

SEANCES DU VENDREDI 23 MARS 1984
VERGADERINGEN VAN VRIJDAG 23 MAART 1984ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU MATIN
OCHTENDVERGADERING

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. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, M. Decléty, p. 1838.

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

Discussion et vote d'articles :

Au tableau budgétaire : *Orateurs* : M. Van In, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, M. De Bondt, p. 1849.

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

Discussion et vote des articles, p. 1854.

INTERPELLATION (Demande) :

Page 1855.

M. de Clippele au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, ainsi qu'au secrétaire d'Etat aux Postes, Télégraphes et Téléphones, sur « la procédure de soumission de l'impression du guide téléphonique ».

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 de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983.

Algemene bespreking (voortzetting). — *Sprekers* : de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heer Decléty, blz. 1838.

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

Beraadslaging en stemming over artikelen :

Bij de begrotingstabel : *Sprekers* : de heer Van In, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heer De Bondt, blz. 1849.

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1854.

INTERPELLATIE (Verzoek) :

Bladzijde 1855.

De heer de Clippele tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, alsmede tot de staatssecretaris voor Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over « de procedure van inschrijving voor het drukken van de telefoongids ».

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 10 h 05 m.
De vergadering wordt geopend te 10 u. 05 m.

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 behandeling

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

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

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

Het woord is aan minister De Croo.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, de bespreking van de begroting van Verkeerswezen heeft ons, dank zij een hele reeks interessante vergaderingen in de commissie voor de Infrastructuur, vergaderingen die hun weerslag vonden in een heel knap verslag aangevuld met een aantal leerrijke bijlagen, een inzicht gegeven in de complexe materie van één van de meest boeiende departementen van ons land. Daarenboven heeft de uitvoerige en interessante bespreking van de begroting in de openbare vergadering, de minister de kans gegeven een aantal zaken bij te leren. Hij heeft vandaag dan ook het genoegen aan de vele senatoren die het woord hebben gevoerd, te mogen antwoorden.

Het zij mij geoorloofd, geachte collega's, u te zeggen hoezeer ik de uiteenzettingen heb geapprecieerd van de verslaggever, de heer Dalem, van de heren Seeuws, Decléry, Maes, Grosjean, van mevrouw Saive, van de voorzitter van de commissie de heer De Bondt, van de heren Gillet, Cudell, Vercaigne, Clerdent, van mevrouw Van Puymbroeck, van de heren Van In, Aubecq, Vannieuwenhuyze, Lagneau, Eicher, Donnay en Belot, van de collega's De Smeyter, Van Ooteghem, Vandermarliere, Van Der Niepen en *last but not least*, van mevrouw Panneels.

Aangezien zij hier deze zeer belangrijke begroting met bijzondere aandacht en bedreven vakkennis hebben doorgelicht, ben ik dan ook een uitvoerig antwoord verschuldigd op de vragen die zij hebben gesteld. Met uw goedvinden zou ik mijn antwoord als volgt willen structureren. Eerst zal ik onze algemene visie toelichten om nadien in te gaan op de specifieke vragen die werden gesteld. Mijn aandacht zal daarbij in de eerste plaats gaan naar de Belgische spoorwegen die een zeer belangrijke plaats innemen in de begroting. Na het vervoer per spoor zal ik blijven stilstaan bij het vervoer te water om nadien in te gaan op het vervoer langs de weg en het vervoer in de lucht. Ik zal ook bijzondere aandacht besteden aan Eurocontrol en ingaan op de problematiek van het toerisme om te eindigen met het zeer boeiende onderwerp van de verkeersveiligheid.

Sedert ettelijke maanden, ik zou bijna durven zeggen jaren, zijn de Senaat en de commissie voor de Infrastructuur geboeid door alles wat zich afspeelt en nog zal afspelen rond de NMBS. Deze neemt immers het grootste gedeelte van onze begroting, namelijk circa 75 miljard, investeringen inbegrepen, voor haar rekening. Heel wat vragen werden gesteld in verband met het reorganisatieplan dat reeds op 3 mei 1983 door de raad van beheer van de NMBS werd goedgekeurd, nadat daarover gedurende tien jaar overleg werd gepleegd en besprekingen gevoerd. Degenen die zich in het bijzonder inlaten met de problematiek van de spoorwegen weten — ze hebben het hier ook op deze tribune gezegd — dat de jongste tien jaren ondanks een stijging van het aantal treinkilometer reizigerstreinen met 30 pct., het aantal treinreizigers aanzienlijk is teruggelopen. Dit had tot gevolg dat tussen 1970 en 1983 de ontvangsten slechts stegen met 175 pct. terwijl de kosten met 297 pct. toenamen.

Het zogenoemde dekkingspercentage van de kosten voor de eigen ontvangsten daalde van ruim 58 pct. in 1970 tot 35 pct. in 1983. Terzelfder tijd bedroeg het bedrag van de compensaties van de Staat voor de exploitatierekening van de NMBS 53 miljard in 1983, daar waar dat bedrag in 1970, 12 miljard was. Er was dus in twaalf jaar tijd een stijging van 342 pct. U kent de oorzaken. Ik blijf daar niet bij stilstaan. Ze zijn aangehaald door sommigen van onze collega's. Ik zal er nog wel op terugkomen.

Er is onder meer de stijging van de leninglasten. De NMBS heeft een uitstaande schuldenlast op langer dan één jaar van 48 miljard waarvan 33 miljard in het buitenland. Wat de terugbetalingen en de leningen aangaat, stellen wij laatstens een bijzonder verontrustende evolutie vast.

Maar de oorzaken van de gevoelige stijging van de exploitatielasten houden niet alleen verband met de leningen. Zij zijn ook een gevolg van de stijging van het personeelsbestand. Indien men voor de personeelsuitgaven in 1973 als uitgangspunt het indexcijfer 100 neemt, dan bedraagt dat cijfer tien jaar later 269. U weet dat het aantal personeelsleden sterk is toegenomen. Ik zal op sommige vragen in dit verband straks uitleg verstrekken. Ik kan nu evenwel al verklaren dat er, in 1970, 55 578 tewerkgestelden waren; op 1 januari 1982, ruim tien jaar later, waren er 67 515 eenheden (exclusief 1 209 RVA-stagiairs).

In diezelfde periode kenden wij ook grote moeilijkheden bij het organiseren van het vervoer bij de spoorwegen. Sommige lijnen en stations konden de reizigers niet meer verwerken op de piekuren. Dat reizigersclicéteel bestond in grote mate, ongeveer 80 pct., uit forenzen of reizigers tegen een verminderd tarief. Dit gegeven en vele andere omstandigheden zijn de onomkeerbare oorzaak geweest van het tot stand brengen van een nieuwe herstructurering van het reizigersvervoer dat zal meebrengen dat op 3 juni 1984 vrijwel voor geen enkele trein of geen enkele bus dezelfde uurregeling zal gelden dan vóór die datum. Vandaar de grote bezorgdheid die wij allen hebben om bestendig de vereiste informatieopdracht te verrichten voor degenen die door de herstructurering zullen worden getroffen, in de neutrale zin van het woord.

Wij zullen in de vorm van een stuurgroep die wij trachten te animeren, zowel wat de spoorwegen als de buurtspoorwegen aangaat, door het toekennen van tientallen miljoen en het aanwenden van mankracht, erover waken dat deze onomkeerbare en onmisbare overbrugging met informatie van onze reizigers zal gebeuren.

Dat betekent, onder meer, dat aan de 254 stations of haltes, waar de trafiek naar de buurtspoorwegen overgedragen wordt, vanaf begin juni ten minste veertien dagen lang door de buurtspoorwegen — één van

de grote bekommernissen van de heer De Bondt — fysisch onthaal, oriëntering en voorlichting zal zijn opdat de ongeveer 12 000 betrokken reizigers (die slechts 3 pct. van het dagelijks gemiddeld spoorreizigers-aantal vertegenwoordigen) niet zouden stranden en behoorlijk zouden worden opgevangen. Alle daarmee verband houdende problemen zijn nu aan een oplossing toe door de informatie die wij aan onze medeburgers verschuldigd zijn.

Het goederenvervoer, eveneens een zeer belangrijke activiteit van de spoorwegen, heeft ook zeer veel geleden onder een zorgwekkende evolutie.

Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, ik citeer hier even uit een tabel van de Raad van Europa. Uit het achtentwintigste en negenentwintigste jaarrapport van wat men noemt de CEMT — *la Conférence européenne des ministres des Transports* — blijkt dat in België slechts 9 pct. van de reizigers de trein nemen, 4 pct. de autobus — het gaat hier om het geheel van alle verplaatsingen, dus niet alleen van huis naar het werk of naar de school — en dat 87 pct. van alle vervoer via één of andere vorm van privé-transport gebeurt.

Over het goederenvervoer voor 1981 wordt in het Europese rapport gesteld dat het spoor nog 23 pct. voor zijn rekening neemt; 56 pct. geschiedt langs de weg, 16 pct. langs een waterweg en 5 pct. langs pijpleidingen. Deze laatste zijn dus belangrijker dan men over het algemeen aanneemt.

M. Eicher. — En supprimant les trains du matin et du soir, vous en aurez encore beaucoup moins.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — J'ai parlé du transport des voyageurs et j'y reviendrai lors de ma réponse aux questions précises qui m'ont été posées.

J'ai signalé très brièvement l'impact extraordinaire que fait subir aux chemins de fer la mutation de la nature des matières pondéreuses transportées, mais aussi celle du transport des colis, également en voie de profonde réorganisation. Le chemin de fer ne peut se permettre de perdre près de trois milliards et demi sur les six milliards et quelques centaines de millions de coûts de ce secteur.

Je vous donne cette précision non pas comme une *captatio benevolentiae*, mais simplement pour vous signaler que tant en matière de compensations normalisées pour le personnel, qu'en ce qui concerne l'énergie électrique, le gasoil et autres matières, le montant des aides de la communauté nationale, dans la période de crise que nous vivons, non seulement nous force à réfléchir, ce qui est déjà un bon début, mais aussi à agir, ce qui est bien plus difficile.

Monsieur le Président, après cette première introduction, j'en viens aux questions précises qui m'ont été posées concernant les chemins de fer.

Si je ne réponds pas dans tous les détails, on voudra bien me le pardonner, mais le Président ne m'accorde que cette matinée. J'essaierai, au mieux de mes possibilités, de répondre à nos collègues, leur communiquant ultérieurement, s'ils le désirent, les chiffres que je tiens évidemment à leur disposition.

J'ai dit tout le bien que je pensais de l'excellent rapport que M. Dalem a fourni au Sénat, mais M. Dalem a également posé une série de questions précises qui reflètent, à juste titre, ses préoccupations, notamment en matière de perte d'emplois qu'entraînerait la restructuration du chemin de fer en région namuroise et dans les environs de Marloie.

Il est exact qu'une différence assez importante se fera jour aux centres routiers de Marloie et de Libramont. Pour d'autres secteurs, par exemple celui des conducteurs de route, on relève une augmentation sensible à Namur et une certaine diminution à Jemelle et à Ronet.

En matière de transport de colis, je répète dès à présent que nous devons réorganiser fondamentalement ce service. Des économies à rendement immédiat ou à délai très court sont en voie de réalisation. Une restructuration profonde est à l'étude en vue de la rentabilisation des services et de l'obtention de recettes nouvelles.

Les mesures envisagées sont très diverses : passage du régime de délais jour A à jour C, mise en place de liaisons routières entre centres, suppression d'un certain nombre de centres routiers et de centres auxiliaires, suppression d'un certain nombre de trains de desserte.

Des économies de plusieurs centaines de millions ont déjà été réalisées dans ce secteur. Mais c'est surtout vers une recherche de clientèle nouvelle et une offre mieux articulée et plus rapide que nous nous dirigeons. Vous avez pu voir que le chemin de fer participera bientôt à un service de colis extra-rapide, n'en déplaise à M. Gillet, entre la Grande-Bretagne et la Belgique.

Nous voulons maintenir un service de qualité pour la clientèle, compatible avec des coûts raisonnables, tout en respectant le statut des cheminots.

Je rappelle néanmoins que ceux qui se sont engagés à travailler aux chemins de fer — et notre collègue M. Eicher, mieux que quiconque, connaît leur situation personnelle — savaient qu'ils entraient au service de la plus grosse société publique belge. Dans cette société qui dispose de centaines de sièges de travail, une immutabilité, une fixation à vie dans un siège de travail ne peut se justifier.

Je connais la mentalité belge. Dès lors, je ne sous-estime le fait que, nonobstant une sécurité d'emploi appréciable, dont personne ne nie les avantages en période de crise, le personnel doit parfois subir les inconvénients d'un changement d'affectation. Je comprends que cela joue plus dans une région comme la vôtre.

Vous avez aussi, monsieur Dalem, posé des questions très précises sur les horaires de la ligne 154. Les modifications apportées dans ce domaine ne conviendraient pas aux usagers. La SNCB a examiné la densité journalière moyenne sur cette ligne dans les deux sens du transport et a dû conclure que celle-ci — je n'analyse pas les causes — était une des plus basses du réseau. Ainsi, par exemple, en 1981, elle se montait seulement à 560 voyageurs par jour ouvrable dans les deux sens. Dès lors, nous avons été contraints de supprimer les arrêts de Heer-Agimont, Ermeton-sur-Meuse, Hastière et Waulsort qui ne satisfaisaient pas à la norme minimale de 200 voyageurs.

