour la Miva.

Puisque vous y avez fait allusion, je confirme qu'une erreur a été commise à Bruxelles lors du choix de matériel pour la ligne n° 1, l'axe est-ouest, en 1965, c'est-à-dire sept ans avant que je devienne président de la Stib. La technique de l'époque ne connaissait pas les progrès réalisés aujourd'hui et c'est pourquoi on a choisi à Bruxelles un métro très encombrant, encore que de taille plus réduite que le matériel de chemin de fer, et le troisième rail comme mode d'alimentation en électricité de traction.

Véhicules encombrants et troisième rail ont rendu impossible l'usage de ce matériel en surface, du moins dans des sites urbains. L'erreur est donc due, pour une bonne part, à l'état de la technique de l'époque. Mais cette erreur doit-elle être poursuivie? Nous avons une ligne de métro lourd, qui est techniquement dépassée. Allons-nous poursuivre dans cette voie? Pourquoi s'obstiner à être en retard d'un métro comme ces généraux qui sont en retard d'une guerre?

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — C'est un métro rétro? (*Sourires.*)

M. Cudell. — Nous le comprenons d'autant moins que la proposition de métro lourd est la plus coûteuse puisqu'elle implique de lourdes infrastructures de sous-sol ou de surface de bout en bout de ligne, alors que le matériel ambivalent, vous le savez, permet de limiter les infrastructures lourdes aux quartiers du centre ou proches du centre, mais de les exclure en périphérie.

Vous avez tout à l'heure, monsieur le ministre, en réponse à un orateur, dit, en parlant des travaux publics, que ce pays souffre aujourd'hui

des charges énormes d'emprunts qu'il a contractés pour réaliser trop d'infrastructures lourdes: routes, ports, hôpitaux, notamment hôpitaux militaires, et j'en passe.

Vos hésitations nous étonnent. Nous ne voyons pas pourquoi vous semblez souhaiter persévérer dans l'erreur qui a été commise il y a près de vingt ans, erreur qu'on ne renouvelle pas à Anvers à la Miva ni à Charleroi à la SNCV, mais que vous voudriez renouveler à Bruxelles.

Je vous ai écrit un jour que l'erreur était humaine — erreur qu'en l'occurrence je n'ai pas commise — mais que persévérer est diabolique. Je vous demande de ne pas persévérer.

Le matériel ambivalent moderne permet une exploitation aussi bonne en souterrains que le matériel de métro lourd.

On ne peut comparer les tramways anciens avec les métros nouveaux; des tramways construits en 1950, fussent-ils améliorés, ne peuvent être mis en parallèle avec des métros construits récemment. On ne peut faire de comparaison valable qu'entre le métro lourd moderne et un matériel ambivalent moderne.

Les techniciens n'aiment guère — je le sais — parler du troisième rail qu'on abandonne un peu partout dans le monde. Ils préféreraient recourir le problème du manteau de Noé. Je ne vois vraiment pas pour quelle raison. Les Français viennent de créer une ligne de métro régional parisien sans troisième rail; celui-ci n'existe pas non plus à Anvers. Il implique, vous en conviendrez, des charges énormes, ne fût-ce que — et vous le savez, puisque vous avez approuvé la commande — par l'achat de tracteurs diesel ou à accumulateurs destinés aux manœuvres dans les dépôts.

Les partisans du métro lourd affirment qu'il permettrait de promouvoir la conduite automatique.

Je crois savoir que lors d'un voyage, vous avez eu l'occasion d'apprécier ce système encore qu'on puisse discuter de son caractère réellement opérationnel. Le jour où vous avez emprunté à Lille ce mode de transport, il y eut, je crois, un tamponnement, heureusement après votre départ. Tout le monde s'est d'ailleurs réjoui que vous n'ayez pas vu ce petit incident.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Beaucoup auraient aimé que j'y reste!

M. Cudell. — Absolument pas. Nous n'avons jamais souhaité que vous soyez victime d'un accident.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je vous remercie.

M. Cudell. — Nous ne vous souhaitons aucun accident sauf d'ordre politique ce qui est tout autre chose. (*Sourires.*)

Le matériel ambivalent, si la technique de la conduite automatique s'améliore, peut parfaitement être doté de ce système pour la circulation dans les tunnels. Il est inexact de prétendre que ce matériel exclut la conduite automatique, alors que le matériel lourd le permettrait.

La petite ceinture en métro lourd n'implique pas seulement des ruptures de charge à la place Simonis, à la porte Louise, au boulevard du Jubilé ou à la porte de Hal, mais aussi des investissements lourds à très brève échéance à Jette, à Molenbeek-Berchem, ainsi qu'à Anderlecht, rue Ropsy-Chaudron.

Vous n'ignorez pas qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un investissement de plus d'un milliard et demi au kilomètre et d'une exploitation en sous-sol, cinq fois plus coûteuse qu'en surface.

Vous venez d'ailleurs de décider, et je ne vous en fais pas grief, du prolongement de la ligne 1 entre l'avenue Houba et les grands palais. Ce petit tronçon coûtera, à lui seul, des centaines de millions. Le matériel n'étant pas ambivalent, le métro de l'avenue Houba ne peut circuler en surface.

Vous serez donc obligés, quasi à la périphérie et à proximité des parkings des grands palais, de creuser des tunnels, alors que, grâce au matériel ambivalent, vous auriez pu éviter ce genre de dépenses.

Le gouvernement et vous-même entendez pratiquer une politique d'austérité et de compression des dépenses publiques qui ne sont pas socialement indispensables. Dès lors, pourquoi choisir un mode d'exploitation à la fois plus coûteux et moins moderne? C'est le métro d'hier, pour ne pas dire d'avant-hier!

Vous avez rappelé que vous êtes maître de l'ouvrage. Nous ne le contestons nullement et c'est précisément parce que nous savons que vous déciderez en dernier ressort, que nous nous adressons à vous.

Je n'ignore pas que les communications ne sont pas matière régionalisée. Mais la conférence des bourgmestres, les parlementaires bruxellois, tant néerlandophones que francophones, l'exécutif bruxellois et le conseil d'administration de la Stib se sont prononcés, dans le cadre de l'étude Sobemap commandée par votre prédécesseur, pour la variante 1.

Bien entendu, c'est vous qui déciderez mais j'aimerais que vous teniez compte de nos avis. Nous vous demandons de ne pas faire notre bonheur contre notre volonté. Cela doit paraître assez plaisant à un libéral. Je vous rappellerai que plusieurs fonctionnaires de votre département, qui ne sont pas victimes des pressions du lobby du métro lourd, se sont également prononcés pour cette variante 1.

Ils ne l'ont certainement pas fait à la légère, eux non plus. Nous vous demandons donc de nous entendre, et, si possible, de nous suivre. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et sur divers autres bancs.*)

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

De heer De Smeyter. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, in de huidige situatie van tekort aan werk in eigen streek, kan alleen een goed openbaar vervoer zorgen voor pendel in menswaardige omstandigheden en de demografische neergang van een gewest vermijden. Bijzondere aandacht dient ook te gaan naar ploegen en weekendwerkers. De experimenten-Hansenne accentueren nog deze stelling.

Wij zijn bijzonder bekommerd om de mogelijke gevolgen bij de reorganisatie van het openbaar vervoer en van de NMBS op 3 juni aanstaande, waarbij in het arrondissement Oudenaarde, beter bekend als de toeristische Vlaamse Ardennen, op de lijn NMBS Gent - Oudenaarde - Ronse - Leuze de stations Leupegem, Etikhove, Louise-Marie verdwijnen en vervangen worden door een intercitytrein, met als enige haltes Oudenaarde en Ronse.

Op de lijn Kortrijk - Oudenaarde - Brussel verdwijnen de haltes te Elsegem, Petegem, Ename, Welden en Roborst. Zij worden vervangen door een intercity lijn met slechts één halte, namelijk te Oudenaarde.

De voorzitter van het subregionale tewerkstellingscomité, regio Oudenaarde, heeft u de dato 13 december 1983 in een schrijven de grote bekommernis medegedeeld, die leeft bij het STC in verband met deze reorganisatie per 3 juni eerstkomend. Hierop werd door de minister, die dan nog de verkozene is van dit arrondissement, geen antwoord of teken van leven gegeven.

Waarheidshalve dient gezegd, dat de heer Flachet, directeur-generaal van de NMBS, een kort briefje liet geworden, namelijk: « Wij hebben uw schrijven goed ontvangen. In bijlage sturen wij u de nieuwe urengeregelingen zoals zij in voege zullen treden vanaf 3 juni 1984 af. »

De tabellen over de lijnen Gent - Oudenaarde - Ronse en Kortrijk - Oudenaarde - Brussel werden bijgevoegd. Daarmee was de kous af. Wie zou denken dat een minister speciaal zijn kiesarrondissement bevoorrecht, komt dus bedrogen uit.

Wij geven evenwel grif toe dat zijn privé-secretaris, burgemeester te Zwalm, de trein nog wel tweemaal laat stoppen op het grondgebied van zijn eigen gemeente Zwalm, namelijk te Sint-Denijs-Boekel - Nederzwalm, waar hij woont, en in de kern van zijn gemeente zelf, te Zwalm. De uitzonderingen bevestigen toch de regel.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ligt Roborst niet in Zwalm?

De heer De Smeyter. — Voor gans het arrondissement Oudenaarde, dat al zo gebrekkig was bedield inzake openbaar vervoer, blijven enkel als opstapplaatsen over voor de NMBS: Oudenaarde, Sint-Denijs-Boekel, Zwalm, op de lijn naar Brussel-Kortrijk, en Ronse, Eine, Zingem, op de lijn Leuze - Ronse - Gent.

Al de overige stations verdwijnen, met voor de toekomst ook nog Eine en Zingem gepland.

In deze situatie kan gemakkelijk de zorg van het STC worden begrepen, te meer als men weet dat in de nog overblijvende toegankelijke stations te Oudenaarde en Ronse ontoereikende of geen parkeergelegenheden zijn voor de NMBS-gebruikers, die nu gaan toestromen met eigen wagens bij gebrek aan openbaar vervoer.

Tot op 2 juni aanstaande bestaan er in de subregio Oudenaarde 14 stations die door de NMBS worden bediend, en vanaf 3 juni wordt dit aantal meer dan gehalveerd en teruggebracht op 6 en later op 4.

