

SEANCES DU MERCREDI 14 MARS 1984
VERGADERINGEN VAN WOENSDAG 14 MAART 1984ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU SOIR
AVONDVERGADERING

SOMMAIRE:

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 (suite). — *Orateurs*: M. le Président, Mme Van Puymbroeck, MM. Eicher, Van Ooteghem, Vandermarliere, Belot, Van Der Niepen, Donnay, Aubecq, Van In, p. 1696.

INHOUDSOPGAVE:

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 het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983.

Algemene bespreking (voortzetting). — *Sprekers*: de Voorzitter, mevrouw Van Puymbroeck, de heren Eicher, Van Ooteghem, Vandermarliere, Belot, Van Der Niepen, Donnay, Aubecq, Van In, blz. 1696.

PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTER

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 19 h 35 m.
De vergadering wordt geopend te 19 u. 35 m.

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

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

Reprise de la 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

Hervatting van de algemene beraadslaging

M. le Président. — Nous reprenons la discussion générale des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications

Wij hervatten de algemene behandeling van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen.

Mesdames, messieurs, M. le ministre devra nous quitter à 22 heures.

Si chacun des orateurs encore inscrits s'en tient au temps de parole qu'il a indiqué, la discussion se prolongera jusqu'à cette heure-là.

La réponse du ministre sera donc reportée à demain ou ... à Dieu sait quand!

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je préférerais que nous puissions le savoir avant que Dieu le sache, monsieur le Président. (*Sourires.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Van Puymbroeck.

Mevrouw Van Puymbroeck. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de begroting 1984 die wij thans behandelen is deze van het Jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. De weggebruikers verwachten dus een extra inspanning op dit gebied. Ik kan deze echter niet zo onmiddellijk terugvinden in deze begroting. Wel antwoordde de minister aan een van de commissieleden dat een van de aspecten van de hernieuwde aanpak van de verkeersveiligheid vooral ligt in het aanpassen van de openbare weg aan de mogelijkheden van alle weggebruikers. Voorts zei hij: «Doorgedreven structurele wijzigingen, zoals bijvoorbeeld, de fysieke scheiding van de verschillende soorten weggebruikers, vormen trouwens de basis van de nieuwe opvatting.»

Ongeveer een vierde van het Jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid is nu voorbij.

Mijnheer de minister, wat werd er in deze periode al verwezenlijkt? Welke voorstellen werden intussen overgemaakt aan Openbare Werken en welke kregen een begin van uitvoering? Werden er ook concrete voorstellen gedaan voor gescheiden fietspaden? Hoeveel is de studie gevorderd over fietsstraten en fietssluisen? Wat met de snelheidsbeperking in schoolstraten en in de buurt van scholen? Wat was tot op heden de invloed van het Jaar van de verkeersveiligheid op de verkeersongevallen? Hoeveel minder ongevallen zijn er gebeurd in deze eerste maanden van het jaar, met hoeveel minder doden of dodelijk gekwetsten, met hoeveel minder zwaar- of lichtgewonden?

Ik wijs op het levensbelang en de dringendheid, op de noodzakelijkheid van de geregelde opvolging van de projecten, op de noodzakelijkheid om alle weggebruikers voortdurend attent te maken op de regels voor verkeersveiligheid. In amper 30 jaar noteerden we in ons land immers vijf miljoen ongevallen, waarbij 2,5 miljoen mensen werden gewond of gedood. In 1982 reden er ongeveer 3,5 miljoen auto's die de dood van 1 628 mensen veroorzaakten op een totaal van 79 755 verkeersslachtoffers.

Is het de minister ook al opgevallen dat wij in onze taal de uitdrukking gebruiken: «Het verkeer heeft weer zoveel slachtoffers geëist», alsof het niet anders zou kunnen? Maken wij van de auto een soort nieuwe afgod die zijn zoenoffers moet krijgen om goed gestemd te zijn?

Gaan we wat nader in op deze cijfers, dan merken wij dat bijvoorbeeld, in 1981 de zwakke weggebruikers, als voetgangers, fietsers of bromfiet-

ters, 33,2 pct. uitmaakten van de verkeersdoden ter plaatse. 49,2 pct. van hen stierven binnen de dertig dagen, 37 pct. waren ernstig en 29,1 pct. lichtgewond. De balans voor dat jaar was: 812 doden, 7 028 zwaargewonden, 17 689 lichtgewonden.