Des négociations ont cependant eu lieu avec la SNCF pour assumer notamment un minimum de desserte sur le tronçon Mézières-Givet-Dinant. Quatre parcours ont été prévus et j'espère qu'avec l'expérience ils pourront être améliorés quelque peu.

Je sais que le service par autobus peut poser des problèmes dans une région au climat parfois rude en hiver. Je constate cependant que le ramassage scolaire se fait en car depuis de nombreuses années dans la région qui nous occupe et que les exploitants d'autobus sont capables, fort heureusement, même en période climatologique difficile, d'assurer dans les Ardennes et le Namurois un transport avec une grande régularité et une grande sécurité.

Vous avez également, monsieur Dalem, abordé le cas des usines Donnay à Couvin. La SNCB nous dit n'être au courant d'aucune difficulté dans ses relations avec cette firme qui n'est d'ailleurs pas raccordée au chemin de fer. Le délai de livraison des colis sera réduit d'un jour par suite du transfert du centre routier de Mariembourg vers Charleroi. Cette modification présente donc des avantages pour la firme.

En ce qui concerne le parking de Jemelle, pendant que se déroulent les formalités de cession du terrain de la commune à l'Etat, les services des chemins de fer de Namur s'occupent activement d'en dresser les plans. Le service des routes a commencé l'étude de l'éclairage et des accès routiers de l'aire proprement dite. Je crois que vous recevrez bientôt satisfaction dans ce domaine.

De heer De Bondt heeft mij een aantal vragen gesteld die ik naar best vermogen zal proberen te beantwoorden. Deze vragen hebben een algemeen en een specifiek karakter. Ik zou een ogenblik bij de vragen met een algemeen karakter willen blijven stilstaan.

U hebt, mijnheer De Bondt, gewag gemaakt van een aanlokkelijke en verleidelijke benadering. Wij hebben een spoorweg en een openbaar vervoer waar men tegen heel lage prijzen de mensen vervoert op moeilijke uren. Dit zijn de piekuren waarop grotendeels de forenzen en de abonnees reizen. Tijdens de daluren zijn er een groot aantal personen die een hogere prijs betalen. Dit is bijna tegen de abstracte logica zelf. Men zou hogere prijzen moeten vragen wanneer er veel klanten zijn en de prijzen verlagen wanneer er bijna geen klanten zijn.

Dit aanlokkelijk systeem, dat u creatieve herziening van de tarieven noemt, is reeds door de NMBS geprobeerd. De NMBS signaleert mij dat een paar jaar geleden de verlaging van de tarieven in de daluren werd uitgeprobeerd op de baanvakken Brussel-Ottignies en Brussel-Denderleeuw en dat het experiment geen succes heeft gekend.

Bij nader onderzoek van de redenen waarom geen succes werd geboekt bij de tariefvermindering op de daluren, bleek dat dit te wijten was aan de aanzienlijke tariefreducties waarvan de Belgen reeds genieten. Slechts een kleine 20 pct. van de treinreizigers zijn — laat mij het woord uitvinden — « vollepottbetalers », terwijl, volgens de schatting van de NMBS, ongeveer zes miljoen Belgen — en we zijn toch niet zo talrijk in ons land — een vermindering genieten bij een treinreis.

Ik heb dan onze tarieven aan een vergelijking onderworpen. Weliswaar zijn vergelijkingen broos en moeten ze met de nodige omzichtigheid worden benaderd. Wanneer wij een reis per trein nemen tegen de volle prijs in tweede klas, zonder toeslag en enkel traject van 100 kilometer met de huidige waarde van de Belgische frank en de markt van

1984, dan kost zulke reis in België 250 frank, in Frankrijk 290 frank, in de Duitse Bondsrepubliek 346 frank, in Zweden, waar men de tarieven uiterst sociaal wil houden, 336 frank, in Zwitserland 536 frank en in Nederland, onze spaarzame burens dus, 396 frank. Met de uitzondering van Luxemburg kunnen wij de vergelijking dus goed doorstaan.

De heer Seeuws. — Zou u ook de wedden in deze verschillende landen willen vergelijken, mijnheer de minister?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — De wedden in Frankrijk liggen iets hoger, maar ik vermoed dat de levensstandaard van Duitsland en Nederland, met zijn hoge prijzen, niet zoveel met de onze verschilt. Wat Zwitserland betreft, erken ik dat de wedden hoger zijn dan bij ons.

Ik weet wel dat het geen enkele Belg genoeg zal doen wanneer wij zeggen dat hij op de goedkoopste manier met de trein rijdt. Men mag dus bepaalde vergelijkingen niet uit het oog verliezen.

Desondanks, mijnheer De Bondt, ben ik geneigd opnieuw te onderzoeken of wij met een creatieve tariefpolitiek er niet in zouden slagen — vooral nu met het Intercity-systeem en klokvaste treinen — een nieuw cliënteel te verwerven.

Om een voorbeeld te geven in verband met het stedelijk vervoer, heb ik toegelaten dat de MIVA zogeheten winkelabonnementen lanceert — tegen een lagere prijs na 9 uur 's ochtends — om het verkeer op de stille uren te stimuleren, iets waarvoor wij ook verder aandacht moeten hebben. Wij hebben de goede formule nog niet gevonden om dit initiatief door te zetten.

Ik moet collega De Bondt nog antwoorden in verband met het Zweeds experiment, hoewel het een enigszins hinkende vergelijking is. Wie Zweden kent, weet dat de afstanden immens zijn. Het land is zo groot als Frankrijk, dun bevolkt, met klimatologische omstandigheden waardoor bijvoorbeeld de afstand Göteborg-Stockholm beter per trein dan met de auto wordt overbrugd.

Collega De Bondt heeft ook gevraagd de zonetarifiering te herzien. De inspanningen, waarmee wij bezig zijn, zouden moeten leiden tot een gemeenschappelijke tariefbenadering, wat men zou kunnen noemen de TTB — trein, tram, bus — of de TTMB — trein, tram, metro, bus. Een grote realisatie is op het ogenblik lopend: het is reeds mogelijk een gemeenschappelijk abonnement te nemen van om het even welke aard op de buurtspoorwegen en de spoorwegen. In dit verband moet wel nog een en ander zijn beslag krijgen maar wij hebben goede hoop tot zonetarieven te komen, voor heel het net van de buurtspoorwegen, bij de jaarlijkse aanpassing van januari 1985.

Bij wijze van proef werden zonetarieven ingevoerd in vier gebieden: de kuststreek en de streken van Gent, Charleroi en Arlon, met als compensatie voor de hoge biljetprijzen strippenkaarten met 25 pct. vermindering. Dit idee is boeiend en moet verder worden uitgewerkt.

Naast deze algemene vragen — creatieve herziening van de tarieven, vergelijking met het Zweedse experiment, faciliteiten voor zonetarieven en MIV's — heeft de heer De Bondt ook vragen gesteld over artikel 81.28 om het stedelijk vervoer en de buurtspoorwegen te laten profiteren van de kredieten die tot op heden, misschien wat te veel, uitsluitend ter bevordering van het stedelijk vervoer werden aangewend. Collega De Bondt heeft in het voorgaand begrotingsjaar in de commissie initiatieven gesuggereerd waarop wij, met alle moeilijkheden van dien, uiteindelijk zijn kunnen ingaan zodat de transfers die onontbeerlijk waren om een aantal infrastructuur van het nationaal vervoer of van het stedelijk vervoer dat door nationale diensten wordt waargenomen, eindelijk in een positieve fase zijn gekomen waardoor vele van deze infrastructuur bij de buurtspoorwegen zullen kunnen profiteren van kredieten oorspronkelijk ingeschreven voor het stedelijk vervoer.

Als laatste punt — mijn antwoord is misschien onvolledig en ik verzoek de Senaat mij daarvoor te verontschuldigen — pleitte collega De Bondt voor het uitruiten van de Liefkenshoek-tunnel met sporen: het is een moeilijk debat. Langs de ene kant heeft de regering het idee opgevat daar een tunnel te bouwen die in het bijzonder bestemd is voor het wegvervoer omdat de auto's anders een grote omweg moeten maken, en dit tegen betaling door de gebruiker, een toltunnel dus. Dit is niets nieuws. Wanneer wij dit financieren met tolgeld, dan kan de vraag worden gesteld of de spoorwegtunnel niet terzelfder tijd kan worden gebouwd.

De techniek van aanleg is totaal verschillend. De eerste grote moeilijkheid is dat het rijden van een trein onder de Schelde veel meer infrastructuur vergt, onder andere een grotere lengte van de tunnel omdat de soepelheid van een trein in een tunnel anders is dan wanneer hij op een brug rijdt.

Het tweede probleem betreft de speculaties om het aanleggen van een spoorwegtunnel aldaar te verantwoorden. Dit veronderstelt dat de havenactiviteit van Antwerpen op de linkeroever zou verdubbelen. Dat is hoegenaamd niet bewezen des te meer omdat er nog een grote bedieningsmogelijkheid bestaat bij het vormingsstation in de streek van Gent. Dat zijn allemaal elementen die ons tot nu toe ervan hebben weerhouden, onomkeerbaar de spoorwegtunnel bij de eventueel te realiseren toltunnel voor auto's te voegen.

M. Clerdent m'a interrogé sur un sujet passionnant — une des grandes possibilités d'avenir — le train à grande vitesse, le TGV, dont la création pourra éventuellement être envisagée en Belgique. Comme je ne puis, à l'heure actuelle, vous expliquer l'extraordinaire complexité d'un tel projet, je commencerai par vous dire où nous en sommes et vous donnerai ensuite quelques éléments du problème découlant d'une telle réalisation.

D'où venons-nous? Où en sommes-nous et où allons-nous?

En 1975 déjà, une première concertation eut lieu entre les réseaux de chemins de fer en vue de l'extension éventuelle du TGV à une échelle européenne, plus large que l'échelle française. On espérait à l'époque qu'un tunnel sous la Manche serait construit rapidement et on pensait que la liaison Londres-tunnel sous la Manche-Lille-Bruxelles-Allemagne — voire Pays-Bas, avait une importance capitale, comme la liaison Lille-Paris, évidemment.

Cette idée fut abandonnée mais entre-temps, le TGV français a connu le développement que nous savons et, vous en conviendrez, c'est une réalisation technique remarquable.

Chose étonnante, la France a opté pour un réseau autonome, « tégévisé » uniquement pour le trajet Paris-Lyon, voulant éviter les grands travaux de « tunnellation ». Cette voie ferrée devant, à certains endroits, pouvoir supporter des pentes assez importantes, de l'ordre de 4 pour mille, il y avait bien l'obligation de motoriser plusieurs essieux dudit transport. En effet, une locomotive tractant un train de marchandises ne peut, sans danger de patinage des roues, supporter certaines pentes. Il y a, dans ce domaine, des limites à respecter.

Il fut dès lors décidé de prévoir un TGV doté de roues motrices nombreuses, sur toute la longueur du train, ne pouvant utiliser qu'une voie ferrée autonome et uniquement destiné au transport de personnes.

Les Anglais, qui développaient parallèlement un système comparable, étaient partis de l'approche que voici. Se refusant à payer l'infrastructure d'un rail nouveau prévoyant un système spécifique adapté aux courbes à prendre à grande vitesse et éliminant tout passage à niveau, ils ont envisagé la mise sur rail d'un TGV susceptible de ne pas subir les désagréments découlant de courbes prises à grande vitesse. Cette expérience n'a, à ce jour, pas encore abouti.

En effet, le TGV anglais ne semble pas avoir la stabilité souhaitable, les rails n'ayant pas été renouvelés.

La France, quant à elle, a poursuivi sa politique. Pour prolonger la ligne du TGV vers le nord du pays, c'est-à-dire vers Lille, qu'on relierait ainsi à Paris — vous n'ignorez pas que depuis le règne de Hugues Capet, Paris est la capitale du pays —, il convenait de « tégéviser » davantage de réseaux. Pour ce faire, il fallait relier des agglomérations comptant au moins un million d'habitants, afin d'assurer un minimum de rentabilité. Les liaisons Paris-Lille, Lille-Bruxelles, Bruxelles-Cologne et éventuellement Bruxelles-randstad Holland répondent à ce critère. Il y avait indéniablement intérêt à prévoir l'extension de ce système et, en 1982, M. Charles Fiterman m'a demandé de vouloir bien collaborer, avec les Allemands, aux travaux d'une commission de travail après avoir pris contact avec les sociétés de chemins de fer.

Ce comité tripartite se réunit maintenant tous les quinze jours et, pour la fin avril, nous aurons des indications chiffrées aux points de vue macro-économique, social, possibilité d'exploitation, rendement, etc.