De opvang via vervangings- en/of aanvullende autobuslijnen is nog niet gekend. Een evaluatie is tot nog toe onmogelijk. Ook kennen wij nog niet exact de nieuwe verbindingsmogelijkheden met andere belangrijke lijnen. Wij beschikken evenmin over gegevens omtrent vervangende en/of aansluitende busdiensten.

Een eerste oppervlakkige evaluatie door het STC met betrekking tot de toekomstige mogelijkheden en de huidige toont het volgende aan:

Wat de pendel uit Ronse naar Brussel betreft, biedt de nieuwe regeling weinig tijdswinst. Er is een trein minder. Uren van vertrek en aankomst kunnen minder worden gespreid.

De toekomstige regeling is iets korter in duur, maar de huidige regeling biedt veel meer mogelijke verbindingen en is dus soepeler.

De oude regeling voor de pendel uit Ronse naar Gent duurt wel iets langer, maar biedt veel meer mogelijkheden en is veel soepeler.

De heer Decroo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer De Smeyter moet de waarheid zeggen. Men kan nu vanuit Ronse vroeger vertrekken en later aankomen. Ronse had tot nu toe geen treinen tijdens het weekend en Ronse krijgt er wel in de nieuwe regeling.

De heer De Smeyter. — Dit is de eerste voorlopige evaluatie van het subregionaal tewerkstellingscomité van Oudenaarde.

De heer Decroo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — De eerste trein vertrekt bijna twee uur vroeger 's morgens en de laatste trein komt een paar uur later aan 's avonds.

De heer De Smeyter. — Ik geef u de bevindingen van het subregionaal tewerkstellingscomité. Die commentaar is neutraal, want die dienst heeft dit onderzocht. Dit zijn niet mijn bevindingen.

De heer Decroo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Of zij het zeggen of u het zegt maakt niet veel verschil uit.

De heer De Smeyter. — Inzake de pendel uit Brussel naar Oudenaarde zijn de nieuwe verbindingen iets sneller, twee minuten, maar minder talrijk.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

De nieuwe regeling voor de pendel uit Eine-Zingem naar Gent betekent ontegensprekelijk een verslechtering. Het aantal mogelijke verbindingen wordt gehalveerd.

Ziehier de eerste voorlopige besluiten, die hieruit te trekken zijn; 8 van de 14 stations verdwijnen. De kwaliteit van het openbaar vervoer zal dus voornamelijk moeten getest worden op de urengeregelingen van de aanvullende en/of vervangende bussen. De inlichtingen kunnen nog niet verkregen worden en het ergste laat zich verwachten.

Dit is nog meer waar, daar waar geen zuivere treinpensel meer mogelijk is uit het westen van de regio. De treinpensel uit het zuiden van het gewest wordt moeilijker: de verbindingen vanuit Ronse zijn verslechterd. Dit geldt op het eerste gezicht ook voor Eine en Zingem, het noorden van het gewest. De situatie in het Oosten, Zwalm, blijft status-quo. Alleen Oudenaarde-stad kent verbetering. Wellicht is dit te danken aan zijn ligging op het kruispunt van twee intercity-lijnen.

Tot daar de conclusies van het STC dat zich uiteraard en terecht bekommert om deze toestand, daar het zijn opdracht is het arbeidsmarkt beleid in de regio te verdedigen.

Als u het mij vraagt, mijnheer de minister, getuigt uw houding in deze aangelegenheid niet van de wil tot medewerking voor uw kiesarrondissement. Mag ik u dan ook ernstig verzoeken deze aangelegenheid tot de uwe te maken en niet af te wentelen op de NMBS, die zich er met een laconiek briefje van afmaakt. Stuur ten minste uw afgevaardigde naar het STC voorzien van de nodige inlichtingen, om deze officiële instantie toe te laten haar opdracht naar behoren uit te voeren en mee te helpen om de problemen, die uw reorganisatie met de NMBS begin juni zal veroorzaken, op te vangen en er de best mogelijke oplossingen voor te vinden. Ik hoop dat mijn vraag gehoor zal vinden. Ik ga hier niet

nogmaals het proces maken van uw beleid verkeerswezen. Andere collega's van de SP zullen dit wel doen.

Ik wil evenwel nog uw aandacht vestigen op een menselijk probleem, dat zich voordoet in Eine-Oudenaarde, bij de planning tot verhoging van het spoortraject en de ontdebelling van het spoor.

Een actiegroep is opgericht door de buurtbewoners van de sociale woonwijk en de Broekstraat, die zich verzetten tegen de planning tot onteigening door de NMBS. Ik zeg wel een menselijk probleem, want door de geplande realisatie zal de trein op verhoogde berm passeren op amper 3 à 5 meter van de sociale woningen, wat voor de bewoners en hun woningen onuitstaanbaar zal zijn.

Sociale woningen zullen ook nog onbewoonbaar worden door het feit dat ze door de onteigening niet meer kunnen verwarmd worden langs de gasinstallatie, die zal moeten afgebroken worden en niet meer kan worden herplaatst om veiligheidsredenen.

Nog meer van die klachten werden bij het stadsbestuur Oudenaarde neergelegd tijdens de procedure de *commodo et incommodo*, en deze lopen op tot een vijftigtal woningen.

Het actiecomité wil de vooruitgang van de NMBS in het algemeen belang niet belemmeren en heeft zelf de oplossingen voorgesteld aan het schepencollege te Oudenaarde. Een van deze voorstellen behelst een nieuw rechtlijnig tracé vanuit het station Eine naar de lijn Brussel-Oudenaarde, wat ineens vele problemen zou wegnemen van overbruggingen en toegankelijkheid van de treinen in het station Oudenaarde.

Na studie zal vastgesteld worden dat deze werken beterkoop voor de NMBS zullen kunnen uitgevoerd worden, wat toch als minister uw betrachting moet zijn. Vandaar mijn suggestie in ieders belang: neem contact met het stadsbestuur van Oudenaarde, dat van de voorstellen kennis heeft. Laat de nodige studies verrichten vooraleer het te laat is, en niet meer kan teruggekomen worden op nutteloze en onmenselijke onteigeningen en realisaties. Ook dat maakt deel uit van uw opdracht als minister van Verkeer. (*Applaus op de socialistische banken.*)

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

M. Vercaigne. — Monsieur le Président, chers collègues, vous avez cru utile, hier, monsieur le ministre, de sortir un communiqué actualisant quelque peu les données fournies antérieurement par l'un de vos coreligionnaires, M. Willy De Clercq, qui, en son temps, avait déclaré que chaque Belge payait 3000 francs par an pour voir passer les trains! Quant à vous, vous avez cité le montant de 18000 francs par ménage. Bien que je conteste ce montant, je vous en cite un autre que je dois à l'obligeance de mon collègue, M. Eicher, qui vient, en primeur, de me faire part d'une réponse du ministre de la Défense nationale à l'une de ses questions parlementaires.

M. Eicher s'interrogeait sur le coût d'un F-16. De 1975 à 1985, un programme a été établi; chaque F-16 coûte 335 millions 805 000 francs.

De heer Claeys. — Hoeveel kost een Mig?

M. Vercaigne. — Depuis l'arrivée de ces avions sur notre territoire, voici un peu plus de trois ans, neuf sont hors service par suite de chutes et l'un est immobilisé pour déficiences techniques.

Autre type de comparaison. Evoquant les mouvements de grève de ces derniers temps dans la région d'Alost vous parlez, dans votre communiqué, de privilégiés. Si vous placez les problèmes au niveau des pâquerettes, je voudrais, quant à moi, les situer à un échelon plus élevé.

On possède enfin les chiffres ayant trait aux déclarations fiscales de 1981 et 1982, qui sont au nombre de 3 millions 700 000. J'ai été très étonné de constater que seulement 1,1 p.c. de l'ensemble des contribuables déclaraient des revenus supérieurs à deux millions par an. Compte tenu du niveau de taxation, ma femme travaillant dans une grande surface et mon indemnité parlementaire, que je cède à mon parti, continuant de progresser au rythme de l'index, je crains fort de me retrouver bientôt dans cette catégorie de privilégiés à laquelle je considère pourtant, sans vouloir entrer dans des détails d'ordre personnel, ne pas appartenir.

Je constate pourtant qu'il existe en Belgique 160 000 dirigeants d'entreprise occupant moins de cinquante travailleurs, de cinquante à cent travailleurs, ou plus de cent travailleurs, que notre pays compte plus de

quatre cent mille indépendants et une multitude de cadres, d'administrateurs de sociétés qui cumulent allègrement les mandats.

Or, je le répète, sur trois millions sept cent mille déclarations, 1,1 p.c. seulement, soit quarante mille contribuables déclarent plus de deux millions de revenus. C'est là que se trouvent, en fait, les privilégiés; c'est là que s'exerce le gros de la fraude. Vous, par contre, vous cherchez les privilégiés parmi les cheminots qui bénéficient de cette stabilité de l'emploi, dont on parle si souvent et qui constitue aujourd'hui l'argument clé.

Les agents des services publics, notamment les machinistes et autres employés du chemin de fer, sont soumis, à partir d'un certain niveau, à une cotisation de solidarité toute particulière, ce qui n'est certainement pas un avantage.

Par ailleurs, les personnes visées ont une vie familiale très perturbée. Ils prennent leur service très tôt le matin ou le terminent très tard dans la nuit. Pour ces motifs, ils perçoivent des primes de nuit et vous estimez qu'il s'agit de privilégiés. Chacun a ses privilèges et j'ai les miens. Je viens d'en citer quelques uns. Comme je le disais, vous volez au niveau des pâquerettes.

J'en viens au vif de mon intervention.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Savez-vous combien de membres comporte le personnel roulant au chemin de fer?

M. Vercaigne. — Il y a 4000 conducteurs.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je veux parler de la totalité de ce personnel.

M. Vercaigne. — Ils sont au nombre de 7500, gardes compris. Il faut aussi y ajouter tous les agents des services d'exploitation.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Au total, il s'agit donc d'un nombre pas si élevé.

M. Vercaigne. — C'est à l'âge de quinze ans que j'ai fait mes débuts à la SNCB au tarif horaire de 5,35 francs pour des journées de plus de douze heures. La plupart des personnes de mon âge, âgées de quarante ans et plus, sont allées travailler dans des régions du Hainaut occidental ou à Montzen pour se faire une situation; vous l'oubliez également. C'est encore le cas aujourd'hui: beaucoup de gardes viennent du Luxembourg pour travailler dans la région de Mons ou de Charleroi. Ceux de Mons doivent aller au Luxembourg. Cette organisation nous stupéfait!