Als we denken aan de tientallen miljarden die deze ongevallen aan de gemeenschap kosten, zonder rekening te houden met het menselijk leed, de pijn, de morele en de fysieke schade die zij veroorzaken, dan is een hernieuwde aanpak noodzakelijk en moet er met spoed worden gewerkt.

In dit licht beaam ik graag wat de collega's in de commissie en hier vandaag gevraagd hebben: van het ministerie van Verkeerswezen en het ministerie van Openbare Werken één ministerie van Infrastructuur te maken. Wij zouden aldus sneller tot efficiënter oplossingen kunnen komen.

Ik vraag mij af hoe de 45 à 50 miljard die de verkeersongevallen aan onze economie jaarlijks kosten worden verrekend. Hoeveel hiervan zou eigenlijk in rekening moeten worden gebracht, respectievelijk aan het ministerie van Verkeerswezen en aan het ministerie van Openbare Werken?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U spreekt over een bedrag van 45 à 50 miljard ingevolge verkeersongevallen. Kunt u misschien zeggen hoe u aan dit cijfer komt? Er zijn heel wat discussies over het vastleggen van die kostprijzen.

Mevrouw Van Puymbroeck. — Ik meen dit gelezen te hebben in een artikel van Johan Schelstraete dat is verschenen in *Milieurama*, het milieublad van de Bond Beter Leefmilieu.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik ben er niet zeker van dat die cijfers juist zijn.

Mevrouw Van Puymbroeck. — Er is de reorganisatie van de spoorwegen. «Stoptreinen» zijn te duur. Treinen dienen om te rijden, zo goedkoop en zo snel mogelijk «en klokvast.» Vanaf juni zullen er 288 kleine en «onrendabele» stationnetjes worden afgeschaft. Dit wil in de praktijk zeggen dat weer duizenden schoolkinderen en mensen die naar hun werk gaan, hun beschutte, veilige en verwarmde treinwachtzalen moeten verlaten voor tochtige en vooral minder veilige bushokjes, voor zover die er zullen zijn. Wij zagen immers dat bij de heraanleg van de Dampoort te Gent de busreizigers maandenlang letterlijk en figuurlijk, en nagenoeg zonder informatie, in de kou bleven staan.

Er wordt beloofd dat de bussen en het stedelijk vervoer aansluiting zullen geven met de treinen. Er is in een overstaptijd voorzien. Houdt die ook rekening met gehandicapten en bejaarden? Zullen deze bussen toegankelijk zijn voor hen of zullen de opstaptrieden het onmogelijk maken? Kan misschien, zoals dat bijvoorbeeld in Denemarken gebeurt, de hoogte van de wacht- en opstapplaatsen worden aangepast? Hoe zullen de reizigers de juiste informatie krijgen? Wanneer zullen de nieuwe en gewijzigde bustrajecten, de uurregelingen en aansluitingsmogelijkheden, zowel van de bestaande en als van de nieuwe lijnen, bekend zijn? Wat zal de invloed van het drukker busverkeer zijn op de wegsituatie, vooral op de piekuren? Is daar rekening mee gehouden, zodat zij geen nieuwe aanleiding tot verkeersongevallen vormen?

In 1981 veroorzaakten de ongevallen met autobussen en autocars één dode en 429 gewonden. Indien wij er de minibussen bijrekenen, verhogen deze cijfers met 3 doden en 384 gewonden.

In 1982 werden in de eerste dagen van het schooljaar verschillende kinderen, indien ik mij goed herinner waren het er vijf, gedood door schoolbussen. Heeft uw departement onderzocht, samen met het ministerie van Openbare Werken, waar er eventueel aanpassingswerken zullen moeten gebeuren en, indien zij nodig zijn, of zij tijdig zullen klaarkomen?

Is er gerekend met de gevolgen voor het milieu? Gaan er niet velen hun wagen uithalen om tot aan het dichtste intercitystation te rijden? Maar auto's, ook bussen verspreiden 33 keer meer giftige bestanddelen dan treinen.

In ons land worden 67 000 hectare grond in beslag genomen door wegen, maar slechts 5 200 hectare door de spoorwegen. Is er rekening gehouden met wat de nieuwe verkeerssituatie aan invloed gaat uitoefenen op dit gebied?