Un problème complémentaire se pose pour l'Allemagne. En effet, les Allemands — comme les Japonais d'ailleurs — mettent au point un train à grande vitesse sur monorail surélevé, par pulsion magnétique, qui pourrait atteindre 500 kilomètres à l'heure. Toutefois, les difficultés sont encore nombreuses; la principale est une trop grande consommation d'énergie, sauf si l'on parvient à refroidir presque jusqu'au zéro absolu le mécanisme de traction et de pulsion sur coussins d'air. C'est la raison pour laquelle les Allemands éprouvent une certaine réticence à voir leur territoire envahi par le TGV français et limiteront le trajet de celui-ci en Allemagne à la première ville importante, Cologne, soit à quelque septante kilomètres sur les rails existants.

J'en reviens à la question de M. Cudell dont a également parlé M. Decléry: si le TGV se fait — mais nous ne sommes pas encore près de cette réalisation — faut-il viser essentiellement les grandes agglomérations? Il faut prévoir des voies spécifiques dans certaines régions puis reprendre la voie ferrée classique pour rentrer dans les

gares. Lorsqu'on peut relier en une heure quinze minutes Bruxelles à Paris, il serait inconcevable de s'arrêter à l'extérieur de Bruxelles. Il faut donc pénétrer dans le centre de la ville, soit par le nord, soit par le sud, ce qui, en Belgique, constitue un problème très délicat. (Sourires.)

Un autre problème se pose encore : pour atteindre l'Allemagne, faut-il éviter la vallée de la Meuse qui pose des difficultés techniques, aux points de vue de la traction et de la vitesse notamment, ou passer, le cas échéant, plus au nord, là où la dénivellation le permet plus aisément, voire par Eindhoven et, de là, à Cologne ?

Chose étonnante, en effet : le trajet Bruxelles-Eindhoven-Cologne n'est que quelques kilomètres plus long que le trajet Bruxelles-Liège-Cologne.

La réponse est simple. Comme des villes françaises, notamment Dijon et Besançon, ont des dessertes de TGV, on peut imaginer que sur une ligne « téguvisée » Lille-Bruxelles-Cologne, un embranchement avec quelques TGV par jour passe par Liège. Le problème technique n'est nullement insoluble.

Nous allons associer à ces contacts préliminaires nos collègues des Pays-Bas et ceux de Grande-Bretagne car il est évident que, si le tunnel sous la Manche devenait enfin une réalité, une agglomération comme Londres avec ses huit millions d'habitants serait ouverte à ce beau — peut-être trop beau — projet.

J'en aurai terminé avec le TGV en précisant que le capital privé, qui semble plus abondant que le capital public, pourrait évidemment être associé à la réalisation de ce projet ambitieux qui pourrait unir par le rail la Ruhr, la *randstad* Holland, la Belgique, le Nord de la France, Paris, le Midi et même, éventuellement, l'Angleterre. Ce que j'ai appelé le « Suez du rail » pourrait faire bouger cette vieille Europe.

Les motions des conseils communaux commencent à atterrir sur mon bureau selon que l'une ou l'autre rumeur fait passer à gauche ou à droite de l'autoroute Bruxelles-Liège un trajet qui n'existe encore que dans l'imagination de ceux qui craignent, pour ne pas dire dans celle de ceux qui espèrent.

M. Decléty m'a parlé de la ligne Tournai-Lille, de la ligne 94, du TGV dans le Hainaut occidental.

De toute évidence, si TGV il y a, je ne vois pas, malgré mon imagination, que j'essaie de garder fertile, comment relier Lille à Bruxelles sans passer par le Hainaut.

Parlons maintenant de l'électrification Tournai-Lille. Nous entretenons aujourd'hui même des contacts avec Paris et essayons de déterminer depuis très longtemps à quel point la France s'intéresse à la question.

En fait, elle n'y est pas très intéressée. La SNCF n'y voit pas d'inconvénient si nous payons entièrement la ligne sur son territoire.

De mes négociations multiples avec M. Fiterman, il apparaît que nous devrions payer un gros morceau du coût de l'infrastructure sur le territoire français jusqu'en gare de Lille, avec cette difficulté supplémentaire, fait qu'on oublie de temps à autre, que chaque chemin de fer national a un voltage de traction électrique différent de celui de son voisin. Ni en Allemagne, ni aux Pays-Bas, ni en France, le chemin de fer ne dispose de notre voltage. Dès lors, il faudrait utiliser des locomotives bi-tension ou bien la ligne devrait être à traction belge, à raison de 3 000 kilovolts, jusqu'à Lille.

M. Decléty. — Veuillez m'excuser, monsieur le ministre, de vous interrompre et je vous remercie de m'y autoriser. Vous avez dit tout à l'heure que le TGV devrait forcément passer par le Hainaut occidental. Je vous rejoins sur ce point, mais cela postule aussi qu'au sein du Hainaut occidental, il y ait une excellente liaison à statut international entre Lille et Bruxelles.

En effet, si vous estimez que pour relier Lille à Bruxelles par TGV, il faut passer par le Hainaut occidental, je signale qu'entre Lille, Courtrai et Bruxelles, existe une liaison à statut international alors que celle-ci n'existe pas encore à travers le Hainaut occidental. Il y a donc deux poids, deux mesures.

De heer De Bondt. — Er bestaat geen behoefte aan die trein. Er zijn geen reizigers voor.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — C'est exact et je vous parlerai dans quelques instants de la courbe de Beclers.

L'électrification de la ligne Leuze-Ath-Tournai a été ordonnée avec un peu de hâte. Si M. Spitaels était présent, je lui suggérerais de signaler dans sa région qu'on a perdu de ce fait des dizaines de millions. L'entreprise fut commandée, l'expropriation ne fut pas faite. L'entrepreneur, mis dans l'impossibilité d'effectuer l'électrification, se présenta

au tiroir-caisse pour percevoir des dommages-intérêts. Il faut éviter d'aller trop vite en besogne, même si l'on habite une ville où l'on veut faire venir le train « sous fil ».

Quoi qu'il en soit, si la ligne se réalise, il faut voir si les Français y trouvent un intérêt ou si nous avons avantage à payer cette ligne, ce que je n'accepterai jamais, et à opter pour la bi-tension ou uniquement pour l'électrification belge jusqu'en gare de Lille.

Il faut aussi s'entendre sur la question de la courbe de Beclers. Il s'agit d'une affaire merveilleuse. Tout le monde s'était mis d'accord pour couper cette courbe entre Tournai et Leuze. On avait procédé à des expropriations, supprimé une série de passages à niveau et on allait commencer à effectuer les travaux lorsqu'un événement qui se produisit tous les six ans survint et remit tout en question.

Il n'était plus tellement nécessaire de couper la courbe de Beclers. Il fallait que le train arrivant de Leuze en gare de Tournai roule lentement, ce qui est un peu contraire à l'existence d'une liaison internationale rapide.

J'ai beaucoup discuté avec l'administration communale de Tournai. Il se posait de nombreux problèmes difficiles, notamment sur le point de savoir s'il fallait ou non rectifier le tracé. De toute manière, comme nous manquons d'argent, la question ne se pose plus.

M. Lagneau. — Monsieur le ministre, si la volonté politique d'électrifier la ligne Bruxelles-Tournai existe réellement, la courbe de Beclers constitue un problème mineur qui peut être résolu très rapidement.

En ce qui concerne l'électrification de la ligne Tournai-Lille, il convient de se souvenir que nous avons payé, à de nombreuses reprises, des investissements en pays étranger. Ce fut le cas pour les travaux sur l'Escaut en Hollande ou sur la Lys en France. Il faut tenir compte de ces éléments.

Il s'agit donc d'un excellent dossier dont vous avez à discuter avec M. Fiterman. Si les autorités de Paris ne sont pas très soucieuses de cette électrification vers une région limitrophe, par contre, dans le Nord de la France, vous pouvez compter sur de nombreux soutiens. Je songe notamment aux chambres de commerce et d'industrie ou à d'autres organisations de ce genre.

Vous êtes habile négociateur, monsieur le ministre, et vous avez la possibilité d'obtenir ce qui est souhaité et nécessaire non seulement pour le Hainaut occidental, mais aussi pour toute la Belgique.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Comme Napoléon perçait sous Bonaparte, vous visez une ligne semblable pour Valenciennes, si je ne m'abuse. Par conséquent, en homme habile que vous êtes, vous vous dites que si la liaison suprafrontière Tournai-Lille est réalisée, la prolongation vers Valenciennes suivra. Vous avez, en effet, posé la question de l'électrification de la ligne Quiévrain-Saint-Ghislain.

M. Lagneau. — C'est exact. On jugera de l'opportunité et de l'urgence des réalisations. L'électrification de la ligne Tournai-Lille est plus urgente que celle de la ligne Quiévrain-Valenciennes.

Cependant, il s'agit d'un problème qui n'est pas dépourvu d'actualité en raison de la saturation des lignes Bruxelles-Paris et Charleroi-Paris.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Pour m'exprimer dans des termes diplomatiques, monsieur Lagneau, je dois vous dire que la France n'est malheureusement pas très enthousiaste.

M. Lagneau. — Nous sommes habitués à ne pas susciter l'enthousiasme chez nos voisins.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Pour l'heure, nos négociateurs se trouvent à Paris pour discuter de ce problème, ainsi que de la liaison De Panne-Dunkerque, sur laquelle je reviendrai tout à l'heure.

M. Decléty. — Un mot encore, monsieur le ministre, si vous le permettez. Le point de départ de votre raisonnement serait le désaccord à l'intérieur du Tournaisis sur le point de savoir si la courbe de Beclers doit ou non être rectifiée. A la fin de votre réponse, vous avez ajouté que, compte tenu de la situation financière actuelle de l'Etat belge, on ne rectifierait pas cette courbe.

Je rejoins donc l'avis de mon collègue, M. Lagneau. La volonté profonde d'électrifier la ligne Lille-Tournai-Bruxelles et de lui donner un statut international n'existe pas, même si tout le Hainaut occidental se montrait unanime. Or vous n'ignorez pas qu'en une telle matière, ponctuellement, il y a toujours l'une ou l'autre difficulté à surmonter.

Vous avez dit — et j'en prends acte avec un regret infini — que la courbe de Beclers ne serait pas rectifiée.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Quand le gâteau est petit et quand on se le dispute dans la région ou la sous-région, la chance qui passait s'en va.

M. Decléty. — Ce sont des prétextes !

De heer De Bondt. — Ik vind het ongehoord dat men vandaag pleit voor de elektrificatie van een lijn, die dan nog voor het grootste gedeelte op Frans grondgebied is gelegen, waarvan de trafik slechts een vierde bedraagt van de trafik op lijnen die men op 3 juni eerstkomend wenst af te schaffen.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Le débat se pose en ces termes : les négociations avec la France se poursuivent et, si elles aboutissent jamais à ce que la ligne soit installée sur le territoire français, la proportion des frais qui nous incombent sera la plus favorable.

Il est exact, monsieur Lagneau, que l'électrification de la ligne Quévrain-Saint-Ghislain, prévue dans le plan 1984-1986 approuvé en novembre 1983, ne figure pas encore au budget 1984, mais on peut l'espérer dans un délai raisonnable. Sur ce point, vous obtenez une relative satisfaction.

De heer Seeuws heeft in zijn graag gehoorde stijl en met zijn scherpe, maar toch beleefde benadering, die oppositieleiden siert, een aantal vragen geformuleerd over aangelegenheden die heel wat problemen met zich brengen. Hij heeft een punt aangesneden dat wellicht iedereen interesseert. Hij vroeg welke investeringen er juist werden gedaan en wat er gebeurt met het rollend materieel en de infrastructuur die de spoorwegmaatschappij zelf in bezit heeft.

Mag ik de Senaat eraan herinneren dat er tussen 1970 en 1980 46 miljard 364 miljoen frank werd besteed aan rollend materieel en 74 miljard aan infrastructuur. Deze bedragen werden bijna niet vermindert. Integendeel, in het huidige driejarenplan is voorzien in een uitgave van 27 miljard frank voor rollend materieel en van 34 miljard frank voor infrastructuur. Het is dus niet juist te zeggen dat er geen grote inspanning werd gedaan voor de spoorwegen. Gedurende de jongste decennia besteedde de NMBS zelf bijna 200 miljard aan rollend materieel en infrastructuur. Er bestaat een neiging om de infrastructuur-uitgaven en de uitgaven voor rollend materieel bijna uitsluitend door de begroting van Verkeerswezen te laten financieren, zodat men heel dicht, zij het niet in cijfers, komt tot de procedure dat de Staat de wegen betaalt met de belastingen op de diesel, met de verkeersbelasting en de vervoertaksen.

De vijfjarenplannen, de zevenjarenplannen en de driejarenplannen, die u ons verwijt te hebben aangepast, brengen geen te grote wijzigingen in de beschikbare middelen mee.

Monsieur Eicher, certains des plans quinquennaux du chemin de fer n'étaient pas réalistes. Celui de 1975-1980 notamment ne contenait aucune prévision pour le matériel roulant. Il manquait 45 milliards.

Je veux bien être le planificateur éternel, prévoir des plans quinquennaux, espérant n'être plus là dans cinq ans — c'est peut-être votre espoir également (sourires) — et faire ainsi de grands projets sachant qu'on n'a pas les moyens de les réaliser.