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Il ne m'appartient pas d'organiser le travail au chemin de fer.

M. Vercaigne. — Tout à l'heure, vous avez interrompu un intervenant du SP pour préciser que les frais financiers de la SNCB s'élevaient à 12 milliards et que les recettes des voyageurs n'étaient que de 10 milliards. Cette précision de votre part me réjouit car elle confirme la démonstration du fait que, parmi les institutions qui parasitent la SNCB, on trouve les banques.

Il se fait que le *Drapeau Rouge* consacre aujourd'hui un dossier complet à l'avenir de la SNCB; c'est donc pour moi un jour de chance car je vais pouvoir recourir à ces données.

Pour étayer votre argumentation, vous citez souvent des chiffres qui se réfèrent à 1970, par exemple, quand vous voulez indiquer que la croissance des tarifs n'a pas suivi l'index depuis cette date. Je ne vais pas remonter à 1970 mais à un tableau lumineux remontant à 1977 et où tous les compteurs sont mis à l'indice 100.

Je constate que les charges financières croissent plus vite que l'indice des prix à la consommation. En 1977, ces charges s'élevaient à 3,382 milliards. Elles étaient de 9,967 milliards en 1982 et vous avez cité le chiffre de 12 milliards à l'heure actuelle, ce qui donne en 1982 un indice de 294 par rapport à celui de 1977.

Je prends le même exemple pour d'autres sociétés qui parasitent la SNCB, à savoir les compagnies d'électricité. Elles fournissaient à l'indice

100, pour 1,163 milliard d'énergie en 1977. Elles en fournissaient pour 2,045 milliards en 1982, soit un indice de 175,80 par rapport à 1977.

Si je prends l'indice des prix à la consommation de 100 en 1977, il passe à 134,24 en 1982.

Voilà une démonstration qui vaut bien la vôtre quand vous voulez indiquer...

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Dans quelle proportion l'énergie intervient-elle dans le budget des chemins de fer ?

M. Vercaigne. — 2,045 milliards pour l'électricité, sans compter le diesel.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — C'est à peu près 4 p.c.

M. Vercaigne. — L'indice est encore plus important. Par rapport aux recettes voyageurs, il s'agit de chiffres non négligeables

Voici quelques données : En 1982 9,967 milliards pour les banques, 1,822 pour l'achat de gasoil et 2,045 milliards pour l'électricité. Cela représente un total de plus ou moins 14 milliards de francs, chiffre largement sous-évalué puisque vous venez d'actualiser les montants, en tout cas en ce qui concerne les charges financières.

Je crois qu'il y a nécessité de recapitaliser encore une fois la SNCB. J'insisterai encore sur ce point au cours de mon intervention.

Année après année, les moyens dont vous disposez diminuent. En termes réels et compte tenu d'une inflation de 7,7 p.c. l'année dernière, vous disposez d'un budget 1984 en baisse d'environ 7 p.c. Si l'on compare vos chiffres à ceux du ministre des Travaux publics, ce qui saute aux yeux, c'est l'absence d'une politique concertée entre les deux grands ministères ayant en charge les transports.

Je ne suis pas le seul à faire cette réflexion. Le porte-parole du SP a tenu à peu près les mêmes propos que moi. On peut se poser la question : ce gouvernement a-t-il une politique des transports ? Permettez-moi d'en douter.

Les deux budgets se caractérisent par une sorte de statu quo orienté vers la baisse. Alors que — et on peut le comprendre — les moyens financiers se font plus rares, aucune idée neuve ne se dégage de la comparaison des deux budgets. Ni les choix politiques, ni les priorités n'y sont clairement définis.

En somme, vous coexistez. Vous dépensez chacun de votre côté un nombre considérable de milliards mais aucune impression que vous vous soyez concertés pour définir une politique globale des transports, ne se dégage de la lecture des deux rapports.

A l'heure où le ministre des Travaux publics fait des appels du pied en vue de créer des besoins artificiels en matière de grands travaux, le ministre des Communications n'a rien à dire. Il ne pense pas que les milliards de son collègue pourraient être utilisés pour, enfin, donner une certaine priorité au renouvellement des infrastructures des transports publics.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Vous lisez les mêmes auteurs.

M. Vercaigne. — Monsieur le ministre, le maître mot de tout votre exposé est le mot « économies ». C'est le fil conducteur qui vous guide. Sans cesse vous revenez à la charge. C'est à croire que vous n'êtes là que pour procéder à des coupes sombres dans ce département. Chaque ministre, d'ordinaire, présente les grands axes de sa politique. Vous, vous y allez autrement. Vous commencez par votre credo habituel : la réduction des dépenses est plus que jamais à l'ordre du jour !

Quelle drôle de conception de la fonction ministérielle ! Vous oubliez qu'un bon comptable expérimenté peut tout aussi bien, si pas mieux, accomplir cette tâche. Point n'est besoin d'un cabinet pléthorique pour arriver à des résultats purement comptables.

Puisque vous vous êtes défendu d'être l'auteur du plan de restructuration des chemins de fer, on ne peut même pas mettre à votre actif ce bouleversement dans les habitudes de transport de nombreux utilisateurs.

C'est avec complaisance, voire de l'attendrissement, que vous énumérez toutes les dispositions que vous avez prises en vue de diminuer les pertes d'exploitation de tous les organismes dont vous assurez la tutelle.

Quelle délectation dans ces rappels ! Vous agissez exactement comme M. Eyskens à propos de Cockerill-Sambre quand il fixe les montants des enveloppes et laisse le soin aux autres de se débrouiller avec celles-ci.

Vos enveloppes à vous, ce sont les arrêtés de pouvoirs spéciaux n^{os} 97 et 140 pour la SNCB, la SNCV et les sociétés de transport intercommunales. Et si M. Eyskens ne fixe pas encore le prix de l'acier, vous, vous obligez les sociétés de transport public à majorer les tarifs par vagues successives.

L'espoir que vous caressez — celui d'une augmentation des recettes des sociétés de transport résultant des hausses de tarifs —, se révélera très rapidement trop optimiste. Le nombre des voyageurs transportés est en baisse. Vous oubliez, dans vos supputations, les effets combinés de la crise et des conséquences qu'elle provoque : les gens se serrent la ceinture, les entreprises organisent elles-mêmes le ramassage de leurs travailleurs et le chômage va croissant.

Puisque j'en suis au chapitre des tarifs, pourquoi ne pas généraliser l'expérience de l'automne dernier ? De plus en plus de cheminots et, d'une manière plus large, d'agents des services publics, sont convaincus de la nécessité de pratiquer des prix forfaitaires en fin de semaine et aux heures creuses. De cette façon, une clientèle nouvelle pourrait être gagnée dans les transports en commun. En outre, il faudrait que le passage d'un mode de transport à un autre soit facilité par l'adoption de tarifs uniques valables chez tous les transporteurs.

Par exemple, les tickets des bus, trams et métros constitueraient des « à valoir » pour les tickets de chemin de fer. Il doit être possible, avec les machines Prodata d'effectuer ce type d'opération. De la sorte, les gens reprendraient confiance dans le transport public, la facture énergétique nationale s'en trouverait allégée, les routes seraient moins encombrées, donc moins dangereuses, la santé publique serait améliorée — car rien n'est plus stressant que les embouteillages et les difficultés pour se garer —, la police communale et la gendarmerie pourraient se consacrer à d'autres tâches, les hôpitaux seraient moins encombrés par des blessés de la route, la vocation des transports publics comme moyen de transport de masses serait rétablie.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Nous serions heureux. Mais je vous fais remarquer que vous êtes en train de refaire un livre écrit depuis très longtemps : *L'Utopie*. Evidemment, dans la France socialiste et communiste d'aujourd'hui, il n'y a pas d'embouteillage à Paris, il n'y a pas de stress, il n'y a pas d'hôpitaux encombrés !

M. Vercaigne. — Mais si, il y a tout cela. Ne me rendez pas responsable de la politique française. C'est trop d'honneur.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Dieu merci !

M. Vercaigne. — Je crois que de plus en plus de gens commencent tout de même à réfléchir, d'où le succès de certaines nouvelles formations politiques.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Cela se remarque aux résultats des élections partielles en France.

M. Vercaigne. — Oui, mais le poids de la propagande joue, de même d'ailleurs que le poids de certaines difficultés, voire de certaines erreurs.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Cela s'est vu lorsqu'on a liquidé la moitié de la direction de l'ORTF et d'autres !

M. Vercaigne. — Je ne crois pas que M. Fiterman soit si mal vu en matière de politique de transports. Ceux qu'on qualifie généralement comme étant de droite et les chroniqueurs apprécient la manière dont il a notamment réglé les problèmes de la grève des transporteurs routiers. Enfin, je ne suis pas là pour chanter ses louanges ; ce n'est pas mon genre.

Voilà, trop brièvement résumés, quelques avantages à tirer d'une meilleure organisation des transports et d'une politique des prix attractive par sa simplicité et sa généralisation. De même, monsieur le ministre, votre cauchemar des trains circulant quasi vides aux heures creuses disparaîtrait.

Ne sont-ce pas là des arguments suffisants qui plaident pour une harmonisation des prix et l'introduction de prix forfaitaires les samedis, dimanches et à certaines heures de la journée?

L'accueil devrait également retenir toute votre attention. J'ai déjà eu l'occasion d'insister sur la primauté à donner à l'aspect commercial d'une bonne politique des transports. Il faut remotiver les agents, leur faire comprendre qu'ils ne sont pas des numéros, leur montrer les résultats de leurs efforts, leur donner des indications sur leur entreprise, sa marche en avant, les objectifs poursuivis. Une campagne de courtoisie devrait être lancée. Elle s'adresserait aux agents, particulièrement aux chauffeurs de bus, mais aussi aux utilisateurs qui, cela arrive, considèrent les préposés comme des domestiques.

Rafraîchir les lieux publics, se mettre en règle avec les prescriptions en matière de sécurité et d'hygiène du travail, responsabiliser les chefs qui, trop souvent une fois nommés, laissent tomber les bras, éviter les gaspillages de papier, dans le domaine publicitaire notamment. Je signale qu'il existe aux chemins de fer des inspecteurs chargés exclusivement du contrôle des imprimés. Des économies pourraient être faites là également.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Là, je suis parfaitement d'accord avec vous.