Dan blijft er het prijsverschil tussen bus en trein. Dit zou wel worden opgevangen voor de abonnementen, maar niet voor de andere reizigers. Nochtans denk ik dat er met de huidige technologische ontwikkeling zeker oplossingen te vinden zijn voor dit probleem. Kan dit geen uitdaging zijn voor onze eigen computerdeskundigen?

Reeds in de commissie had ik de gelegenheid om de aandacht van de minister te vestigen op het verhoogde drempelgeld dat in sommige gevallen tot prijsverhogingen van 33 pct. leidt.

Door verscheiden invalidenorganisaties werd mij volgend probleem voorgelegd. Gehandicapte personen moeten vaak in eerste klas reizen, waar logischerwijze de grootste verhogingen gebeuren, omdat zij anders geen geschikte plaats vinden op de trein. Kan u, mijnheer de minister, dit probleem niet eens opnieuw onderzoeken?

De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen heeft voor Gent een prachtig plan uitgewerkt voor vijf randbusstations ter ontlasting van het Sint-Pietersstation. Voor twee ervan, Evergem en De Pinte, is bij de directie van de NMBV een uitgewerkt voorstel ingediend. Werd met dit voorstel rekening gehouden of werd er een rondvraag over gedaan?

Is er ook in randbusstations voorzien voor de andere grote steden, zodat het centrum van de stad zelf alleen maar de absoluut nodige buslijnen te verwerken krijgt?

Bij mij rijzen vragen omtrent de geplande reorganisatie, zeker ook omwille van de NMBS en de MIV-busdiensten die nog alles te bewijzen hebben, maar voornamelijk omdat het plan vooral gericht is op de lange en de middellange afstanden, terwijl de korte afstanden en het pendelverkeer tussen woon- en arbeidsplaats de hoofdzaak vormt van ons reizigersverkeer. Uit gegevens die ik in een artikel heb gelezen, blijkt dat dit verkeer tussen 65 en 70 pct. ligt.

Kan de minister ons zeggen welke tariefverhogingen in 1983 werden toegepast bij de verschillende openbare vervoernetten en welke uitvalpercentages zij tot gevolg hadden?

Heel in het bijzonder wil ik de aandacht van de minister vragen voor de coördinatie tussen verkeer en ruimtelijke planning.

Een goed openbaar vervoer kan in verstedelijkte en industriegebieden duizenden parkeerplaatsen uitschakelen, het leven zelf beveiligen en steden opnieuw meer leefbaar maken. Met een goed openbaar vervoer kunnen ook situaties worden vermeden, zoals bijvoorbeeld in Oostende, waar een scholencomplex onder de start- en landingsbaan in een hinderend lawaaitapijt valt.

Er waren nochtans heel wat acties tegen de verlenging van de startbaan in 1977 en een rapport van de milieugroepen dat op de ondoordachtheid van dit plan wees en zulks met zeer veel feitenmateriaal aantoonde. Tegelijkertijd werd de toelating gegeven om de school te bouwen en de startbaan te verlengen tot op het Oostends grondgebied. Wijst dit niet op een gemis aan een coherente visie?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Er was een negatief advies van het bestuur der luchtvaart.

Mevrouw Van Puymbroeck. — Er is de lawaaihinder onder meer van vliegtuigen, van sommige stations en ook van autowegen.

Ik denk hier onder meer aan het station van Borgerhout waar de dieselmotoren de nacht door blijven draaien. Zij vergallen het leven van degenen die in de omgeving wonen. Dat is ook het geval voor personen die in de buurt wonen van waterlopen waar waterski wordt beoefend. In de zomer kan je bijvoorbeeld in Viersel, binnen in huis, op vijfhonderd meter van het kanaal, niet meer normaal met elkaar spreken. De *speed-boats* zijn een milieuverpesting. Ook dit laatste punt ressorteert onder uw ministerie.

Uit het oogpunt van leefmilieu en verkeersleefbaarheid zou de verschuiving van een deel van ons wegvrachtervervoer naar de spoorweg, een van de grote doelstellingen moeten zijn; alleen al om energiebesparing en besparing op onderhoudskosten van wegen zou het de moeite waard zijn. Bovendien waren in 1981 41 van de verkeersdoden, 388 van de ernstig en 1 670 van de lichtgekwetsten, vrachtwagenbestuurders of -begeleiders.

Graag zou ik ook vernemen wat er zal gebeuren met 1 400 treinwagens die per jaar in de eerstvolgende jaren uit dienst zullen worden genomen.