De heer Seeuws. — Dat was voor de vijfjarenplannen ook niet in de investeringen opgenomen.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer Seeuws, u moet toch toegeven dat wij met beperkte middelen in een onmisbare reoriëntering hebben voorzien. Wij hebben tegelijkertijd geprobeerd te investeren in rollend materieel en infrastructuur. Het is de eerste keer dat zulks met minder middelen gebeurde. Besluit : Op dit driejarenplan werden 61 miljard voor investeringen uitgetrokken en werd ordentelijk nagedacht over de investeringen in rollend materieel.

Velen onder u hebben gezegd dat die fameuze stijging van de kostprijzen bij de spoorwegen niet alleen te wijten was aan personeelskosten, maar ook aan de energieprijsstijging en aan de banken, de demonen van onze maatschappij. Weet u dat de elektrische energie in ons uitgavenpakket slechts 4 pct. vertegenwoordigt — en dat is belangrijk — en de gasolie slechts 2 pct. — en dat is ook belangrijk —, terwijl de personeelskosten ongeveer 60 pct. bedragen en de financiële lasten 16 pct. Het is juist dat de energieprijzen bestendig opnieuw moet worden besproken en ik dring daar ook op aan. U mag echter niet vergeten dat op 4 pct. een stijging met 10 pct. slechts 0,4 pct. betekent. Als de prijs van gasolie verdubbelt, dan komt u bij ongewijzigde totale kosten

aan 4 pct. in plaats van 2 pct. Deze massa, hoe belangrijk uw opmerkingen ook zijn, blijft ondanks de prijsstijgingen bescheiden. Het is evident dat de grote massa, de personeelsmassa is. Straks zal ik op de stijging van dit percentage terugkomen.

De heer Seeuws en anderen hebben vragen gesteld over de reestaat die wij voor de tariefverhoging proberen tot stand te brengen.

U hebt mij gevraagd hoe wij voor de spoorwegen, de buurtspoorwegen en het stedelijk vervoer tot de tariefstijging van 6,6 pct. zijn gekomen. Deze formule werd uitgedokterd op basis van de personeelskosten die 72 pct. van het totaal bedragen, de brandstofkosten 4 pct., de elektrische energie 3,3 pct., de grondstoffen, werkingskosten, aflossingen, financiële lasten, samen goed voor 21 pct. En hier moet ik enkele heilige koeien slachten die hier tijdens het debat te grazen werden gezet. De stijging van deze prijzen bedraagt 6,6 pct., dus minder dan de indexaanpassing. De cijfers zijn Arabisch en de taal is het Nederlands ! Van 16 januari 1980 tot 16 januari 1984, namen de tarieven van de NMBS met 27,8 pct. toe voor de biljetten tegen volle prijs, tweede klas, voor 40 km en met 28,8 pct. voor de abonnementen tweede klas, 40 km. De index van de consumptieprijzen steeg daarentegen met 34,5 pct. Ik kan ook tot 1970 teruggaan. Als men voor 1970 de index 100 aanneemt, dan bereiken wij op 16 januari 1984 263. De prijzen voor het biljet zijn dan opgeklommen tot 225 en die voor de abonnementen tot 234. Weliswaar met *ups and downs* zijn de prijsverhogingen gedurende de jongste dertien jaar iets meer dan 10 pct. onder de indexstijging gebleven. Zoals ik reeds eerder opmerkte gebeurden deze prijsverhogingen steeds a posteriori. Er was wel een grote sprong tegenover het basiscijfer, maar in zekere zin zijn wij toch gespeend gebleven van de maandelijkse of tweemaandelijkse verhogingen.

De heer Seeuws. — Ik heb u tegengestelde cijfers medegedeeld, mijnheer de minister. U houdt enkel rekening met sommige verhogingen en niet met de globale verhoging.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik ben het aan de waarheid verschuldigd, mijnheer Seeuws — ik ben trouwens te lang in de stiel om het niet te weten — te zeggen ... que les statistiques sont comme les bikinis : de loin, on croit tout voir, mais de près, souvent l'essentiel vous reste caché. (Sourires.)

M. Eicher. — C'est la vérité. Cela dépend des yeux avec lesquels on regarde le bikini !

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je laisse à chacun le droit de regarder. J'ai évité soigneusement l'emploi d'un autre mot.

Het is juist, mijnheer Seeuws, dat sommige prijzen flink gestegen zijn, sommige abonnementen zelfs met 14 pct.

Daarom heeft de administratie gezocht naar een evenwichtige sleutel om de debatten te vermijden, die anders onafwendbaar zijn waarbij men telkens moet rechtvaardigen waarom er een stijging komt. Men zal meer op objectieve elementen steunen, zoals verhoging van de index van de consumptieprijzen, de kostprijzen van het geheel van lonen en wedden, energie, olieprodukten en dergelijke. Daarvan zal men de weerslag nagaan op de uitgaven voor het openbaar vervoer.

Ik hoop dat wij op die manier de pieken, die u hebt vermeld, en die wel degelijk bestaan, tenminste zullen afvlakken en vermijden.

De heer Seeuws. — Geef toe dat u op die manier uzelf klem zet en geen andere prijszpolitiek meer kunt voeren. Zo sluit u het idee van de heer De Bondt uit. U zit vast met regelmatige prijsverhogingen.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Hoegenaamd niet. Het idee van de heer De Bondt hoort thuis in de commerciële sfeer. Het houdt in dat er opzettelijk prijsverlagingen zouden worden gegeven met het doel, *the target*, zoals de Amerikanen zeggen, nieuw cliënteel aan te trekken. U weet allemaal dat het commercieel beleid van de spoorwegen nog agressiever kan zijn.

De *audit* die nu bij de NMBS gebeurt kan de spoorwegen, niet de minister, een aantal bijkomende elementen als hulp bieden.

Ik zou eigenlijk breedvoerig willen ingaan op een merkwaardige uitspraak van senator De Smeyter, maar ik zie hem hier niet. Ik heb zijn betoog gebocd gevolgd. Hij verweet mij dat ik als minister de streek waar ik ben verkozen niet bevoordelig. Ik heb op sommige banken van deze Senaat horen fluisteren dat dit verwijt uniek was in de annalen van Openbare Werken, Verkeerswezen en andere departementen.

De heer Van In. — In *De Bouwkroniek* staat het tegenovergestelde.

De heer De Croo, ministre van Verkeerswezen en Posterijen, Telefonie. — Ik ben natuurlijk bijzonder gevoelig voor de eer die mij wordt aangedaan door de vermelding dat ik mij, tot spijt van wie het benijdt, als een nationaal minister gedraag, en hiervoor het verwijt krijg van een senator uit dezelfde streek als die waarvan ik kom.

Wij hebben dezelfde objectieve maatstaven gebruikt als elders in het land. In het charmante arrondissement Oudenaarde blijven er van de 14 stations na de afschaffingsoperatie nog maar 6 over. Ik wil in de handelingen laten opnemen dat de stations Leupegem, Etikhove, en Louise-Marie, met respectievelijk 99, 72 en 46 dagelijks opstappende reizigers, Elsegem met 18 reizigers, Petegem met 33, Enname met 125, Welden met 15 en Roborst met 85, worden afgeschaft.

Wij hebben ook grote inspanningen gedaan voor de elektrificatie van de lijn Denderleeuw-Zottegem-Oudenaarde-Kortrijk. In Oudenaarde rijzen enorme problemen om door deze gecoördineerde planning van investeringen te raken. Tot nu toe moet het spoor eerst over de Schelde en een paar kilometer verder onder de ring van Oudenaarde. Wij moeten proberen een geschikte oplossing te vinden.

Dit zal, met inbegrip van het aanleggen van een parking, ongeveer 1 miljard kosten.

Ik heb uiteraard begrip voor de lokale problemen. Het zal de heer De Smeyter verheugen te vernemen dat de tijd om per trein van Ronse naar Gent te rijden, die thans schommelt tussen 55 minuten en 1 uur en 10 minuten, zal worden teruggebracht tot 44 minuten, wat een tijdsbesparing is van één vierde. Bovendien zal de eerste trein anderhalf uur vroeger vertrekken dan thans het geval is. Dit geldt voor de laatste trein. Ook zal in de toekomst te Ronse, dat trouwens één van de oudste stations heeft van ons land, opnieuw een trein stoppen tijdens het weekeinde. Sommige van die weekeindtreinen zullen ook doorgetrokken worden tot Leuze. Er werden ook grote inspanningen gedaan voor het busvervoer. De gegevens ter zake houd ik ter beschikking van de heer De Smeyter.

Monsieur Donnay, vous m'avez reproché de diminuer l'emploi aux chemins de fer. Ce reproche est fondé dans la mesure où l'emploi y a fortement régressé, plus de 6 000 unités déjà, mais par départ naturel seulement. Il est également exact que selon les études syndicales, si l'on se réfère au Plan rose — ainsi nommé d'après la couleur de sa couverture! — publié en septembre 1981, on prévoyait 1 261 postes en moins. Cette diminution devait résulter de la mise en vigueur des plans Intercity et interrégional. Ce chiffre ne me paraît pas exact. Le nombre d'agents en disponibilité est plus important encore. L'administration des chemins de fer devra fournir un effort de recyclage, d'adaptation, de remplacement dans d'autres secteurs du personnel non employé.

Il est évident que vos questions rejoignent très souvent celles généralement posées.

Vous avez raison de vous préoccuper de la nécessaire coordination entre les bus et les trains pour réussir le plan qui entre en vigueur le 3 juin.

Je peux vous dire, en tant que ministre responsable, que nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour que chaque arrêt, chaque halte, chaque gare soient examinés par rapport à la desserte possible par bus. Chaque ligne a été réorganisée. Pour la première fois depuis les 149 ans d'existence des chemins de fer et les cent ans d'existence des vicinaux, des responsables sur le terrain entre les vicinaux et les chemins de fer ont multiplié, durant des mois et des mois, les contacts pour régler au mieux les coordinations indispensables à la réussite de ce plan.

M. De Bondt a rappelé que la modernisation des contacts radio entre car et bus est mise en route.

L'argent nécessaire sera libéré pour la développer davantage. Nous souhaitons tous la réussite de cette expérience et nous avons tout fait pour qu'il en soit ainsi.

Laissez-moi vous rappeler, monsieur Eicher, une citation d'un de nos cardinaux, quelque peu bourru: «Celui qui ne fait jamais rien, ne fait jamais de bêtises, mais toute sa vie en est une.»

Je sais bien que la réduction des trains de navetteurs, tôt le matin et tard le soir, constitue un gros problème. Dans la période de crise que nous vivons, et parce que des économies sont indispensables, on ne peut maintenir un chemin de fer d'une amplitude de 14, 18, voire 24 heures sur certaines lignes. Certaines amplitudes ont donc dû être réduites.

Nous essayons, bien entendu, d'y suppléer par la mise en service de trains spéciaux directs, principalement pour les régions éloignées du Namurois, du Limbourg, du Luxembourg du Westhoek, qui constituent des «réservoirs» de navetteurs vers la capitale. La critique est évidemment fondée, notamment à certaines heures et pour certains trains. Malheureusement, tenant compte de l'occupation de ces trains — et très souvent j'ai dit que, dans certains cas, les services publics

devraient adapter leurs heures de travail pour permettre aux gens d'aller travailler et de rentrer chez eux —, nous avons été obligés d'agir de la sorte.

M. Eicher. — Monsieur le ministre, c'est là typiquement la politique poursuivie depuis longtemps. Si vous supprimez les arrêts dans un sens, les statistiques prouvent que, dans l'autre sens, il n'y aura pas de voyageurs et, par conséquent, durant la journée, vous n'aurez pas les voyageurs qui ne peuvent pas prendre le train ni le matin ni le soir.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je vais y venir, monsieur Eicher.

Je sais que le Sénat compte plus d'un chasseur, mais je dois encore abattre un canard! (Sourires.)

Chacun doit savoir que la CEE nous autorise seulement, pour éviter des distorsions de concurrence et dans un but social, à compenser les pertes de recettes en ce qui concerne les voyageurs, mais non pour les marchandises.

Ce n'est donc pas une obligation, mais une simple latitude. Nos collègues luxembourgeois, qui consacrent dix pour cent du PNB à leurs chemins de fer, nos collègues allemands et français connaissent les mêmes problèmes.

J'ai d'ailleurs laissé, par arrêté royal, la liberté aux chemins de fer de fixer eux-mêmes les prix pour les marchandises et le transport international des voyageurs.

En ce qui concerne la productivité, je voudrais, sur base des chiffres, régler un compte avec vous, gentiment, monsieur Eicher. Vous nous reprochez que le nombre de personnes employées aux chemins de fer ait augmenté fortement dans une période récente et que dès lors on soit forcé de laisser se réduire l'emploi par départs naturels. Vous oubliez cependant, et M. Seeuws l'a fait remarquer, qu'entre 1970 et 1983, la durée hebdomadaire fut réduite de 41 heures trente à 38 heures, soit une diminution de 8,4 p.c. Pendant ce temps, l'effectif a augmenté de 23,7 p.c. Je comprends votre raisonnement suivant lequel un nombre de personnes supplémentaires est nécessaire pour pallier la réduction du nombre d'heures de travail. Tenant compte de ce fait, les chiffres indiquent cependant une augmentation de 13,2 p.c. qui s'explique, je le suppose, par différentes raisons sur lesquelles je ne désire pas m'étendre outre mesure.