M. Vercaigne. — Sur les petites choses, vous êtes souvent d'accord, monsieur le ministre.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je ne suis pas le chef du service commercial de la SNCB.

M. Vercaigne. — Par ailleurs, des restrictions sont apportées dans ce qui est parfois jugé nécessaire. Voilà quelques axes d'une autre politique.

Des économies sont réalisables. Il ne m'appartient pas d'en dresser l'inventaire. Néanmoins, il faut s'interroger sur l'opportunité de certaines dépenses d'équipement des grandes gares. Je pense aux escalators trop souvent en panne, même définitive! Fallait-il construire de toutes nouvelles gares alors que le plan de restructuration va supprimer deux cent cinquante arrêts? Et par là, des constructions assez récentes deviendront inutiles.

Un meilleur contrôle de certains marchés serait le bienvenu si l'on ne veut pas répéter ce qui est résulté de certains contrats de « progrès » très juteux pour des sociétés informatiques, mais dont les fournitures encombrant les caves de certains ministères et organismes d'intérêt public.

Monsieur le ministre, un premier survol des nouveaux horaires de la SNCB confirme mes craintes. Les gains de temps sont très minimes, voire nuls. Je rappelle qu'avant la guerre, certains trains circulaient déjà à 120 kilomètres à l'heure ce qui, aujourd'hui, est considéré comme un exploit dans votre plan de restructuration.

C'est la vitesse commerciale qui doit être prioritaire si l'on veut réellement concurrencer l'automobile. Qui dit vitesse commerciale dit fiabilité et régularité mais surtout investissements dans les travaux des voies. Or l'entretien et l'amélioration des voies constituent le point faible de votre politique.

Je voudrais m'en référer à l'étude que j'ai rappelée tout à l'heure dans laquelle est signalée une série impressionnante d'accidents qui se sont déroulés depuis votre arrivée au département, monsieur le ministre: télescopage de train, bris de caténaires, etc. Tout cela se multiplie. Je ne vais pas faire la lecture de mon journal!

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Ce n'est tout de même pas de ma faute! Je pense, notamment, à l'accident du 16 janvier.

M. Vercaigne. — Non, je ne dis pas que vous faites tamponner les trains mais vous négligez les investissements en matière d'infrastructure, et je vous donnerai un bon point tout à l'heure en disant que vous faites un effort pour le renouvellement du matériel.

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

M. Vercaigne. — La sécurité est primordiale mais vous la négligez. Voilà ce que j'ai voulu souligner.

Puisque j'ai parlé d'horaires, j'aimerais vous citer un passage du quotidien en question sur les problèmes que vont susciter les nouveaux horaires dans trois entreprises du pays, l'une à Bruxelles, l'autre en Flandre et la troisième en Wallonie.

Je commencerai par Volkswagen à Forest. C'est très intéressant.

Le travail, dans l'entreprise de montage automobile, située dans l'agglomération bruxelloise, est organisé en trois pauses du lundi au vendredi.

L'équipe du matin commence à 6 heures. Les travailleurs venant d'Oudenaarde, Zele, Dendermonde, Landen et Leuven n'arrivent pas à temps à l'usine. Il en va de même pour ceux venant d'au-delà de Soignies. Cette équipe termine à 14 heures. Là pas de problèmes, tout le monde peut rentrer chez soi, mais pas dans les mêmes délais.

Si le matin la durée du trajet est de 1 h 30 pour les travailleurs venant de Zottegem, elle est de 1 h 50 pour le retour; pour Geraardsbergen 1 h 17 à l'aller et 2 h 05 au retour; Soignies 1 h à l'aller, 1 h 53 au retour; Charleroi, 1 h 23 à l'aller, 1 h 42 au retour.

L'équipe du soir commence à 14 heures mais, pour arriver à temps la plupart des travailleurs doivent partir de chez eux avant midi. C'est le cas pour ceux venant de Zele qui prennent le train de 11 h 42, de Landen 11 h 53, de Zottegem 11 h 52, de Oudenaarde 11 h 37 et Tournai 11 h 54.

L'équipe du soir termine à 22 heures mais les travailleurs d'Oudenaarde et de Zele n'ont plus de train pour rentrer chez eux. Arrivent chez eux après 23 heures, les travailleurs venant de Tournai: 23 h 18, Geraardsbergen: 23 h 28, Mons 23 h 13, Braine-l'Alleud: 23 h 03; Nivelles: 23 h 16, Landen: 23 h 22, Dendermonde: 23 h 20. Arrivent après 24 heures, les travailleurs habitant Zottegem: 0 h 08, Charleroi: 0 h 53.

Même conclusion: soit l'emploi des véhicules individuels, soit l'augmentation du réseau de bus privés par Volkswagen. A Oudenaarde et Zele, actuellement desservies s'ajouteraient Zottegem, Dendermonde, Landen, Leuven, Mons et Charleroi, soit le transport de 400 personnes, soit aussi autant de clients en moins pour le rail.

C'est une illustration des nouveaux horaires qui suppriment totalement, pour beaucoup de gens la possibilité de travailler dans des entreprises pratiquant le système de la journée continue, à moins de recourir au transport individuel, qui est, je crois le but poursuivi par M. le ministre!

Il est vrai que vous investissez, et c'est heureux, dans l'acquisition de nouvelles voitures et motrices, mais vous négligez trop l'entretien des voies et la rectification des trop nombreuses courbes de notre réseau. C'est à cause de ce chemin de fer hérité de l'explosion économique du siècle dernier que la vitesse commerciale est faible eu égard aux progrès techniques enregistrés depuis lors.

C'est une nécessité sine qua non que d'entretenir convenablement les voies si l'on veut améliorer sensiblement l'attractivité du chemin de fer.

Vous avez, je le concède, favorisé les retombées économiques de votre budget puisqu'un effort particulier, dans le cadre général de l'austérité, sera fait pour l'acquisition de nouvelles voitures et wagons. Cette préoccupation devrait être la vôtre à tous les instants. On ne peut plus se permettre, à l'heure présente, d'engager des dépenses sans penser à l'emploi. Tout s'imbrique aujourd'hui.

Mais si l'industrie voit son avenir un peu moins compromis, il n'en va pas de même des sociétés de transport elles-mêmes qui perdent régulièrement des emplois.

Les conducteurs et les gardes de la SNCB sont particulièrement inquiets. Il en va de même pour certaines catégories d'agents de la SNCV et des STI. D'autre part, la fermeture d'outils à Cockerill-Sambre menace également de nombreux emplois ferroviaires. Avez-vous un plan de réaffectation de ces milliers d'agents?

En ce qui concerne la SNCV, la politique que vous y menez ne correspond pas aux besoins d'une bonne harmonisation entre la SNCB et cette société.

La compression du personnel y est insupportable et elle s'accompagne d'un recul social important comme le prouve votre volonté de réintroduire les services coupés et ce au mépris de la sécurité des usagers. Vous devez savoir que les chauffeurs, ces *one man car*, vont aller au bistro si vous réintroduisez le système des coupures importantes.

Obliger les agents à partir plus tôt à la retraite c'est aussi déplacer les problèmes. Par de telles dispositions vous mettez en péril l'avenir de notre système de pensions.

Comment concilier la réduction des programmes d'investissement que vous préconisez avec la nécessité d'acquiescer les nombreux bus nécessaires pour remplacer la suppression de certaines lignes ferroviaires et des 250 haltes prévues?

Un mot pour déplorer les lacunes administratives de la CEE en matière de transport par route. Que faites-vous, monsieur le ministre, pour alléger ou supprimer les formalités douanières exigées des transporteurs routiers?

L'Europe sans frontières, la libre circulation des personnes et des biens, tout cela fait du sur place depuis trop longtemps. Il doit exister des moyens plus simples et qui répondent aux exigences du ministre des Finances pour régler ces formalités paralysantes.

Les bateliers se plaignent également de l'absence de prise en compte de leurs problèmes. Les primes de déchirage sont jugées insuffisantes. Et le flou qui entoure les prochaines augmentations de tarifs ne laisse pas de les inquiéter.

Il est vrai que chez vous diminutions des budgets et augmentations des tarifs, vont toujours de pair! Monsieur le ministre, au cours de l'année 1983 et au début de cette année, les personnels de la Sabena et de la Régie des Transports maritimes ont fait l'objet de menaces répétées de votre part.

Comme toujours vous estimez qu'ils sont trop nombreux.

Pour les premiers et alors que la situation financière de la Sabena est positive grâce à leurs sacrifices, vous menacez de privatiser complètement la compagnie s'ils persistent à réclamer un retour progressif à leur situation barémique antérieure.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Comment peut-on privatiser une société anonyme?

M. Vercaigne. — C'est une société anonyme qui n'en est pas une. Vous en avez fait vous-même la démonstration, lors d'une interpellation.

Vous avez même, si j'ai bonne mémoire, cité les dix commandements d'une société anonyme. Vous connaissez très bien la situation de cette société et vos menaces ne sont pas vaines.

C'est vraiment une politique à l'américaine que vous voulez imposer. Pour vous un service public doit être, à tout prix, en boni tout comme une société commerciale.

Votre conception est donc diamétralement opposée à la notion communément admise pour les services publics, avant tout des sociétés de services qui ne négligent aucun utilisateur potentiel. Le recours à une société canadienne pour dresser le bilan souhaité de la SNCB est révélateur à cet égard. Quarante millions pour permettre de dresser un état des lieux alors que cela pourrait être fait sans bourse délier par les agents eux-mêmes.

M. Dalem. — Vous y croyez?

M. Vercaigne. — Vous n'avez pas confiance mais vous demandez à des cow-boys de procéder à cet état de choses.

M. Dalem. — Cela n'a pas de valeur.

M. Vercaigne. — Il n'y a que les membres du cabinet de M. le ministre qui ont de la valeur.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Vous avez l'habitude de l'autocritique; je vous comprends.

De heer Geldolf. — Soms is autokritiek beter dan sommige van uw misplaatste aprilgrappen, mijnheer de minister.

M. Vercaigne. — Votre conception est tout à fait surannée, monsieur le ministre. J'ai déjà eu l'occasion, en votre absence, de signaler à cette tribune qu'il n'y a plus d'internationale communiste alors qu'il existe une internationale libérale, une internationale socialiste et une chrétienne. Vous devez relire les classiques; vous considérez toujours notre doctrine comme un dogme. Cela n'en est pas un; c'est quelque chose de vivant.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Le mouvement n'est pas apparent, vous savez.