Ook al geef ik toe dat u een hardwerkend minister is, er blijft nog veel te doen. Het hoeft geen verwondering te baren dat het openbaar vervoer in ons land reizigers verliest. Het kende de laatste decennia heel veel tekortkomingen, terwijl het toch duurder werd, zodat de reizigers naar individueel wegverkeer overschakelden.

Tussen 1970 en 1980 gaven wij 390 miljard uit aan de bouw van ons autowegennet tegenover 70 miljard aan het openbaar vervoer dat toch veel meer reizigers kan vervoeren met meer efficiëntie en met minder

milieuhinder. Wij hebben een politiek gevoerd waarin de energieverslindende autoproduktie en -consumptie in het middelpunt stonden. Een auto voor minder dan drie mensen. Wij hebben het best uitgeruste autowegennet ter wereld, maar lieten ons openbaar vervoer verkommen. Het reizend publiek, dat grotendeels door het overheidsbeleid van de voorbije decennia, het openbaar vervoer de rug toekeerde, moet opnieuw worden aangesproken. Maar, volgen wij daartoe wel de goede weg?

Ik sluit mij aan bij wat verschillende sprekers reeds hebben gezegd. Zullen de voortdurende prijsverhogingen het openbaar vervoer niet weg saneren? Zullen de bussen die nu vijftien jaar moeten meegaan in plaats van twaalf jaar niet meer in de werkplaatsen staan voor herstel en daardoor de dienst ontregelen? Ook werkplaatsen kosten geld. Is er een kostenvergelijking gemaakt? Gaan we bij verhoogde tarieven toch weer de kwaliteit doen dalen? Uiteindelijk kost een goed openbaar vervoer niet meer aan de gemeenschap dan een slecht openbaar vervoer. Bovendien moet in dit Jaar van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid meer dan ooit onze aandacht gaan naar deze waarden. (*Applaus op verschillende banken.*)

De heer De Bondt. — Zeer goed!

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

M. Eicher. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, dans le but de ne pas allonger le débat, je ne répéterai pas, à cette tribune, ce que d'autres membres, tant de la majorité que de l'opposition, ont déjà dit.

Vous avez, monsieur le ministre, la responsabilité d'un département extrêmement important pour la vie économique et sociale du pays.

C'est devenu, depuis que vous en avez la charge, un vrai brûlot: pensons à la Sabena, pensons à la poste, pensons à la SNCB et souvenons-nous des grèves dans les services publics.

L'attention se focalise aujourd'hui surtout sur le plan de restructuration de la SNCB. La longueur de nos débats en commission à ce sujet est révélateur de cette attention, de ces inquiétudes, voire de nos soucis.

Je ne reviendrai pas sur ce plan, du moins dans les principes: nous l'avons fait à d'autres occasions et les raisons de notre attitude extrêmement critique à son égard sont connues: offre déséquilibrée de transport, manque de réelle coordination SNCB-SNCV en l'absence de fusion; inadéquation du plan des investissements; implications communautaires de la réorganisation.

Toutes les explications que vous donnez aujourd'hui dans l'effort de propagande de votre département en faveur de ce plan ne parviennent pas à nous faire changer d'avis.

Mieux, nous vous tenons pour responsable unique de ce plan puisque, en décembre 1983, restant sourd à toutes les voix qui s'élevaient contre celui-ci, vous avez opéré au conseil d'administration de la SNCB un coup de force incroyable en refusant le vote.

Monsieur le ministre, votre département fait actuellement un gros effort pour populariser le plan de restructuration de juin 1984. L'information semble être l'un de vos soucis premiers. A l'intention du Sénat également, vous avez tenu à transmettre un dossier d'information. Mais s'agit-il encore d'information ou de désinformation? La documentation que vous avez fait remettre vise à nous informer sur ce que vous considérez être la vérité.

Pour faire cette démonstration, monsieur le ministre, vous faites la preuve que vous avez beaucoup appris des révérends pères qui ont contribué à votre formation. En ce qui concerne la SNCB, certains graphiques que vous avez fait transmettre sont machiavéliques et — apparemment — tellement clairs ...

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Les révérends pères qui m'ont formé, ne sont pas machiavéliques!

M. Eicher. — ... que ne pas vous suivre dans la politique que vous préconisez devrait être considéré comme une folie.

Non, monsieur le ministre, vous ne mentez pas; vous ne faites que travestir la vérité.