Vous avez également déclaré que l'investissement était insuffisant aux chemins de fer. Savez-vous qu'entre 1970 et 1983, 197 milliards 306 millions ont été investis aux chemins de fer, dont 77 milliards 505 millions en matériel roulant et 115 milliards 801 millions en infrastructure. Si vous y ajoutez les cent milliards investis dans l'infrastructure du transport urbain, spécialement à Bruxelles — j'en conviens —, vous atteignez le chiffre de 250 milliards investis dans le transport public en Belgique.

Par ailleurs, j'ai entretenu à plusieurs reprises l'assemblée des compensations dans le cadre des différents pourcentages de recettes propres de la société.

Vous m'avez posé la question de savoir combien de cheminots sont détachés au cabinet de mon ministère. Le nombre est de vingt-quatre et la rémunération brute de ce personnel — allocations, primes, etc. — s'élève à un million six cent quatre-vingts mille francs. Je puis vous communiquer le détail de tous les grades. Le collège des commissaires n'intervient pas dans ce problème. Cet effectif, j'en conviens, est de quelques unités supérieur à celui des détachements précédents.

Je vous en donne les raisons.

D'une part, le chemin de fer connaît une mutation extraordinaire. Celle-ci provoque, à juste titre, nombre de questions, d'interpellations, de débats en commission. Nous avons dû répondre jusqu'à présent, et ce n'est pas fini, à douze cents plaintes de sénateurs, de députés, de bourgmestres, d'associations diverses en ce qui concerne le plan IR-IC, et cela le mieux possible. Je ne puis y donner suite si je ne reçois pas l'aide d'un personnel supplémentaire. Il me fallait donc en cette période de mutation profonde quelques unités de plus.

D'autre part, j'assume effectivement, ce qui n'était pas le cas auparavant, la présidence du conseil d'administration. Je préside chaque réunion après l'avoir préparée le mieux possible et j'essaie de l'animer. On me le reproche parfois, quoique cette manière de procéder permette un dialogue direct avec toutes les forces vives représentées à ce conseil. Ceci aussi justifie les quelques unités supplémentaires. Sur les soixante mille membres du personnel du chemin de fer, vous ne me reprocherez pas d'en avoir détaché trois ou quatre de plus que mon prédécesseur, M. Spitaels.

M. Eicher. — Vous ne citez pas la somme que ce personnel coûte aux chemins de fer.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Un million six cent quatre-vingts mille francs par mois.

M. Eicher. — Quelle est la somme totale, par an ?

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Multipliez le chiffre par douze !

M. Eicher. — Je crois plutôt que le montant approche les cinquante millions.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Revoyez votre informateur. Je ne puis que vous communiquer le coût du premier mois, soit un million six cent quatre-vingts mille francs. Puisque cela vous passionne, je puis vous fournir les détails. *De minimis non curat praetor.*

Comme beaucoup de vos collègues dans cette assemblée, vous regrettez que la SNCB dispose d'un capital trop faible.

Il n'est effectivement que de onze milliards. N'oubliez cependant pas d'ajouter une deuxième réalité, à savoir que c'est moi-même qui ai pris l'initiative de la seule augmentation du capital consentie ces dernières années. Je l'ai, en effet, augmenté de trois milliards, c'est-à-dire de 27 p.c.

Nonobstant ce capital que vous estimez dérisoire, le chemin de fer a accru de deux cent cinquante-cinq millions le capital de sa filiale Depaire, de cent quarante millions celui de Stocatra et également celui d'une autre société de manutention, Seabulk, sociétés dont nous examinons la rentabilité. Si vous aviez étudié avec moi la projection parabolique des produits et des charges, vous auriez compris qu'une intervention était indispensable et que le problème devait trouver une solution d'urgence.

Vous me reprochez également qu'un cahier des charges ait été rédigé en langue néerlandaise. Il comprenait 179 pages d'une technicité élevée. Nous n'avons reçu aucune plainte et les sociétés sollicitées dont le siège se situe à Bruxelles ont été averties qu'elles pouvaient répondre dans la langue de leur choix. Après la remise d'offres, de nombreux contacts ont eu lieu.

M. Roland Gillet a soulevé le problème de Brucargo et m'a reproché d'avoir reçu, à ce propos, un document néerlandais; cela semble lui avoir fait mal. Je laisse ce fait à son appréciation.

Monsieur Grosjean, comme d'autres de vos collègues, vous avez parlé des trains internationaux s'arrêtant à Welkenraedt. J'ai déjà eu l'occasion de vous répondre à ce sujet, mais de manière peut-être insuffisamment précise à votre avis.

La relation Ostende-Liège a été prolongée jusqu'à Eupen et Cologne, dernier tronçon d'une relation importante à longue distance. Du matériel tracté s'imposait donc. Ceci répond d'ailleurs à la demande du CERW qui souhaitait une liaison directe entre Eupen et Bruxelles. Welkenraedt est relié directement à Bruxelles par convoi circulant toutes les deux heures, par train lourd au départ d'Eupen, avec changement de train à Verviers toutes les deux autres heures.

D'aucuns prétendent que les arrêts de service sont nécessaires pour répondre aux obligations de douane et de sûreté. Deux fois six trains ont été jugés suffisants pour les besoins de la clientèle potentielle, entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle.

Vous avez, par ailleurs, dans un lyrisme qui m'a quelque peu surpris, prétendu que nous serions disposés à racheter une décharge publique, ancienne voie de chemin de fer, se trouvant sur le territoire de La Calamine. De quoi s'agit-il ?

Les réseaux belge, hollandais et allemand étudient la faisabilité ainsi que la rentabilité d'une liaison voyageurs Anvers-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle-Cologne. Dossier complexe, car il concerne trois réseaux. En cas d'accord éventuel, il serait nécessaire de racheter l'assiette de l'ancienne voie qui reliait Montzen-bifurcation Moresnet à Aix-la-Chapelle-Sud, laquelle se trouve, vous avez raison, sur le territoire de La Calamine. Rien, à ce jour, n'est toutefois décidé dans ce domaine. Si la voie devait être rouverte...

M. Grosjean. — Rien ne serait décidé, mais vous l'inscrivez au budget de 1984, alors que vous supprimez la liaison Montzen-Welkenraedt. Dans ce même budget.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je ne puis négocier, monsieur Grosjean...

M. Grosjean. — Vous avez fait part à deux collègues libéraux du manque d'enthousiasme des Français pour la ligne Tournai-Lille. Parlez-nous, monsieur le ministre, de l'enthousiasme des Hollandais et des Allemands pour les lignes 24 et 37...

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je ne l'ignore pas mais je ne puis, je le

répète, engager de négociations avec eux si le budget ne prévoit pas ces montants. Je ne dis pas que les Hollandais soient enthousiastes, pas plus que les Français, mais cela correspond à la vérité.

M. Grosjean. — La différence, c'est qu'avec les Hollandais et les Allemands vous allez devoir tout payer !

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Rien n'est encore engagé dans ce domaine.

M. Grosjean. — Sauf dans le budget, où vous avez fait disparaître l'électrification pour 40 millions de Welkenraedt-Montzen.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Le budget, en droit parlementaire, est une autorisation de dépenses et non une obligation.

Mevrouw Panneels heeft vragen gesteld over de moeilijkheden met de pendeltreinen die tussen 7 en 8 uur richting Leuven en richting Brussel rijden. Men zegt mij, mevrouw, dat het laten stoppen van de IC-IR-trein te Diegem indruist tegen de essentie van het plan zelf van de klokvaste treinen en de snelle verbindingen. Pendeltreinen bijkomend laten stoppen te Diegem zou dergelijke treinen minder aantrekkelijk maken voor lange afstand pendelaars, zodat deze de IC-IR-sneltreinen zouden overbelasten. Bijkomende pendeltreinen inleggen te Leuven en Brussel gaat in tegen de dringende noodzaak de overbelasting inzake treinopvolging — 110 treinen per uur in Brussel-Zuid en de axiale stations — niet nog te verzwaren. Diegem, werd mij gezegd, ligt gunstig voor busverbindingen met de hoofdstad. Er zijn in de week per dag 612 opstappende reizigers die heel de dag met de klokvaste uurdienst Brussel-Leuven worden bediend.

Ik heb reeds geantwoord aan senator Saive in verband met de investeringen gerealiseerd voor de buurtspoorwegen en de stedelijke vervoermaatschappijen. Ik herhaal de jongste cijfers. Wij komen van 1,9 miljard in 1970 tot 9,3 miljard in 1983 voor de stedelijke vervoermaatschappijen. Wij kunnen hier een vergelijking maken tussen wat werd gependiseerd voor de wegen en het openbaar vervoer. In het verslag van de bespreking van de begroting van Openbare Werken in de Kamer kunnen wij lezen dat voor de wegen per jaar ongeveer 28 miljard werd uitgegeven; 22 miljard in 1982 alleen. Voor het spoor werd in 1977 12 miljard uitgegeven en dit bedrag is in 1982 tot 31 miljard opgelopen.

De weg kreeg in 1977 voor 27,982 miljard investeringen; in 1982, 22,450 miljard. De spoorwegen kregen 12,335 miljard in 1977 en 31,448 miljard in 1982. Het stedelijk vervoer kreeg 9,419 miljard in 1977 en 8,63 miljard in 1982. De waterwegen, zeer belangrijk, kregen 16 miljard in 1977 en 26 miljard in 1982.

De heer Seeuws. — Mijnheer de minister, alleen voor de metro ligt dit bedrag reeds veel hoger. Het beloopt 5,5 miljard per jaar voor Brussel alleen.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dat is juist, de metro neemt ongeveer de helft van de uitgaven voor zijn rekening. In Brussel gaan 60 pct. van al de uitgaven naar de metro.

Mijnheer Seeuws, ik zal u al de cijfergegevens laten worden, maar men mag toch enkele zaken niet uit het oog verliezen. Wanneer bijvoorbeeld de lasten van de intercommunales worden toegevoegd aan de begroting van Openbare Werken, dan stijgen natuurlijk de bedragen. Men moet dus bij het bekijken van de cijfers nagaan en aanvaarden de manier waarop men tot die cijfers is gekomen. U mag niet vergeten dat 70 pct. van Openbare Werken openbare schuld is.

Senator Van Der Niepen heeft vragen gesteld over de elektrificatie van de lijnen Geraardsbergen en Denderleeuw. De lijn Denderleeuw-Ath wordt geëlektrificeerd tegen einde mei 1986. De werken zijn thans in uitvoering. De lijn Geraardsbergen-Edingen wordt geëlektrificeerd tegen mei 1987. Denderleeuw heeft twee rechtstreekse verbindingen per uur met Gent. Voor de definitieve toegang tot de perrons van Denderleeuw werd het bestek opgemaakt en is de uitvoering van de werken gepland tegen 1985. De overkapping voor fietsenstalling werd aanbesteed op 4 april 1984. Roltrappen zijn gepland voor 1985, doch in een lift is niet voorzien.

Senator Van In heeft het als brievendrager voor mevrouw Maes, over Sint-Niklaas gehad. Hij stelde dat 33 pct. van het personeel in Sint-Niklaas zal worden getroffen door de reorganisatie. Men heeft een keuze moeten maken. Het treinbedieningspersoneel van Sint-Niklaas komt tussen twee relaties te liggen: Lokeren-Antwerpen en Sint-Niklaas-Mechelen en 12 pendeltreinen tussen Lokeren en Sint-Niklaas enerzijds en tussen Antwerpen, Mechelen of Kortrijk anderzijds. De vermindering van het kader van het depot van Sint-Niklaas is te wijten aan het feit dat het depot slechts een einddepot is voor de twee voormelde relaties.

Bij de elektrificatie van het baanvak Sint-Niklaas-Mechelen zal een directe relatie worden verwezenlijkt tussen Sint-Niklaas en Leuven, gezamenlijk te bedienen door de einddepots Sint-Niklaas en Leuven. Deze wijziging is echter niet van aard om invloed te hebben op het kader van deze twee depots.

De IR Brussel-Lokeren doortrekken tot Sint-Niklaas zou op piekuren storende versnijdingen tot gevolg hebben in het station Lokeren. Sint-Niklaas beschikt reeds over vier verbindingsmogelijkheden met Brussel, om het uur, weliswaar mits overstap. Al deze verbindingen vergen een reisduur van 53 à 59 minuten.

Senator Vannieuwenhuyze wenst uitbreiding van de lijnen 73 en 50, respectievelijk Westkust-Brussel en Oostende-Brussel. Ook daar doet zich een delicaat probleem voor. Over het vak De Panne-Duinkerke hebben vandaag in Parijs een eerste reeks besprekingen plaats met de Franse verantwoordelijken. Dit is echter een industriële lijn die moeilijk geschikt kan worden gemaakt voor personenvervoer.