M. Vercaigne. — Je répondrais que le *Canadian National Railways* ou le *Canadian Pacific Railways* sont deux sociétés qui n'ont aucun rapport de comparaison avec la SNCB.

Là-bas, il s'agit d'un pays immense, aux grands espaces, avec peu de lignes, mais très étendues.

Monsieur le ministre, votre plan de restructuration devait s'accompagner de mesures tendant à harmoniser les différents modes de transports publics et à faciliter les arrivées et les départs dans les gares points d'arrêt des intercités et interrégionaux.

Où en êtes-vous? Tous les bus supplémentaires sont-ils commandés? Combien de places de parking nouvelles ont-elles été mises en place? La liaison radio entre le dispatching des gares et les bus est-elle assurée? Allez-vous, comme en Flandre, mettre en place des locaux ou emplacements pour bicyclettes et vélomoteurs? La campagne d'information du public me semble très modeste et n'a pas réellement démarré. Quelles sont vos intentions en la matière?

Je vous signale que plusieurs agents interrogés m'ont, objectivement, signalés qu'ils ne croyaient pas à une meilleure coordination entre les bus, trams et la SNCB, vu les moyens mis en œuvre et l'absence de mesures jusqu'à présent. Cela n'est pas un bon présage pour la bonne réussite d'une meilleure coordination.

La recapitalisation de la SNCB s'est opérée en 1983 de manière incomplète. Dans le monde actuel et pour une société qui brasse annuellement plus de cent milliards, il est impératif de disposer d'un fond de roulement suffisant. Vous semblez coupler, monsieur le ministre, une nouvelle augmentation de capital et un effort plus important d'assainissement. Selon vous, monsieur le ministre, dans quelle direction faut-il assainir davantage? Sachant que la plus grosse part des dépenses est constituée des salaires et des pensions qui sont à charge de la seule société, de combien d'unités faudrait-il diminuer le personnel pour que vous consentiez à recapitaliser cette entreprise publique?

Au moment de votre arrivée aux affaires, la SNCB comptait un peu moins de 70 000 agents. Depuis, ce nombre a fondu d'environ 7 500 unités. Une nouvelle saignée dans le personnel sera opérée lors de la mise en œuvre de vos plans de restructuration. A quel niveau situez-vous le nombre d'agents nécessaires dans un avenir rapproché et à moyen terme?

Vous comprendrez que ces questions s'imposent car nous ne voyons pas très clair dans l'évolution future de la SNCB et des autres moyens de transport, notamment du fait que, dans votre plan de restructuration, le service des marchandises et les messageries sont également programmés.

La fusion entre la SNCV et certaines STI fait-elle des progrès? Là encore, une vision plus claire est nécessaire, ne fût-ce que pour tranquilliser les agents qui s'interrogent sur leur avenir, ce qui est tout à fait légitime.

Monsieur le ministre, vous aurez compris, à travers mes multiples questions que la définition d'une politique cohérente est plus que jamais urgente. Au moment où vous débattiez de la situation des finances publiques de ce pays, il est grand temps qu'une concentration valable s'instaure entre vous et le ministre des Travaux publics. Après avoir réalisé le réseau remarquable d'autoroutes et de routes rapides, je crois que le temps est venu de consacrer les moyens qui restent à moderniser nos chemins de fer en faisant glisser des sommes importantes des Travaux publics vers les Communications. L'absence d'une politique bien définie vous condamne et condamne par conséquent ce budget. Un peu moins de comptabilité tracassière et un peu plus de politique prévisionnelle, voilà ce que nous souhaitons.

Un dernier mot, monsieur le ministre, les technologies nouvelles sont à la mode. Dans le domaine des transports, les changements sont rapides et constants. Notre savoir-faire y est grand et notre ingéniosité est très prisée à l'étranger. Nos chercheurs et des industriels ont mis au point un moyen de transport qui pourrait révolutionner nos modes de déplacement dans les villes de moyenne importance. Il s'agit du « transport automatisé urbain » dont le trajet inaugural date de plus d'un an sur la ligne d'essai de Jumet. Vous savez que d'autres pays, dont la France, travaillent dans la même direction. Vous connaissez le Val qui est déjà opérationnel. Ne croyez-vous pas qu'il convient de donner rapidement un coup de fouet à ces chercheurs en vue d'arriver le plus tôt possible à une réalisation concrète?

De quelle manière et pour quels montants votre département intervient-il dans la réalisation précitée?

La décision à propos du choix de l'implantation du TAV interviendra-t-elle bientôt?

Voilà des questions concrètes qui attendent des réponses tout aussi concrètes de votre part.

En guise de conclusion, je dirai que l'importance économique de votre département n'est plus à démontrer. Vous gérez près de 120 milliards et vos décisions concernent directement plus de 100 000 personnes et des millions indirectement. C'est par vous qu'un certain type de société sera possible ou pas. Les indications contenues dans le rapport démontrent à l'évidence que, trop souvent, seules les économies vous intéressent.

Aucune indication sur le moyen et le long terme ne figure au rapport qui pourrait nous indiquer comment vous voyez les transports en commun de l'avenir. Cela nous inquiète et nous contraint à combattre une politique qui apparaît aux yeux du plus grand nombre comme étant, en fait, une politique antiservices-publics.

Nous aimerions nous tromper, mais rien ne l'indique. Ce sera une raison suffisante pour repousser ce budget dont l'austérité ne va pas qu'à sens unique.

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

De heer Gerits. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, zowel door zijn opdracht als door zijn wijd verspreid internationaal karakter over zeven landen van West-Europa, was de voorgenomen uitbouw van Eurocontrol voor meer dan twintig jaar ongetwijfeld in verschillende opzichten een project waarvoor enthousiasme kon worden opgebracht. Groei en ontwikkeling beantwoordden echter geenszins aan de grote verwachtingen en aan de groots opgevatte internationaal georganiseerde luchtverkeerscontrole. Van dit alles is slechts een beperkt centrum overgebleven in Beek bij Maastricht en een indrukwekkende administratie in Brussel in de Weststraat.

De meeste van de deelnemende landen gaven er de voorkeur aan hun eigen nationale verkeerscontrole tot ontwikkeling te brengen. Alleen België en het groothertogdom Luxemburg boven 6 500 meter en een beperkt deel van het Noordduitse luchtruim boven 7 500 meter worden vanuit Beek gecontroleerd. Op die manier zijn wij wel ver verwijderd van het oorspronkelijk, gigantisch en op zichzelf zeker prijzenswaardig doel.

Bij gelegenheid van de noodzakelijke vernieuwing of verlenging van het in februari 1983 eindigend internationaal akkoord, was het nogal evident dat de problematiek van het oorspronkelijke doel opnieuw aan de orde kwam en aanleiding gaf tot hernieuwde pogingen om een groter deel van de oorspronkelijke opzet te verwezenlijken.

Uiteraard kon men echter moeilijk voorbij aan de slechte ervaringen van de voorbije twintig jaren en aan de bedroevende realiteit op het terrein zelf. Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken dat de vier ministers van Verkeer van Duitsland, Nederland, Luxemburg en België in november 1982 heel snel en eensgezind opteeden voor een beperking van het definitief centraliseren in Beek van de controle van deze vier landen tot het *en route*-verkeer boven 30 000 voet, zijnde ongeveer 10 000 meter. Het lager vliegend verkeer zou definitief opnieuw nationaal worden gecontroleerd.

Des te verrassender kwam dan ook de nieuwe beslissing over van dezelfde ministers van dezelfde landen, van september 1983, nauwelijks tien maanden later dus. Met een ommezwaai van 180 graden werd geopteerd voor totale centralisatie in Beek van alle *en route*-verkeer. Wel werd de realisatie hiervan voor de diverse landen gespreid in de tijd: voor België tegen 1988-1989, voor Nederland tegen de tijd dat het centrum van Beek zijn nieuwe taak zal aankunnen en voor Duitsland pas van 1995 af.

Mijnheer de minister, ik verzoek u er niet aan te twijfelen dat ik voorstander ben van internationale samenwerking, zeker op Europees vlak wanneer dit binnen aanvaardbare termen kan worden geregeld. Ik ben ook voorstander van de opvatting dat men de uiterste middelen moet aanwenden om de luchtvaartbeveiliging maximaal te verzekeren.

Wij hebben nochtans fundamentele reserve, in dringende vragen en onrustige twijfels omtrent de optie die genomen werd. Op de eerste plaats omdat wij er niet van overtuigd zijn dat wij met de gekozen optie de grootste beveiliging van het drukke luchtvaartverkeer, van diverse aard, boven ons land zouden kunnen garanderen. En vervolgens omdat wij twijfels hebben over verschillende aspecten van het protocol en zijn uitvoering. Wij zijn niet gerust over het feit dat de overdracht van taken niet in alle landen gelijktijdig gebeurt en niet aan vaste data werd gebonden. Wij zijn ongerust bij de vaststelling dat Duitsland per 1 januari 1984 Karlsruhe opnieuw in nationaal beheer nam en tegen 1990-1992 een geheel nieuw eigen volledig geïntegreerd systeem in dienst zal nemen.

Wij hebben vragen over de garanties nopens het engagement van Nederland, dat samen met andere belangrijke Europese partners, ons ook tijdens het vorig akkoord in de steek heeft gelaten.

Wij vrezen dat uiteindelijk alleen België zijn opdrachten aan Beek zal toevertrouwen en er enkel internationale contacten zal hebben met het personeel.

Welke garanties zijn voorhanden waaruit blijkt dat de contracterende partners van bij de aanvang van de vernieuwing en verruiming van Beek, hun billijk evenredig deel gaan bijdragen, zowel inzake investeringen als inzake operationele kosten?

De minister kent het alternatief voorstel dat wij samen met de christelijke vakbond van communicatiemiddelen hebben uitgewerkt en ook met de steun van Fabrimetal blijven verdedigen. Het komt erop neer het hele grondgebied van België als een groot « naderingsgebied » te beschouwen. Het houdt in dat alle luchtverkeer dat bij ons niet landt of opstijgt, en ons grondgebied overvliegt op een hoogte boven *flight-level* 245, zijnde zeventienduizendvijfhonderd meter, vanuit Beek wordt gecontroleerd en begeleid. Het gaat uit van de steeds meer gehuldigde opvatting dat vliegtuigen op de meest economische manier moeten worden begeleid van of tot hun kruissnelheid. Ongetwijfeld kan ook de capaciteit van de luchthaven op die wijze optimaal worden gebruikt.