Le seul choix de l'année de référence, en l'occurrence 1970, est indicatif de votre intention, lorsque vous tentez de faire croire que les subsides

et les aides de l'Etat croissent dans des proportions astronomiques en faveur de la SNCB.

Je présume que vos spécialistes ignoraient, comme par hasard, que la réglementation obligatoire de la CEE en matière d'aides aux réseaux ferroviaires s'applique aux pays membres à partir de 1971. Vous nous expliquerez sans doute tout à l'heure, ou plus tard, qu'il s'agit d'un élément d'appréciation anodin, sans influence directe sur ce que vous avez voulu expliquer. Quand bien même je vous ferais cette concession — ce qui n'entre pas dans mes intentions —, peut-être pourriez-vous aussi expliquer pourquoi il a été omis d'établir le graphique en francs constants?

Dois-je déduire que cette omission n'avait pour but que de ne pas gêner votre collègue des Finances en ne faisant pas apparaître la dépréciation réelle de la monnaie nationale?

Il est évident que, dans le même graphique, il n'entrait pas dans les intentions de vos éminents spécialistes de montrer autre chose que la vérité toute nue. Il n'était, dès lors, pas nécessaire de distinguer entre les diverses compensations accordées à la SNCB, celles qui le sont au titre de compensations de réductions tarifaires imposées ou encore au titre de compensations pour la caisse des soins de santé — caisse qui fonctionne, par ailleurs, de manière exemplaire et très économique — voire pour le paiement des pensions. Il faut donc présumer que, si de telles distinctions n'ont pas été faites, c'est pour éviter d'embrouiller le lecteur.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — L'Etat assume à peu près les neuf dixièmes des charges de ces pensions.

M. Eicher. — Je pourrais, monsieur le ministre, passer en revue d'autres graphiques. Je me contenterai ici de citer pêle-mêle la courbe d'évolution du personnel où — le hasard faisant si bien les choses — il a été oublié que, de 1970 à 1983, la durée du travail a été réduite de 43 à 38 heures. Il est vrai qu'il ne faut pas tenir compte de détails, d'autant plus gênants qu'ils feraient apparaître, en travaillant sur une même base, que l'effectif moyen, absences déduites, véritable critère objectif, est inférieur à fin 1983 à ce qu'il était en 1970.

Dans une autre œuvre d'art réalisée dans vos ateliers, vous nous faites part de l'évolution du nombre de tonnes-kilomètres transportées par la route et par chemin de fer. Ici encore — pour une meilleure compréhension sans doute — vos maîtres en graphiques n'ont pas cru bon de mettre en parallèle l'évolution du réseau autoroutier construit avec les deniers de tous les citoyens. Il est vrai que ceci ne vous concerne pas: il s'agit du département géré par un autre de vos collègues. Ils n'ont pas non plus songé à distinguer entre les transports pour compte propre et pour compte de tiers. Dans ce cas, une fois de plus, la distinction n'aurait pas permis d'aller dans le sens que vous souhaitez.

Vous comprendrez dès lors, monsieur le ministre, que je ne puis faire mienne votre vérité et que je ne puis qu'engager mes collègues à faire preuve de la plus extrême prudence dans l'interprétation des renseignements prétendument objectifs que vous leur fournissez. Je ne puis quant à moi considérer cette manière de procéder que comme une manœuvre.

Elle me paraît d'autant moins acceptable qu'elle est régie par un responsable politique toujours prompt à vouer à la géhenne ceux qui utilisent ce qu'il considère être des artifices.

Monsieur le ministre, je crois qu'à la SNCB, l'inquiétude du personnel et des usagers est grande en raison de la politique que vous entendez lui imposer.

Inquiétude sur le plan de l'emploi: aux effets de la restructuration qui sera mise en œuvre en juin 1984, et qui se traduiront par une réduction de l'emploi, il faut ajouter les conséquences des travaux du groupe de travail n° 6. Là aussi, des réductions d'emplois auront lieu.

Le personnel, qui consent de grands sacrifices, puisque les économies imposées à la société touchent principalement les charges de personnel, est très inquiet de cette évolution.

De plus, la mission de l'*audit*, sur laquelle vous gardez un silence de mauvais augure, peut faire naître de nouvelles craintes quant à l'emploi.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Quand je me tais, je suis de mauvais augure. Quand je parle, vous ne me croyez pas.

Que dois-je faire? Vous me compliquez la vie.