Ik geef enkele cijfers over lijn 73 die de westkust met Brussel verbindt en over lijn 50 Oostende-Blankenberge-Knokke-Brussel. Er zijn 31 460 reizigers/kilometer tussen Brussel en Gent; 24 990 tussen Gent en Brugge; 14 160 tussen Brugge en Oostende; 1 880 tussen Brugge en Blankenberge en 3 780 tussen Brugge en Knokke. Het baanvak van de lijn 73 kent een daling van de bezetting: De Panne-veurne 590 reizigers/kilometer; Veurne-Diksmuide 1 290 daar waar Deinze-De Pinte een bezetting heeft van 12 410, en De Pinte-Gent-Sint-Pieters 16 190.

Om uit te maken of een lijn voor elektrificatie in aanmerking kan komen, moet de bezetting van die lijn worden nagegaan. Om een lijn « onder draad » te brengen, zou ze moeten worden gebruikt door 5 000 reizigers/kilometer. Dit is vooralsnog niet het geval na Deinze en zelfs niet tussen Tielt en Deinze. Ik zal senator Vannieuwenhuyze schriftelijk nog een aantal bijkomende technische gegevens verstrekken.

Senator Van Ooteghem heeft gevraagd vanwaar de norm komt van de 200 potentiële reizigers. De spoorwegen hebben een aantal exogene en endogene parameters gebruikt: bevolking rondom het station, aantrekkingsmogelijkheden, alternatieve vervoerpotentialiteit, aantal reizigers op diverse stopplaatsen die van deze stopplaats als eindpunt gebruik kunnen maken.

Men heeft dan een plan opgemaakt waaruit bleek dat een driehonderd tal stopplaatsen een zwakke opstap- en uitstapbezetting hadden. Men heeft een aantal testen uitgevoerd en ze dan hiërarchisch geïsoleerd.

Uiteindelijk heeft de raad van beheer van de spoorwegen, na raadpleging van de gewestelijke economische raden en een zekere aanpassing door de minister en zijn medewerkers, het aantal afgeschafte haltes op ± 250 gebracht. Maar vrijwel alle haltes werden door minder dan tweehonderd reizigers gebruikt. Vandaag de dag liggen alle stations 3,7 km van elkaar en de optimale afstand zou tussen 5 à 10 km moeten liggen.

U kent het probleem van de ophaling met bijkomende bussen waarmee forse bedragen gemoeid zijn. Het gaat om ongeveer 630 miljoen voor de bijkomende diensten op jaarbasis van de vervangende prestaties van de buurtspoorwegen voor de spoorwegen, tegenover een besparing van 2,5 miljard per jaar door het IC-IR-plan voor de spoorwegen. Ik meen dat wij hier een minderuitgave voor de gemeenschap kunnen boeken.

Ik zou uitgebreid kunnen antwoorden op het bezwaar dat ik de ene of de andere regio bevoordeel. Ik herinner eraan dat de heer Dehousse, voorzitter van de Waalse Executieve, mij heeft opgeroepen vóór het overlegcomité regering-executieven. Hij was van oordeel dat het plan van de spoorwegen, dat door de raad van beheer met mijn akkoord en onder mijn stuwende impuls was opgesteld, bijzonder nadelig was voor de Waalse regio. Het omgekeerde werd dan beweerde aan Vlaamse zijde. De heer Somers heeft in de Kamer van volksvertegenwoordigers gezegd dat de Vlaamse regio benadeeld is. Dat is natuurlijk wisselvallig. Dat geldt ook voor wat men doet in en rondom Brussel, volgens het eventueel gebruik van het transitvervoer en het pendelvervoer. Het is een moeilijk probleem. Mocht men voor het zuidelijke landgedeelte dezelfde criteria gebruiken in verband met de densiteit van het vervoer dan voor de andere delen van het land, zouden er in Wallonië nog meer stations moeten worden afgeschaft. Er zouden daar dan nog veel minder treinen rijden dan vandaag het geval is. Men kan in deze zaak niet dezelfde maatstaf hanteren. Straks heb ik het gehad over kardinaal Van Roey. Nu wil ik kardinaal de Retz citeren: « L'égalité consiste à réserver aux situations différentes un traitement différent. »

Mijnheer de Voorzitter, ik meen aldus het hoofdstuk betreffende het vervoer per spoor te hebben behandeld.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1983-1984
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1983-1984

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de minister, ik heb een kleine vraag. Ik meen dat u aan het essentiële bent voorbijgegaan, namelijk de overlapping tussen de buurtspoorwegen en de spoorwegen. Zolang u dat probleem niet oplost zullen zowel de buurtspoorwegen als de spoorwegen verlieslatend blijven.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U hebt mij daarover inderdaad een vraag gesteld. Ik zou daarop hebben geantwoord bij de bespreking van het vervoerproblemen ten gronde. Laten wij de oorzaken onderzoeken. De spoorwegen hadden voor een aantal lijnen in een busuitbating voorzien die, *je m'adresse à la gauche*, alle in privé-handen waren. De spoorwegen hadden enkele bus en hadden al de bussen geprivatiseerd, De Croo *non regnante*.

In 1977 hadden de spoorwegen vervangende bussen in gebruik. U herinnert zich nog wel de bussen van verschillende kleur. Die vervangende bussen werden dan overgenomen door de buurtspoorwegen.

Dat is de verklaring, mijnheer Seeuws, waarom het nu die busdiensten zijn die worden uitgebreid. Die bussen bedienen de bestaande stationnetjes en haltes. De lijnen worden als het ware geparalleliseerd. De lijnen worden uitgebreid om afgeschafte stations te kunnen bereiken. Het privé-aandeel in de huidige uitbreiding van de busdiensten van de buurtspoorwegen is vergroot, namelijk 80 pct. van het geheel waar de normale verhouding voor de algemene uitbating 40 pct. privé en 60 pct. overheidsdienst is. Dit vloeit normaal voort uit de tijd dat de spoorwegen lijnen hebben vervangen door busdiensten die uitsluitend worden uitgebaat door privé-pachters. Dat was de oorsprong van het systeem. Die situatie zal veranderen omdat in de toekomst ook reizigers zullen worden opgehaald aan niet meer door de spoorwegen bediende stations. Wij gaan echter niet aan een niet door woningen omringd station mensen ophalen als er andere, praktischere oplossingen voor de hand liggen. Er moet worden naar gestreefd om door enge samenwerking van de spoorwegen en de buurtspoorwegen te komen tot het afschaffen van overlappingen. Dit zal al wel worden verholpen door de opstap- en afstapmogelijkheden te vergroten van de treinvervangende bussen die achterhaalde en opgeheven stations gaan bedienen waar vroeger én de trein én de bussen stopten. Na een proefperiode van 6 tot 12 maanden zullen wij zien wat er aan het systeem nog kan worden verbeterd. De oorsprong van het hele opzet is het overnemen in 1977 van de vervangingslijnen van de buurtspoorwegen door de spoorwegen.

De heer Basecq, eerste-ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Mijnheer de Voorzitter, ik wil enkele ogenblikken stilstaan bij het vervoer te water.

Wij hebben voor de Dienst voor regeling van de binnenvaart door middel van een bijzondere-machtenbesluit, maatregelen genomen die niet altijd in dank werden afgenomen. Er werden mij daaromtrent talrijke parlementaire vragen gesteld.

De binnenvaart kent sedert lang een grote crisis door de sterke vermindering van het aantal schippers die voor 90 pct. eigenaar van een binnenschip zijn, door een afname van de tonnenmaat, door een noodzakelijke modernisering omdat het vervoer te water zich bevindt tussen de opdrachtgever en de bevrachter. Sommigen wensen een totale vrijheid van tarieven. Deze verlokkelijke sirenezang klinkt de minister van Verkeerswezen niet onaardig in de oren. Ik ben echter realist en sta met beide voeten op de grond. Ik denk derhalve dat vooralsnog de voorstellen van de Dienst voor de regeling van de binnenvaart met haar prijzenaanbod en de rolbeurt *hic et nunc* de enige haalbare kaarten zijn. Wij doen ook ons best om de binnenvaartvloot te rentabiliseren. Wij stonden als eerste op de bres om alle eventuele discriminatie vanwege Frankrijk te verhinderen. Wij zijn bezig met het uitwerken van een wetsontwerp dat eerstendaags bij het Parlement zal worden ingediend om het vervoer van gevaarlijke stoffen te water beter te reglementeren. Wij zetten ook onze politiek voort ten aanzien van de koopvaardijvloot en de zeevisserij. U kent de problemen waarop de wet van 1948 betrekking heeft. Het zijn problemen die ons bijzonder boeien.

Wij hebben er, onder meer, naar gestreefd de uitvoer van goederen, onder waarborg van de Delcreditedienst en van het Herdiscontering- en Waarborginstituut verzekerd, te laten geschieden door Belgische scheepvaartlijnen.

Er werden ook vragen gesteld over de Regie voor Maritiem Transport — RMT. Gisterenavond heb ik in het TV-programma Panorama, dat goed was gemaakt, een reportage gezien over die dienst. In het interview kwamen de problemen objectief over.

De RMT is een belangrijke dienst. Wat de overzet tussen het vasteland en Groot-Brittannië betreft, nemen wij momenteel slechts 15 pct.

van de passagiersoverzet voor onze rekening. De helft van de passagiers zijn inwoners van Groot-Brittannië en de overige helft, min de 15 pct. landgenoten, zijn Nederlanders en Duitsers.

Op de vraag of de Belgische gemeenschap deze dienst moet subsidiëren, antwoord ik : neen. Deze Regie moet zichzelf kunnen bedruipen. Wij weten echter dat deze Regie werd opgericht, dat kunnen oudere senatoren getuigen, omwille van een budgettaire aangelegenheid. Men nam een bepaald bedrag uit de begroting van Verkeerswezen en men schreef het in onder de rubriek Regie zonder kapitaal. Dat moet ons aanzetten de zaak tweemaal te bekijken. De Regie heeft een ouderwetse vloot gekregen. Zij heeft haar vloot fors moeten omvormen om wat nu renderend blijkt te zijn de *roll-on-roll off*-trafiek tot stand te brengen liever dan de loutere passagierstrafiek van destijds of het vervoeren van personenwagens met passagiers.

De Regie heeft zware leningen afgesloten en heeft iets gedaan wat ik niet kan dulden en waarover ik hier in de Senaat duidelijk wil zijn.

De lonen en de wedden van de RMT worden uitbetaald via de Centrale Dienst voor vaste uitgaven (CDVU). De Regie heeft nagelaten 1 miljard 500 miljoen terug te betalen. Ik heb daar heel veel zorgen mee. Een bijzondere-machtenbesluit bepaalt dan ook dat tussen de departementen van Financiën en Verkeerswezen moet worden onderhandeld om die schuld trachten af te lossen. De onderhandelingen zijn aan de gang. Het voorontwerp van plan ter sanering van deze Regie werd ingediend. Maar zowel voor de Regie zelf als wat de zeer dure exploitatie van de *Jet-foil* betreft, waarover de heer Seeuws heeft gesproken, werd jaren geleden, onder andere economische omstandigheden en met andere energieprijzen, tot investeringen besloten.

De resultaten zijn niet wat men had verwacht ofschoon er voor de *Jet-foil* in 1983 een trafiektijging met 26 pct. is geweest. Wij hopen op minder exploitatiekosten en op hogere inkomsten ter zake.

De heer De Bondt. — Men zegt dat u in uitvoering van het spaarplan de RMT wil « verkopen ».

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Wat verstaat men onder « verkopen » ? Ik heb ten eerste nooit dat woord gebruikt. Ten tweede, een Regie verkopen betekent er een koper voor te vinden. Tot nu toe heeft zich nog geen enkele koper aangemeld. Wat wij wel willen, is dat de Regie volgens moderne bedrijfskundige normen wordt uitgebaat. Dat veronderstelt een zekere souplesse qua personeelsbeleid en ook een minimum aan kapitaal. Ik probeer ertoe te komen dat men de Regie alleen laat doen wat zij aankan. Wanneer er dan een soort verbod van de Regie zou zijn, heeft dat niets te maken met wat u « verkopen » noemt. Men kan aan samenwerking denken. Ik ben een forse voorstander van samenwerking tussen privé-instellingen en openbare instellingen. Men weet dat. Ik meen dat er een wederzijdse vruchtbare samenwerking kan ontstaan in sectoren waar dit noodzakelijk is. Dat vinden sommigen wellicht een grote privatisering. Ik ben echter realistisch en ervan overtuigd dat die privatisering noodzakelijk is.

De investeringen waarin wordt voorzien op de begroting hebben eindelijk een oud zeer uit de weg geruimd, met name de walradarketen voor de toegang tot de haven van Antwerpen. De toegang tot de haven van Antwerpen kost aan de gemeenschap ettelijke honderden miljoenen per jaar wegens de nodige bebakening, het loodsen en de walradarketen. Wij loodsen natuurlijk geen schip *pro Deo* naar de haven van Antwerpen of die van Gent. Op macro-economisch vlak is het echter onontbeerlijk de zeer belangrijke haven van Antwerpen — en ook die van Gent en Zeebrugge natuurlijk — veilig toegankelijk te maken voor grote schepen en aldus de mogelijkheid te scheppen tot verdere ontwikkeling van de haven.