Het is even onbetwistbaar dat belangrijke brandstofbesparingen daardoor kunnen worden gerealiseerd, en dat de milieuhinder in belangrijke mate, zelfs tot een minimum kan worden beperkt.

De minister weet uit zijn rijk gestoffeerd dossier dat ons voorstel gunstige implicaties heeft inzake tewerkstelling. Het betekent het behoud van de bestaande arbeidsplaatsen en op middellange termijn, vanaf 1989, de realisatie van een tweehonderdtal nieuwe, meestal hoog gekwalificeerde betrekkingen.

Men mag anderzijds niet voorbijgaan, en het is ook met klem bevestigd en uitvoerig toegelicht door de diensten van Fabrimetal, aan de zeer negatieve gevolgen voor onze eigen elektrische en elektronische industrie, indien de optie van september 1983 en de overdracht van bevoegdheden naar Beek, die daaruit voortvloeit, zonder meer zou doorgaan.

Is het nodig daaraan nog toe te voegen dat, aangezien de werkingskosten voor 80 pct. uit personeelskosten bestaan, internationale organismen en dus ook Eurocontrol-Beek, niet in alle opzichten besparingen meebrengen?

Iedereen weet toch dat de salarissen er ruim het dubbele zijn van de nationale barema's. Iedereen weet toch ook dat zij nationaal geen belastingen betalen en dus voor de Schatkist niets bijbrengen. Iedereen vraagt zich af uit welke tijd van overvloed die regelingen komen en in hoever zij nog steeds behouden mogen blijven.

Ik wil eindigen met te wijzen op enkele voordelen verbonden aan investeringen voor deze opdracht te Zaventem.

Op de eerste plaats worden, naast alle werkingskosten, ook alle investeringslasten integraal verhaald op de gebruikers. Investeringskosten komen voor ons land in feite neer op voorfinancieringen zonder enig risico. Daarnaast is het bewezen door gegevens van Eurocontrol zelf, dat 90 pct. van de betalende gebruikers bestaat uit buitenlandse maatschappijen.

Het interesseert de Belgische industrie op eigen bodem en in normale voorwaarden kansen te krijgen voor deze belangrijke opdrachten. Zij wil en kan daarmee referenties verwerven voor latere competities in het buitenland. Dit kan maar indien resoluut de weg gevolgd wordt van de eigen internationale uitbouw van de controle te Zaventem.

In het centrum te Beek kan *hic et nunc* iedereen zelf *de visu* vaststellen, dat de Belgische elektrische en elektronische bedrijven namelijk aanwezig zijn in de technologische apparatuur aldaar.

Mijnheer de minister, de problematiek van Eurocontrol is voor ons geen element om uw beleid in het departement van Verkeerswezen negatief te beoordelen of uw begroting af te keuren.

Ik heb nochtans gemeend, in deze openbare vergadering uiting te moeten geven aan een aantal inzichten en bekommernissen die wellicht alsnog afwijken van de uwe. Vele dingen zijn wellicht nog niet onomkeerbaar of definitief afgehandeld.

Ten slotte vraag ik u, onverwijld voor de Regie der Luchtweegen de nodige voorzieningen te treffen en in een voldoende capaciteit te voorzien om aan alle mogelijkheden het hoofd te kunnen blijven bieden. Aldus zou alleszins kunnen worden voorkomen dat België opnieuw in deze belangrijke aangelegenheden, volledig zou afhangen van beslissingen die door anderen worden genomen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. le baron Clerdent. — Monsieur le Président, chers collègues, en juillet 1983, je me suis permis, monsieur le ministre, de vous interroger

sur le tracé éventuel d'un futur TGV, réunissant à travers notre pays les réseaux de chemin de fer français et allemand. Vous m'avez fait savoir qu'il était prématuré à ce moment de s'inquiéter de la configuration définitive de ce tracé.

Plusieurs mois s'étant écoulés depuis lors et sachant par expérience que lorsqu'une intervention n'est plus prématurée, elle risque d'être tardive, je crois bien faire en attirant à nouveau votre attention sur l'importance de la solution qui sera donnée à ce problème.

En abordant ce sujet, il convient tout d'abord de rappeler quelques caractéristiques du TGV. La très grande vitesse sur rail — 250 à 300 kilomètres/heure instantanés — réclame un matériel roulant ultra-perfectionné coûteux et l'établissement de lignes nouvelles, à tracé beaucoup plus rigide que les lignes classiques, et à équipement plus complexe.

Le TGV est à ce point onéreux qu'on s'efforce d'en modérer le coût en admettant des rampes sans commune mesure avec celles des lignes anciennes: 35 millimètres par mètre au lieu de 10 entre Paris et Lyon. De cette manière, on épouse mieux le relief et les terrassements sont moins importants.

De plus, la rame automotrice TGV est conçue pour rouler aussi sur voie normale, ce qui lui permet de pénétrer au cœur des grandes agglomérations pourvoyeuses de trafic sans qu'on doive, à frais énormes, en saccager le tissu urbain: l'écartement des rails étant partout le même, la rame TGV atteint le centre de la cité en roulant sur des voies classiques existantes, ou améliorées, ou construites, mais à moindres frais, selon les normes anciennes.

C'est ainsi que, sur les 750 kilomètres du parcours de la rame automotrice TGV qui relie Paris à Marseille, 270 seulement sont en infrastructure TGV et sont les seuls à accélérer le parcours. Et encore le gain de temps n'y est-il dû qu'en partie à la très grande vitesse, le surplus étant imputable au raccourcissement de 84 kilomètres dont bénéficie le nouveau tracé.

Grâce à cette souplesse qui donne la possibilité de passer aisément du réseau TGV au réseau normal, le TGV français dessert non seulement de grandes agglomérations, mais également des villes comme Chalon-sur-Saône, 60 000 habitants, Chambéry, 50 000 habitants, Annecy, 55 000 habitants.

Chaque grand pays, soucieux de mettre en valeur sa technologie, étudie des solutions qui lui sont propres dans le domaine du transport rapide par chemin de fer. L'Angleterre s'intéresse au système APT, *Advanced Passengers Train*. L'Allemagne poursuit ses recherches sur la technique de la sustentation magnétique associée au moteur linéaire, mode de transport qu'elle espère rendre opérationnel avant la fin du siècle. C'est pourquoi elle n'envisage la circulation des trains TGV sur son territoire que jusqu'à Cologne et sur les voies existantes, éventuellement améliorées.

Je dirai, sans jeu de mots, qu'elle nous montre la voie à cet égard car, compte tenu des contraintes budgétaires et du coût extrêmement élevé d'une ligne entièrement en site propre, compte tenu également de la nécessité de ne pas sacrifier des milliers d'hectares de terres agricoles et de ne pas bouleverser les agglomérations desservies, la Belgique aurait le plus grand intérêt à limiter la construction de la ligne TGV en site propre et à utiliser la ligne Hal-Bruxelles et la ligne Bruxelles-Liège raisonnablement modernisées.

L'amélioration du tracé actuel de cette dernière ligne permettrait d'y apporter la vitesse à 160 kilomètres à l'heure. Une nouvelle section TGV ne devrait alors être construite qu'entre Chênée et la frontière allemande pour court-circuiter le médiocre tracé actuel qui, de toute façon, ne peut subsister tel quel.

Cette solution réduirait les dépenses et, en tout état de cause, améliorerait les relations normales entre Bruxelles, Liège et les villes intermédiaires.

Enfin, je souligne que cette solution est rigoureusement conforme aux mérites géographiques de Liège qui, depuis le début du chemin de fer, a toujours été un carrefour international où se croisent l'axe Bâle-Amsterdam et les liaisons France-Allemagne, Pays scandinaves et Europe centrale.

Le passage du TGV par Liège confirmerait cette vocation internationale plus nécessaire que jamais au développement de la région. Celle-ci est l'un des premiers carrefours autoroutiers européens; elle dispose d'un aéroport à caractéristique internationale; elle est tout naturellement apte à être un point d'éclatement des trafics.

L'inscription de Liège sur la carte du réseau TGV européen fortifierait encore le rôle de notre pays dans le concert des relations internationales.

Je veux espérer que cette considération retiendra toute votre attention. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

De Voorzitter. — Her woord is aan de heer Vannieuwenhuyze.

De heer Vannieuwenhuyze. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting 1984 van het departement van Verkeerswezen willen wij uw welwillende aandacht vragen voor de problemen die er ook na de toepassing van het herstructureringsplan van de NMBS zullen zijn voor de gebruikers van het spoor van en naar de Westkust.

Het is algemeen bekend dat voor de gebruikers van de lijn Brussel-Gent-De Panne of de spoorlijn 73, de huidige bediening niet voldoet. Dit heeft vooral te maken met de lage frequentie van de verbindingen en met de lange ritduur, zonder te spreken van de slechte staat waarin de reizigerswagens verkeren. Daarbij komt vanaf 3 juni 1984, bij het van kracht worden van het herstructureringsplan van de NMBS, dat alle reizigers te Gent zullen dienen over te stappen, met het gevaar dat zij vooral 's morgens, het traject rechtstaande, bij gebrek aan voldoende zitplaatsen, zullen moeten afleggen. Voor iemand die van de eerste januari tot de 31e december enkel de trein als verplaatsingsmiddel heeft om zijn brood te verdienen, is dit allesbehalve aangenaam of een verbetering.

Het huidige treingebruik zou heel wat kunnen stijgen indien de spoorlijn 73 werd geoptimaliseerd. Dit houdt in, de elektrificatie van de lijn 73, het inleggen van intercitytreinen, interregiotreinen, stoptreinen en forenzentreinen naargelang van de behoeften, het zorgen, binnen het bedieningsgebied van de overgebleven stations, voor vlotte en snelle busverbindingen van en naar de stations. Voor diverse stations moeten meerdere stopplaatsen worden afgeschaft en moet er worden gezorgd voor voldoende parkeerplaatsen voor de opvang van de auto's en de fietsen.

Deze optimalisatie van de spoorlijn, weldra gaande over Geraardsbergen, Gent en De Panne kan slechts geschieden na de elektrificatie. Het is van groot belang voor de huidige gebruikers van de lijn, maar vooral ook voor de ontsluiting van het oosten en het midden van West-Vlaanderen en van de Westkust en voor het meer aantrekkelijk maken van het treinverkeer in het voordeel van het toerisme.