M. Eicher. — J'ai tout lieu de craindre que, par étapes successives, vous ne visiez principalement à réduire drastiquement les effectifs du personnel de la SNCB, que ce soit par la réorganisation des services ferroviaires ou par le passage au privé de certaines activités.

En admettant — et je ne le fais pas — la justesse d'un tel dessein, je tiens à vous mettre en garde contre de nouveaux dangers, communautaires cette fois, qui pourraient poindre: il ne serait pas justifiable que l'une des deux grandes régions du pays supporte à elle seule l'essentiel du poids des restrictions. Si l'équilibre au niveau de chaque activité est impossible, vous devrez prendre la décision politique d'assumer un équilibre global.

Ce genre d'équilibre a existé dans le passé, lorsqu'on a gonflé les charges des ateliers centraux pour le Nord du pays, de manière à compenser l'avantage wallon en matière d'exploitation. Cet avantage disparaît dans les mois qui viennent: il faut que l'ascenseur soit renvoyé.

Je sais qu'on se bat beaucoup à coup de critères «objectifs» autour des réorganisations en cours. On parle du nombre de voyageurs au Nord pour justifier les déséquilibres qui s'amorcent. On pourrait répliquer par la longueur des voies pour le Sud, et ainsi de suite.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Savez-vous ce que disent les mauvaises langues? Elles prétendent qu'un critère objectif est celui qui correspond à vos objectifs. En vous écoutant, je commence à comprendre.

M. Eicher. — C'est peut-être votre avis, monsieur le ministre, mais ce n'est pas celui de tout le monde.

Vous êtes en mesure de prendre les décisions qui permettront d'atteindre un certain équilibre global. Vous devez les prendre, pour éviter l'explosion.

Je nourris une autre crainte pour la SNCB: il s'agit du poids énorme de la charge financière que la société doit supporter en raison des emprunts qu'elle doit contracter sur le marché extérieur des capitaux. Je pense qu'en égard à la situation monétaire actuelle, il faut limiter ces recours à l'extérieur et privilégier les emprunts sur le marché belge, pour éviter les pertes dues au change défavorable.

Lorsque la presse fait état des résultats de la SNCB, je regrette — mais vous n'êtes, bien sûr, pour rien dans la manière dont elle présente ceux-ci — que cet élément n'apparaisse pas suffisamment. De la même façon, je crois qu'il faut souligner le fait que le capital de la société est dérisoire et qu'elle doit supporter le coût de ces infrastructures, ce qui n'est pas le cas des autres modes de transport.

Monsieur le ministre, au moment où vous engagez la société dans une politique d'économies, qui devrait relancer une politique d'utilisation optimale des moyens disponibles, la SNCB a été mise dans une situation invraisemblable quant à son programme d'investissements: plan quinquennal 1981-1985, qui se transforme, en avril 1982 en plan septennal, 1981-1987, modifié en décembre 1982, pour devenir un plan triennal soumis à la Coc, le tout, avec des montants en constante régression.

Etes-vous à même de déclarer que ceci est l'effet d'une gestion rationnelle? Etes-vous capable d'expliquer comment des travaux, jugés indispensables il y a quelques années peuvent être aujourd'hui mis à la trappe?

Pouvez-vous, par ailleurs, me dire si les investissements en infrastructure peuvent tomber sous le coup de l'accord du 26 juillet? Si oui, quels travaux seront visés?

Je voudrais maintenant rapidement aborder deux autres points.

Vous souhaitez réaliser à la SNCB des économies substantielles et vous déclarez à qui veut vous entendre que chaque pas dans ce sens est un pas vers l'assainissement.

Mais je constate que vous avez attiré dans votre cabinet un nombre pléthorique de cheminots de tout grade et de tout rang et il me paraît, dès lors, intéressant de savoir avec précision:

1° A combien s'élève le nombre d'agents et de fonctionnaires de la SNCB utilisés à votre cabinet, par grade et par fonction;

2° A combien s'élève la rémunération globale desdits agents et fonctionnaires, salaires ou traitement, primes et primes de cabinet incluses;

3° A combien s'élève la part des rémunérations prises en charge par la SNCB, d'une part, et par votre cabinet, d'autre part, pour lesdits agents et fonctionnaires;

4° L'organe de contrôle de la SNCB, en l'occurrence le collège des commissaires, dont les membres sont désignés pour moitié par la Cham-