Er is een belangrijke stijging van het vervoer langs de weg, vooral van het internationaal transport. Ons departement vecht zich dood om de verhoging van de bilaterale contingenten te verkrijgen van Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en Joegoslavië.

Gisteren heb ik nog in de Europese Raad voor Transport mijn Italiaanse collega ontmoet. Ik heb hem gevraagd het aantal transportvergunningen voor Italië op te drijven van 18 000 tot 25 000. Wij zijn tegenstanders van deze vervoerbeperkingen binnen de EG. Wij hebben deze contingenten soms met andere landen afgeschaft. Er is echter een onderscheid tussen een land over welke banen men rijdt, en een land, zoals het onze, met een uitstekend autopark voor internationaal vervoer.

Wij werken een verhoging uit van de gewichten in ons land. Dit is ook een oud zeer. Ik zou wel twee uur kunnen spreken over de geschiedenis van de maten en gewichten. Ik zou u ook kunnen aangeven hoe de gemeenschappelijke markt op vele plaatsen wordt uitgehouden door hypocriete reglementeringen. Zo mogen er bijvoorbeeld wegens veiligheidsredenen geen Belgische gelede bussen door Frankrijk rijden, maar rijden er wel gelede bussen van Franse makelij in Frankrijk.

Ik zou al de beperkingen, waaronder de maten en gewichten, torenhoog kunnen opstapelen. Zo wordt er soms opgemerkt dat buitenlandse vrachtwagens van 50 ton niet in de haven van Antwerpen geraken, omdat wij een beperking hebben van 40 ton. Zo zijn er ook vragen over de breedte van de vrachtwagens enzovoort. Wij voeren hierover enorme debatten met het departement van Openbare Werken. Er zijn talloze problemen, zoals de koelwagens waarvan de enorme containers niet kunnen worden benut, zoals het energieverlies door het opstapelen van containers, enzovoort. Men kan hieraan zeer uitgebreide analyses wijden. Met zulke problemen wordt ons leven gevuld.

Mevrouw Panneels, ik heb het gevoel dat het probleem dat u aanhaalde, een beetje aan het losweken is. De Italiaanse regering was verveeld met de stakingen en de protesten van de Italiaanse vrachtwagvoerders. Het was dus moeilijk in december jongstleden het contingent van de Belgen, die handige jongens, op te drijven. Er is nu evenwel een afspraak gemaakt met mijn Italiaanse collega's om tegen het einde van de eerste helft van dit jaar het contingent voor Italië te verhogen.

Er zal geen vergoeding worden uitbetaald voor de stakingsschade die men heeft geleden in Frankrijk, mevrouw Panneels, tenzij de kleine premie die de twee laatste dagen uitgekeerd werd. Ik heb wel van mijn collega van Tewerkstelling en Arbeid, de heer Hansenne, bekomen dat de stakingsdagen voor de opgehouden vervoerders zouden worden beschouwd als technische werkloosheid. Zij krijgen dus voor die dagen een vervangingsinkomen. Ik denk dat dit toch goed nieuws is.

Gisteren is er in de Europese Raad voor Transport toch één positief resultaat bereikt. Van 1 januari 1985 af zullen de grensoverschrijdende belemmeringen fel worden verminderd door op sommige grensposten de douanekantoren dag en nacht open te houden, door een vluigere controle en doorgang van de lege vrachtwagens of van de transitvrachtwagens, onder meer aan de Mont-Blanc, de Brennerpas enz.

Negenenzeventig formulieren zullen door één formulier worden vervangen. Ik heb mij steeds met een zekere uitdaging afgevraagd wat de douaniers aan de grenzen doen in een Europa dat het vrij verkeer van goederen, personen en kapitaal in zijn vlag heeft geschreven. De fytofarmaceutische benadering, de veterinaire hinderpalen en andere belangen maken dat het instrument dat wij begeleiden — de vrachtwagen — lijdt onder de controle van de goederen die zich in het vervoermiddel bevinden.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Fait étonnant, tout le monde a demandé, pour plus de sécurité, le contrôle du temps de repos et de conduite des conducteurs de poids lourds — chose difficile, car quels sont les temps d'arrêt aux postes de douane, aux frontières, et le temps de conduite proprement dit ? — ainsi que la limitation au moyen d'un tachygraphe.

Pour des raisons économiques, on demande d'assouplir le temps de conduite qui n'est pas toujours adapté à un petit pays comme le nôtre.

Un chauffeur qui atteint son maximum de huit heures de travail et arrête, par exemple, son camion au sud de Liège, peut être rejoint en voiture par son patron qui reprend le camion, le chauffeur, quant à lui, reprenant la voiture. Il n'est, de ce fait, pas punissable. Si tout automobiliste peut conduire durant vingt-quatre heures, pendant les vacances d'été, de Bruxelles, de Namur ou d'Anvers jusqu'en Espagne, un conducteur de camion expérimenté ne peut, lui, dépasser d'une seule minute son temps de conduite !

Nous essayons aujourd'hui d'organiser, à l'échelon du Marché commun, ce système de sécurité.

Mijnheer de Voorzitter, nu wil ik nog over het luchtvervoer spreken en enkele woorden over Sabena zeggen. Het is met een zekere voldoening — want het vlees is zwak — dat ik echter zonder enig triomfalisme vaststel dat na 27 jaar opnieuw het woord winst in de Sabena-rekening wordt ingeschreven.

De heer Seeuws. — Maar verlies voor het personeel.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Wat is het beste, mijnheer Seeuws, de maatschappij te zien verdwijnen en het personeel 12 maanden loon te zien verliezen of de personeelslast van de maatschappij gedurende één maand te zien verminderen ? Ik heb gekozen voor één maand loonverlies om er 12 te redden. Ik laat aan de anderen andere verantwoordelijkheden. Met betrekking tot artikel 33 heb ik in de staatsbijdrage miljarden en honderden miljoenen geschrapt. Ik durf te zeggen dat de Staat bijna 5 miljard minder aan Sabena zal hebben betaald in de periode dat wij verantwoordelijkheid opnamen, met alle consequenties van dien. Er is een vermindering van personeel geweest en ook loonsvermindering. Het is geen lippendienst, maar ik breng eer aan de personeelsleden die via een geheime stemming — en niet via demonstraties in loodsen — met een meerderheid van 68 pct. deze forse loonsinlevering hebben aanvaard.

Er kwam een modernisering van de vloot. Dat hebt u ondervonden, zij het door moeilijkheden. Er bestaat een nieuwe techniek van leasing. Sabena beschikt nu over twee nieuwe airbussen en ontwikkelt een commerciële agressiviteit. Dit alles is te danken aan deze zweeps slag waarbij ik bijna mijn vel heb gelaten. Een kapitaalverhoging — en dit mag een voorbeeld zijn voor andere maatschappijen — vond plaats, 2 miljard van de Staat, 4 miljard gewaarborgd door de Staat, terugneembaar binnen vijf jaar, a pari, met een bevoorrecht dividend van 10 pct. ...

Même si l'on tient compte de 400 millions de dividendes relatifs aux 4 milliards de capital privé, nous avons réalisé, pour la première fois, un bénéfice.

La Sabena malade est sortie de la salle de réanimation mais n'est pas encore guérie. Je continuerai à y prêter toute mon attention et, s'il le faut, bonne main.

De heer Seeuws. — Waarom spreekt minister Maystadt dan van verkopen, mijnheer de minister? Ik heb u die vraag gesteld.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — In de Senaat blijkt het de gewoonte te zijn de uitspraken van een aantal regeringsleden te aanhoren en dan aan andere ministers hierover uitleg te vragen.

De heer Seeuws. — Gisteren was het ook alzo met de heer Gol. Iedere minister spreekt hier in persoonlijke naam, maar hoe kunnen wij dan te weten komen wat de regering denkt?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik heb het hier over mijn beleid, mijnheer Seeuws.

De heer Seeuws. — Dat is juist.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U kent mij lang genoeg, mijnheer Seeuws. Gewoonlijk weet ik wat ik zeg.

U verwijt mij altijd dat ik een liberale politiek voer. Het zij zo. Ik ben er niet beschaamd over.

M. Aubecq s'est intéressé à l'évolution du personnel et s'est livré à un calcul facile qu'il faut cependant analyser avec prudence. En effet, diviser le nombre de membres du personnel par le nombre d'appareils aboutit à constater que la Sabena a deux fois plus de personnel par avion que n'importe quelle autre compagnie comparable, mais il faut aussi prendre en considération les diverses missions qui sont confiées à ce personnel.

Naguère, la Sabena assurait son *catering*, maintenant filialisé, et son *handling*. Quel est aujourd'hui le personnel affecté à chaque département?

Quand j'ai pris mon département en charge, la Sabena comptait 9 864 membres de personnel; aujourd'hui, ce personnel est réduit de 1 400 unités.

Nous poursuivons la politique de filialisation des secteurs de la Sabena, ne fût-ce que pour savoir réellement ce qu'ils coûtent et ce qu'ils rapportent. Je ne suis pas prêt d'oublier le temps où la délégation de l'administration de la Sabena me prouvait que chaque secteur était rentable alors que l'ensemble de la compagnie accusait un déficit de 3 milliards 660 millions.

J'espère que la Sabena comprendra que la bataille n'est pas gagnée, mais que nous sommes enfin partis dans une bonne direction.

M. Donnay, pour sa part, s'est intéressé à l'Airbus. Nous avons opté pour la compagnie de leasing Aviafin, une société au capital de 2 milliards 750 millions dans laquelle la Sabena participe pour 27 p.c., la BBL pour 900 millions, la CGER pour 300 millions, la Spaarkrediet pour 120 millions, la Kredietbank pour 100 millions; j'en passe et des meilleurs.

Cette société va acquérir trois appareils Airbus pour les donner en leasing à la Sabena. Grâce à cette technique financière nouvelle, nous avons donc résolu la question du renouvellement de la flotte.

Mijnheer Maes, het is juist dat wij sommige *catering*-klanten hebben verloren. In een open markt, bij concurrentie, moet men proberen zijn klanten te houden en er nieuwe te werven.

Nu is er een nieuwe directie bij de *catering*, en een nieuwe raad van beheer, die weliswaar nog een beetje te veel lijkt op de raad van beheer van Sabena. Ik heb de indruk dat de situatie beter zou worden door een meer dynamisch beleid, dat de *catering* niet wil beperken tot de vliegtrassen maar uitbreiden tot andere objectieven in ons land en in het buitenland.

Sabena is een eigenaardige maatschappij. Er zijn twaalf geboden die Sabena onderscheiden van privé-maatschappijen, zoals beheer benoemd door de Koning, statuten bij wet vastgelegd, toelagen verleend met rijkswaarborg enz. en, collega's van de Volksunie, een taalkader.

Ik wist wel dat ik het daarover moest hebben. De enen verwijten mij, vraag van de heer Féaux, de verlenging van het koninklijk besluit dat reeds in 1983 het taalevenwicht tot stand had moeten brengen. Anderen zeggen dat er te veel Nederlandstaligen zijn bij het personeel maar weer anderen verwijten mij dat er te weinig Nederlandstaligen zijn in bepaalde categorieën van het personeel.

De heer R. Maes. — Ze hebben alle twee gelijk, maar er is een verschil van niveau.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik ga ervan uit dat men aan de basis moet beginnen om de verhoudingen op hoger niveau in evenwicht te brengen. Bij de opleiding van kandidaat-piloten aan de school voor burgerluchtvaart moet men derhalve aandacht besteden aan dit probleem. De vraag rijst evenwel of dit in de praktijk een grote invloed zal hebben, aangezien de piloten in de cockpit Engels spreken met elkaar.

Op de vraag of Sabena al dan niet zal worden verkocht, heb ik reeds geantwoord dat het nog lang niet zo ver is. Het lijkt mij bovendien moeilijk de NV Sabena, die een privé-maatschappij is, te privatiseren.

Zo kom ik tot Eurocontrol waarover belangrijke vragen werden gesteld, onder meer door de heren Gerits en De Kerpel.

Eurocontrol houdt heel wat meer in dan zou kunnen blijken uit wat hier is gezegd. Het vervult een zestal opdrachten, gaande van *airstream management*, opleiding van verkeersleiders, het betalen van de heffingen die verschuldigd zijn wanneer een land wordt overvlogen, luchtvaartresearch, waarmede men zich te Brétigny bezighoudt en een effectieve verkeersopleiding die gebeurt te Beek, tot het vervullen van specifieke opdrachten op verzoek van de Lid-Staten. Ik raad de bevoegde Senaatscommissie aan de centra van Beek en Brétigny eens te bezoeken.

De vragen die hier werden gesteld hebben hoofdzakelijk betrekking op de activiteit van Eurocontrol die te Beek wordt uitgeoefend. Sta mij toe, hoewel u deze materie goed kent, toch nog even de situatie te schetsen. Wij hebben voor de luchtvaartverkeersleiding een dubbel begeleidingsstelsel bestaande uit de hogere regionen en de benadering. Het weze voor degenen die, zoals ik, er nog naar streven onze communautaire tegenstellingen te overbruggen, een geruststelling dat een vliegtuig op zes minuten België overvliegt van noord naar zuid. Op amper zes minuten vliegt een vliegtuig dus over Vlaanderen, zijn gemeenschap, zijn gewest, over Brussel en zijn gewest en over Wallonië met zijn gemeenschap en gewest. Bovendien hebben wij 1 100 à 1 200 overvluchten per dag aangezien België op het kruispunt ligt van noord-zuid- en oost-westverbindingen. Dit drukke luchtverkeer wordt geregeld te Beek bij Maastricht, waar de gegevens van de controleposten en radarschermen die verspreid staan opgesteld, in een computerprogramma worden verwerkt tot een plan ten behoeve van de verkeersleiders.