Ook voor de minder geïndustrialiseerde regio's in West-Vlaanderen, gaande van het Tieltsse over Veurne en Diksmuide tot de Westkust is de elektrificatie van de spoorlijn 73 noodzakelijk. Uit deze regio's komen het grootste aantal pendelaars, die dagelijks, jaar in jaar uit, dienen gebruik te maken van deze lijn en elke dag een verplaatsing heen en terug doen van minimum vier uur. Grote pendel en slechte verbindingen met het openbaar vervoer naar de grote dienstencentra, bijvoorbeeld Brussel, heeft een grote invloed op de emigratiecijfers. De regio's bediend door de lijn 73 zijn gekenmerkt door een te groot migratiesaldo.

Tevens moeten optimale kansen worden geboden om de industrieterrainen gelegen langs genoemde spoorlijn en meer bepaald de industrieterrainen van Veurne en Diksmuide, die het statuut kregen van nationaal belang, tot volledige ontwikkeling te laten komen. Fundamenteel voor het welslagen van het hele programma tot ontwikkeling van het gebied is uiteraard het optimaal functioneren van de kernen. Het optimaal functioneren van een stedelijk centrum wordt uiteraard sterk beïnvloed door de bereikbaarheid, die hier onvoldoende is, ook wat het openbaar vervoer betreft.

De elektrificatie zou de mogelijkheid moeten bieden om noodomleidingen te realiseren voor de lijn 50 Brugge-Gent-Brussel en voor de lijn 66 Kortrijk-Gent-Brussel. Deze beide lijnen zijn reeds geëlektrificeerd en volledig uitgerust. Dat dit van uitzonderlijk belang kan zijn, hebben wij de laatste tijd kunnen ervaren bij bepaalde ongevallen of defecten op de spoorlijn tussen Oostende en Gent. Doch niet alleen bij ongevallen, maar ook bij overbelasting, dringende werken of andere dergelijke omstandigheden zou de elektrificatie van genoemde spoorlijn zeer nuttig zijn.

De elektrificatie zou zeker ook het middel zijn om de lage frequentie van de verbindingen en vooral de lange ritduur voor de dagelijkse gebruikers te verbeteren. Vandaag bedraagt de reisduur van Gent tot De Panne, een afstand van 87 kilometer, per directe trein alleen al circa 80 minuten. Dit betekent een commerciële snelheid van circa 65 kilometer per uur. Algemeen wordt aangenomen dat een commerciële snelheid van 80 kilometer per uur nodig is om enige invloed te krijgen op dat deel van de markt dat in de greep is van de personenauto.

Volgens het herstructureringsplan zou de Westkust op de lijn Brussel-Gent-De Panne van 3 juni 1984 af bediend worden door interregiotreinen, die rijden van De Panne over Gent naar Geraardsbergen en terug

met stilstanden te Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Panne, Gent, Zottegem, Lierde en uiteindelijk Geraardsbergen en door twee forenzentreinen, die 's morgens van De Panne naar Brussel rijden en 's avonds van Brussel naar De Panne met stilstanden te Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Aarsele, Deinze en Gent. Het inleggen van deze interregiotreinen en het afschaffen van een aantal haltes zou een verhoogde commerciële snelheid moeten kunnen waarmaken, indien tenminste de gerealiseerde tijdswinst niet integraal verloren zou gaan door de overstap- en wachttijd voor de reizigers van spoorlijn 73 te Gent in de richting van Brussel of De Panne.

De optimale verbindingsmogelijkheden naar de Oostkust, Oostende, Blankenberge en Knokke, zowel qua frequentie als qua snelheid, tonen aan hoe belangrijk deze zijn voor de toeristische ontwikkeling en aantrekkingskracht van de streek. Dit zou ook voor de Westkust moeten worden mogelijk gemaakt, nu wij toch aan hervormingen toe zijn, door een gecoördineerd openbaar vervoer en ontsluitingsplan voor de Westkust. Nu heeft de Westkust slechts één lijn, die bovendien op 3 kilometer van de kust eindigt, namelijk te De Panne-Adinkerke. Tussen het eindstation in De Panne en de diverse kustgemeenten, zoals Koksijde, Nieuwpoort, alsook Duinkerken en Calais, zouden de verbindingen moeten worden geoptimaliseerd.

De optimalisatie van de spoorlijn Gent-De Panne kan slechts geschieden na de elektrificatie van de lijn Deinze-De Panne, mits, zo mogelijk, het opheffen van de overstappen te Gent in de richting van Brussel en omgekeerd, mits het inleggen van treinen op een vroeger en later uur tijdens de weekends en mits een splitsing of beter, mits het op dubbel spoor brengen van de spoorlijn Diksmuide-De Panne-Duinkerken.

De elektrificatie van de lijn is niet alleen belangrijk voor de pendelaars van elke dag en voor de algemene streekontwikkeling, maar ook voor het toerisme aan de Westkust. Zoals de herstructurering nu is opgevat, betekent het een trage verbinding. Daarenboven is het overstappen en de ongemakken van het overstappen met het hele gezin, bekapt met reiskoffers, zeker geen aanwinst. Dat is helemaal geen publiciteitsmoment voor de Nationale Maatschappij van de spoorwegen of voor het toerisme aan de Westkust. In afwachting van de elektrificatie zou echter, althans in het hoogseizoen en op toeristisch belangrijke momenten, de mogelijkheid moeten bestaan om speciale toeristentreinen in te leggen die een directe verbinding geven tussen Brussel en de Westkust.

Uit een studie van de Gom-West-Vlaanderen blijkt dat het aantal reizigers per kilometer spoorweglijn zou worden verdubbeld indien deze optimalisatie zou worden gerealiseerd. Een verbetering van de treinverbinding zou een potentiële groep reizigers aantrekken. Naast de personen die occasioneel naar Gent of Brussel gaan of naar de Westkust komen en dit nu nog met de auto doen, bevat deze groep vooral drie soorten van reizigers: pendelaars, toeristen en scholieren.

Uit een aantal onderzoeken blijkt dat nagenoeg 25 pct. van de beroepsbevolking is aangewezen op pendel om werk te vinden. Men pendelt meestal naar Gent en Brussel en in mindere mate naar Kortrijk, Brugge en Roeselare. Heel wat meer personen zouden gebruik maken van het openbaar vervoer indien er voor een snelle en geregelde verbinding met het binnenland zou worden gezorgd, vooral 's morgens en 's avonds. Ook heel wat leerlingen uit het middelbaar, hoger niet-universitair en universitair onderwijs zouden zeker wekelijks, maar eerder dagelijks, nu het internaat zo duur is geworden, gebruik maken van het openbaar vervoer, indien een beter uitgebouwde service werd verleend. Alleen te Tielt al, gekend als een scholencentrum, volgen ongeveer 6 000 leerlingen middelbaar onderwijs. Zij komen van buiten de stad of uit het arrondissement. Meer en meer leerlingen doen dagelijks de verplaatsing per spoor.

Naast de Westkust doet de lijn 73 een aantal plattelandstreken van West-Vlaanderen aan die het op toeristisch gebied vooral moeten hebben van de uitbouw van het eendagstoerisme. Ook op deze groep toeristen moet worden gemikt als potentiële gebruikers. De VVV's van deze steden en de NMBS zouden hier heel wat promotieprojecten kunnen opzetten.

Tenslotte, mijnheer de minister, moeten wij u zeggen dat er grote vrees heerst bij de dagelijkse treingebruikers, vooral bij diegenen die vanaf 3 juni eerstkomend hun stopplaats afgeschaft zien. Tot op heden kennen zij noch de uurregeling van de treinen, noch van de busdiensten van de buurtspoorwegen die ze tot het dichtstbij gelegen station moeten brengen om op tijd het werk te bereiken. Hoe gaat deze vaste cliënteel worden ingelicht. Wanneer mag zij de onontbeerlijke inlichtingen verwachten?

Een goede start van deze herstructurering is van groot belang. Om al deze redenen, mijnheer de minister, dringen wij aan op een buitengewone

inspanning voor de lijn 73 die steeds op alle gebied stiefmoederlijk werd behandeld. In de plaats van de reizigers af te stoten, is het wenselijk deze lijn aantrekkelijk te maken.

Namens alle collega's die bijna dagelijks gebruik maken van spoorlijn 73 — en wij veronderstellen in hun naam te mogen spreken —, vragen wij alle maatregelen te treffen voor de verbetering, maar vooral voor de elektrificatie van deze lijn. Als deze lijn aantrekkelijker is dan zal het toerisme aan de Westkust worden bevorderd evenals de ontwikkeling van de achtergebleven gebieden. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Lagneau. — Monsieur le Président*, monsieur le ministre, chers collègues, le plan de restructuration, en cours d'application, veut faire des chemins de fer un moyen de transport à moyenne et à longue distance.

Dès lors, les arguments que je vais rappeler à votre bienveillante attention, monsieur le ministre, en faveur de l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain, qui devrait être poursuivie par la suite vers Valenciennes, auront certainement votre approbation. La presse a d'ailleurs fait état, il y a quelques jours, de ce que telles étaient bien vos intentions et mon objectif est d'obtenir que l'ensemble de cette modernisation soit effectué très rapidement tant les raisons qui plaident en sa faveur sont lumineuses.

Actuellement, les voyageurs entre Mons et Quévrain doivent changer de train à Saint-Ghislain. Cette situation a de multiples conséquences néfastes: beaucoup de voyageurs venant des localités situées entre Saint-Ghislain et Quévrain préfèrent se rendre dans cette localité en voiture plutôt que de subir les inconvénients d'un changement de train. Certains de ceux qui font appel à leur voiture pour parcourir quelques kilomètres estiment plus simple de poursuivre jusqu'à leur destination finale en voiture. L'afflux considérable de voitures à Saint-Ghislain provoque des difficultés de circulation et de stationnement et le commerce local n'y gagne certainement pas. Au total, perte de clients pour la SNCB, pollution accrue dans un quartier de Saint-Ghislain, surcharge de la circulation et accroissement de l'insécurité routière.

Pour ces raisons, de nombreux habitants de Quévrain et des environs délaissent les villes de Saint-Ghislain et de Mons et préfèrent se rendre dans les villes françaises proches pour effectuer des achats.

Enfin, l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain éviterait dans cette ville, et pour les rames de marchandises, un changement de locomotive dans une gare déjà surchargée.

L'électrification entre Saint-Ghislain et Quévrain, soit environ sur dix kilomètres, peut se faire dans de bonnes conditions, car le terrain est favorable et n'impose pas d'ouvrage d'art important. La rentabilité est assurée.

Ces arguments, monsieur le ministre, émanent d'importants fonctionnaires de la SNCB. Je crois, dès lors, que vous les adopterez et que nous pourrions nous diriger vers la solution souhaitée.

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

Enfin, au lieu de deux types de matériel pour assurer cette liaison, un seul suffirait en cas d'électrification.

La nécessité de cette électrification est tellement évidente qu'elle est réclamée depuis des années par tous ceux qui exercent dans la région de Mons-Borinage une responsabilité publique. Parmi eux, citons:

L'Idéa, les collèges communaux des villes et communes concernées, la chambre de commerce de Mons, le Conseil économique régional wallon, tous les parlementaires de l'arrondissement de Mons.

En faveur de l'électrification jusqu'à Valenciennes, je rappelle que cette ligne, en terrain plat, est favorable à la circulation des rames lourdement chargées et qu'elle serait fort utile pour dégorger les lignes Aulnoye-Charleroi ou Aulnoye-Mons, fort encombrées.

Avant la guerre, monsieur le ministre, la liaison ferroviaire entre Mons et Valenciennes fonctionnait remarquablement bien. Interrompue durant l'occupation, elle n'a pas été rétablie et je le regrette vivement.

Mes conclusions seront brèves. Il reste un espoir d'obtenir cette électrification, puisque la presse, faisant allusion à votre plan de restructuration, l'a mentionnée comme un des objectifs dont je veux croire qu'il est à court ou à moyen terme. C'est dans ce sens que je plaide aujourd'hui.

Je ne crois pas que, sur le fond, l'on puisse mettre en doute la nécessité d'effectuer cette modernisation. J'espère que vous aurez à cœur de ne

pas tarder à accomplir les démarches requises et accorder les crédits nécessaires à ces travaux.

Enfin, l'arrondissement de Mons étant, de tous les arrondissements belges, le plus durement touché par le chômage, lui fournir des moyens de transport convenables, serait lui donner un atout économique dont il a le plus grand besoin. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Panneels.

Mevrouw Panneels-Van Baelen. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, naar aanleiding van de bespreking van de begroting van Verkeerswezen zou ik even de aandacht willen vragen voor het wegvervoer, dat ook onder de bevoegdheid ressorteert van uw departement, mijnheer de minister.

Ik ben de mening toegedaan dat het wegvervoer, gezien zijn aandeel in het BNP, in belangrijkheid andere sectoren overtreft, doch in de schaduw blijft van deze sectoren. Wellicht is dit het gevolg van het feit dat de sector van het wegvervoer zichzelf bedruipt en aldus geen budgettaire weerslag heeft.

Het wegvervoer neemt 68 pct. van het goederenvervoer voor zijn rekening. De overige 32 pct. gebeuren via het spoor, de binnenwateren en het luchtverkeer.

De malaise verergert bij de wegvervoerders — vergunninghouders —, de reële uitvoerders van het transport. De recente stakingen aan de Italiaanse grens en in Frankrijk hebben vrijwel heel het verkeer in West-Europa lamgelegd.

Het is u niet onbekend, mijnheer de minister, dat de Belgische vervoerders zwaar getroffen werden door deze stakingsacties. Het hoeft geen betoog dat een groot aantal ondernemingen belangrijke verliezen hebben geleden. U had hierover onlangs een onderhoud met de Franse minister van Verkeerswezen. Zullen de Belgische vervoerders worden vergoed voor de geleden schade? Zo ja, welke is de te volgen procedure?

Dienen de EG-ministers van Verkeerswezen hier geen maatregelen te nemen om de grensovergangen enigszins te vergemakkelijken? Een kruik gaat zo lang te water tot ze barst. De chauffeurs zijn de pesterijen — er bestaat geen ander woord voor — in het buitenland beu. Ze hebben ook genoeg van de te lange wachttijden aan de grens, de veelvuldige controles, de zware boeten en de beperking van de rijtijd.

Ik wilde hier eigenlijk niet verder handelen over de rijtijd, maar naar aanleiding van het betoog van collega Seeuws stel ik toch enkele vragen.

De rijtijd van de chauffeur is acht uur, met daartussen een pauze van één uur. Ter attentie van de heer Seeuws vraag ik wat een chauffeur moet doen die na acht uur rijden nog een halfuur van huis is of van zijn laad- of losplaats. Tegen dit soort plagerijen wordt gereageerd. Wat zegt u van vakantiegangers die soms, zonder dat zij het gewoon zijn, vijftien tot twintig uur rijden tot in hun vakantieoord? Wordt hiertegen opgetreden?

Een bijkomende vraag: gebeuren er ook geen ongelukken met treinen? Zijn hier de gevolgen niet catastrofaler en is de ontreddering niet vaak nog groter?

Ik durf ook niet te spreken van oneerlijke concurrentie bij het vergelijken van spoor- en wegverkeer. Een trein kan immers niet van deur tot deur gaan, of beter van fabriek tot fabriek. Daar heeft men vrachtwagens voor nodig.

Dit alles werkt nadelig op het gemoed van de chauffeurs en betekent zware verliezen voor de vervoersector.

In België wordt echter een enorme laksheid aan de dag gelegd en de elementaire wetgeving op het vervoer wordt quasi niet gecontroleerd, zodat menig vervoer plaatsvindt zonder gedekt te zijn door de vereiste vergunning.

In de ons omringende landen zijn voor gezochte futiliteiten boetes ten belope van 1 000 FF en 1 000 DM schering en inslag. Bovendien aarzelen de controlerende overheden niet de voertuigen elke verdere voortzetting van het transport te verbieden en vragen ze onmiddellijk aflading van de goederen. In België daarentegen worden de opgestelde processen-verbaal meestal geseponneerd, geklasseerd.

Het heeft volstrekt geen zin represailles te overwegen, maar toch ligt het voor de hand dat een procedure van onmiddellijke inning van boetes ter plaatse meer dan noodzakelijk is en dat men de voertuigen staande houdt tot de boetes betaald zijn. Het antwoord dat u mij veertien dagen

geleden heeft gegeven op een vraag in dit verband, schenkt mij helemaal geen voldoening.

Met genoegen lezen wij in het verslag dat het contingent naar Italië zal worden opgetrokken van 18 000 naar 25 000 ritten. Het is dan ook de vraag wanneer aan de toekenning van het verhoogd contingent van 7 000 vergunningen begonnen wordt en welke de criteria zijn waarop Verkeerswezen deze vergunningen zal toekennen.

In de berichten van *Trends* leest men dat 54,2 miljoen in 1981 en 69,2 miljoen in 1982 de mist ingingen voor een vervoeronderneming die onrechtstreeks via de NMBS niet onaardige bedragen zou ontvangen.

Het zou hier gaan om het aanzuiveren van de verliezen van deze onderneming. Diezelfde onderneming verwierf nadien eveneens de controle over verschillende andere ondernemingen. Mag dit wel, gelet op de sterke sanering van de openbare financiën? Zou het niet wenselijk zijn daar duidelijk de doelstelling voorop te stellen? Is het geoorloofd voor een sector waar, zoals in het wegvervoer, sterke overcapaciteit heerst, de gemeenschap nog langer te laten opdraaien? Uiteindelijk is de tewerkstelling hier niet zo groot.

Mijnheer de minister, het probleem met het anoniem fiscaal kenteken wil ik hier ook ter sprake brengen. Het behoort niet rechtstreeks tot uw bevoegdheid, maar de transporteurs hebben er veel moeilijkheden mee.

Met de motorisering werd ook de verkeersbelasting ingevoerd. Jarenlang gold het fiscaal kenteken als bewijsstuk dat de verkeersbelasting wel degelijk gekweten werd voor het erop vermelde voertuig. De evolutie in het transportgebeuren bracht nieuwe technieken op de markt. Aanhang-wagens, trekkers met opleggers, containers verdrongen in grote mate de klassieke vrachtwagen. Deze dragende en niet-zelfbewegende voertuigen werden meer en meer gebruikt als opslagruimte voor de onderscheiden productie- en distributiecentra.

Om het probleem van de verkeersbelasting voor deze niet-zelfbewegende voertuigen op te vangen, werd het anoniem fiscaal kenteken ingevoerd, zodat een geïdentificeerd trekkend voertuig om het even welk niet-geïdentificeerd voertuig kan trekken.

Door de controlerende organen wordt echter steeds de regel gehanteerd «geen kenteken, geen belasting».

Niettegenstaande voor de personenwagens sedert jaren geen fiscale kentekens meer worden afgeleverd, zijn er bepaalde agenten die ijverig onbemande voertuigen opzoeken om er een briefje 656A op te plakken, waaruit dan meestal een boete volgt. De administratie volgt nog steeds de regel «geen kenteken, geen belasting». Deze hachelijke situatie zou kunnen worden verholpen door alleen bemande voertuigen te controleren.

Tot daar, mijnheer de minister, mijn uiteenzetting in verband met het wegvervoer. Wij durven hopen dat er iets zal gebeuren om de narigheden die ik heb opgesomd te verhelpen.

Tenslotte wens ik nog een korte vraag te stellen met betrekking tot het reorganisatieplan van de NMBS.

In de gemeente Diegem worden vele pendelaars in grote moeilijkheden gebracht. Tussen 7 en 8 uur 's ochtends schaft u drie stopplaatsen af richting Leuven en vier richting Brussel. Met deze treinen vertrekken 165 schoolkinderen en werknemers richting Leuven of Brussel en komen 252 personen naar hun werk te Diegem, waar zich een industriezone bevindt. In totaal worden dus 417 personen per dag door uw plan getroffen.

Kunt u niet, mijnheer de minister, de mogelijkheid overwegen om twee voorbijkomende treinen op dit uur te laten stoppen in Diegem? (*Applaus op de banken van de meerderheid en op sommige banken van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Ik stel voor hier onze werkzaamheden te onderbreken. (*Instemming.*)

Te 19 u. 30 beginnen wij met de uiteenzetting van mevrouw Van Puymbroeck.

Le Sénat se réunira ce soir à 19 h 30.

De Senaat vergadert vanavond te 19 u. 30.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 18 h 40 m.*)

(*De vergadering wordt gesloten te 18 u. 40 m.*)