Aanvankelijk werd het plan opgevat de luchtvaartverkeersleiding op Europees niveau te organiseren. Frankrijk wilde echter niet meewerken, Engeland haakte af en Ierland heeft die dienst genationaliseerd, zodat uiteindelijk enkel Noord-Duitsland, Nederland, Luxemburg en België overbleven.

Wij staan echter voor het dilemma dat in 1988 ons begeleidingsstelsel voor de hogere regionen niet meer bruikbaar zal zijn, of althans aan vervanging toe zal zijn. De vervanging van dat instrument vergt vier à vijf jaar. Ik heb bij mijn collega's dan ook zeer sterk aangedrongen op een beslissing ter zake. Gaan wij het centrum van Beek moderniseren, of trekken wij ons terug uit Eurocontrol en gaan wij zelf de controle van ons eigen luchtruim organiseren?

Nederland had een nieuw systeem ingesteld sinds 1980-1981. Duitsland werkt aan een nieuw systeem dat in 1984 operationeel moet worden in Noord-Duitsland. Wij zitten als het ware tussen twee stoelen.

Qu'ai-je fait? Tout d'abord, prudence! Nous avons contacté un bureau d'études, le seul susceptible au niveau mondial de bien répondre à l'objectif. De plus, comme si nous allions nationaliser le contrôle aérien, un plan Canac a été créé. Coût: plus de 50 millions. Durée: près de deux ans.

Ce plan est terminé. La Régie des Voies aériennes est donc aujourd'hui, ou sera à très bref délai, capable d'émettre le cahier des charges, de faire appel à des concours scientifiques de construction, de montage. Dans le domaine du contrôle aérien, nous ne sommes pas en retard. Tout le travail préparatoire est fait et, en même temps, mettant deux

fers au feu, nous avons examiné s'il existait une chance de sauver les relations supranationales qui me paraissent toujours heureuses, tant pour le concept même que pour les dépenses du pays.

Premier résultat : en novembre 1982, les pays concernés, malgré nos réticences, s'entendent pour conserver à Beek-Maastricht la part la plus élevée de l'espace aérien, avec un faible nombre de passages d'avion; notre contrôle aérien national ferait le reste. Cela revenait presque à dire que tout le contrôle pouvait se faire au même endroit, tellement la nappe supérieure est peu fréquentée par rapport aux couches en dessous desquelles le contrôle deviendrait national.

Le 12 septembre 1983, environ un an plus tard, changement de cap : nos collègues hollandais, allemands, luxembourgeois et nous-mêmes envisageons de tout prévoir à Beek, c'est-à-dire à un niveau fort bas de l'espace aérien; la grande masse des avions survolant nos territoires seraient contrôlés en commun par l'Allemagne du Nord, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique.

Le débat n'est pas terminé. Je viens de recevoir, avant-hier, le rapport qu'Eurocontrol a préparé — la situation est extraordinairement complexe — et qui est maintenant examiné par l'administration.

Le 2 avril, les responsables des quatre pays concernés se rencontrent à Paris pour examiner ensemble la façon de faire davantage progresser le dossier.

Il est inexact de dire que nous ne pourrions pas absorber, en 1988 ou en 1989, lorsqu'il y aura moins d'activités chez nous, le surplus éventuel de contrôleurs.

Ik kan u verzekeren dat ingevolge een aantal technische onderhandelingen, die ik in de commissie met u verder wil bespreken, er geen verkeersleider van België nationale nationaliteit te veel zal zijn in 1988, rekening houdend met de tewerkstelling die zeker zal stijgen, en met wat in België nog moet blijven.

Er is een depotialisatie van de recrutering. Dat is juist. Wij gaan niet aanwerven en een vormingscyclus opzetten wanneer wij weten dat we het personeel niet kunnen benutten.

Iedereen weet — het blijkt uit de cijfers van de begroting — dat wij zeer voorzichtig zijn geweest en dat de bedragen bestemd voor het plan Canac reeds in de begroting zijn vermeld. Indien ze dit jaar niet nodig zijn, zal ik ze, met uw goedvinden, voor iets anders gebruiken. Indien ik deze bedragen heb ingeschreven, is dat ook omdat wij weten dat de kostprijs van deze nieuwe verkeersleiding, dit hele complex systeem van waarnemingen, transmissies en computerverwerking van de gegevens, 80 pct. aan personeelsuitgaven met zich zal brengen.

Zelfs indien de personeelsleden meer betaald worden in Eurocontrolverband, zelfs indien men er rekening mee houdt dat deze later worden gepensioneerd — op 65, waar in ons land de personeelsleden in deze sector op 55 jaar met pensioen gaan — zal het precies daar zijn dat de besparing op de normale uitgavenposten wordt gevonden, omdat de zaak twee derde goedkoper is voor België wanneer ons land maar een gedeelte van de controle in Beek moet dragen.

On me dit : « Qu'en est-il de l'investissement ? Vous allez enlever à l'industrie belge des commandes substantielles. » Cela est faux. D'abord, l'industrie belge ne dispose pas, dans ces secteurs, des moyens pour satisfaire ces commandes, sauf quand il s'agit de servir de « boîte aux lettres ». Nous devons ouvrir les marchés à d'autres pays, dans les conditions prévues par le traité de Rome, et je connais fort bien nos concurrents éventuels. Nous serons peut-être à même d'enlever une petite partie de l'important marché de computers technologiques destinés aux bâtiments.

Dans le marché d'Eurocontrol, nous ne sommes pas soumis aux mêmes réglementations et il serait possible d'obtenir pour l'industrie belge la même part réelle dans la modernisation du contrôle à Beek que celle que nous voulions avoir à Bruxelles.

Une différence cependant : la référence internationale est bien plus efficace pour la promotion d'une entreprise belge qu'une simple référence nationale. Si vous utilisez, à titre d'argument à l'exportation, des constructions réalisées en Belgique par notre industrie, cela fait un peu moins d'effet — et M. Clerdent qui est orfèvre en la matière ne me contredira pas — que si vous faites état de la participation de notre industrie à des constructions au niveau international.

Je souhaite dire clairement à la tribune du Sénat qu'il serait plus avantageux pour nous, si les autres pays participant au système du contrôle aérien supérieur marquent leur accord — et je veillerai à ce qu'il en soit ainsi — que la présence de l'industrie belge serait plus avantageuse à Beek qu'à Zaventem ou à Bruxelles, de par les dispositions régissant la concurrence, de par une certaine participation de la technologie belge aux travaux.

Ik stel ook, en ik wil het langdurig van naaldje tot draadje uiteenzetten, dat qua personeel er een gebrek aan toekomstige aanwervingen is, maar dat er een mogelijkheid bestaat een aandeel te hebben in het personeel dat in Beek wordt tewerkgesteld.

Met alle omzichtigheid die op dat vlak noodzakelijk is — *caveant consules* — ben ik ervan overtuigd dat wij ook hier twee zaken moeten vermijden : corporatisme en nationalisme. Dit betekent dat wij de kracht moeten hebben Europees te denken ook in deze operationaliteit. Wij hebben er alle belang bij, in zover de andere partners hun deel dragen, op onomkeerbare wijze.

Het spreekt vanzelf dat wij alle voorzieningen moeten treffen ten einde elke sociale benadeling te vermijden voor hen die deze controle thans verzekeren.

M. Donnay. — Jusqu'à présent, la Belgique a été le dindon de la farce.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur Donnay, retenez bien ceci : ce dindon a été fort bien payé. En effet, nos amis hollandais ont, jusqu'à présent — chose étonnante — payé leur part sans y être. De cette façon, les fameux bénéfices de la Régie des Voies aériennes — je le dis *mezzo voce* — proviennent en grande partie de la part hollandaise payée à Beek, sans qu'il nous en coûte rien. D'ailleurs le traité est en voie de modification; les Hollandais en ont assez de payer... mais il leur était loisible d'y venir !

La situation est telle que je vous la décris. Nos recettes du contrôle aérien de Beek sont plus élevées qu'elles ne l'auraient été si le partenaire néerlandais avait occupé sa place opérationnelle à Beek.

Monsieur Donnay, il s'agit donc là d'un dindon bien nourri, qui a profité de la farce ! (*Sourires*.)

De heer Van Ooteghem. — Terwille van Philips.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer Van Ooteghem, u weet hoe sterk de regeringen in alle landen zijn om te weerstaan aan de neiging om eigen nationale belangen te bevoordelen.

Le sénateur Aubecq m'a parlé de l'*audit* des Voies aériennes. Il est évident que nous y avons découvert pas mal de choses. Paraphrasant la devise britannique, je dirais, dans un jeu de mots que le Sénat me pardonnera : « Audit soit qui mal y pense ! » (*Sourires*.)

En tout cas, je le répète, j'y ai découvert beaucoup de choses.

Il est clair que la Régie — et ce n'est pas sa faute, mais bien celle de ceux qui en avaient la responsabilité — n'a pas un statut du personnel fort assuré, a un statut linguistique oh combien branlant, s'est vu imposer certaines nominations qui, je suppose, étaient toutes de grande qualité. (*Nouveaux sourires*.)

De heer R. Maes. — Ze werden nochtans door de Raad van State bij arrest vernietigd.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik heb dat arrest uitgevoerd.

De heer Van Ooteghem. — Wij zijn vandaag ook vrijdag, mijnheer de minister.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik zal het nooit meer doen op Goede Vrijdag. De volgende keer zal ik een donderdag kiezen.

L'*audit* nous a appris beaucoup de choses qui nous ont quelque peu préoccupé. Il nous faut prendre des mesures importantes si nous voulons que cette grande régie, qui gère tous nos aéroports, devienne rentable. En effet, les cinq cents millions de déficit des aéroports régionaux doivent être comblés par les recettes de Bruxelles-National, même si cette appellation ne plaît pas outre mesure au bourgmestre de Zaventem ! La RVA doit pouvoir non seulement faire des assainissements, mais aussi optimiser ses recettes.

Er zijn ook nog vragen gesteld inzake het toerisme. Uit het debat dat wij hebben gehad met collega's van de gemeenschapsexecutieven blijkt dat nog nationaal zijn : de vestigingsvoorwaarden voor de reisagentschappen, het hotelwezen, de kampeerterreinen en het toerisme in het tweetalig gebied Brussel. Straks zal dit tweetalig gebied meer toerismekantoren hebben dan toeristen. De propaganda in het buitenland kan geschieden met organismen eigen aan elke gemeenschap. Inzonderheid willen wij de coördinatie bevorderen tussen de NMBS, het RMT en de Sabena ten voordele van de economische aspecten van dit toerisme.

Ik zou mijn betoog niet willen eindigen zonder mij, zoals de heer De Bondt, te buigen over de warme-luchtbalons. Ik heb reeds gezegd dat heel dikwijls zaken opstijgen omdat zij weinig gewicht hebben. Wij hebben desbetreffend een reglementering, namelijk van 15 maart 1954 en 27 oktober 1982. Er zijn een aantal burgerlijke vergunningen die

met zich brengen dat het opstijgen van aërostaten — ik heb het volks, warme-luchtballoon genoemd — maar mogelijk is wanneer de minister of zijn afgevaardigde daartoe de toestemming heeft verleend. Ik zal nauwkeurig toezien op de naleving van die voorwaarde. Onze runderen mogen niet verder worden geschrikken door neerstrijkende ballons en er mag geen schade worden berokkend aan sommige installaties.

Ik dank de heer Vandermarliere voor zijn uiteenzetting in verband met een aantal aangelegenheden die hem bijzonder hebben geboeid.

Le problème de la Stib soulève, monsieur Cudell, de nombreuses interrogations.

Bien avant notre arrivée au pouvoir, on a commencé à Bruxelles la construction d'un métro dans l'axe est-ouest qui est, à mon avis, peu adapté.

Bruxelles, en effet, est une ville à grandes vallées. La Senne, quoi qu'on en pense, est très profonde et la construction d'un métro dans l'axe est-ouest constituait la partie la plus difficile; il aurait été plus opportun de le prévoir d'abord dans le talweg de la Senne.

Les choses étant ce qu'elles sont, deux thèses sont actuellement en présence. Les uns souhaitent voir se développer le réseau du métro lourd à Bruxelles, même si l'argent nécessaire à cette réalisation n'est pas disponible, pour en faire un transport rapide et susceptible de recueillir tous les suffrages, et cela inclut les 11 kilomètres de la petite ceinture. Les autres s'opposent à cette idée et prétendent qu'il y a déjà suffisamment de lignes de métro à Bruxelles. Ils sont favorables à ce qu'on appelle un métro léger, c'est-à-dire un tram circulant en sous-sol — on peut se demander alors pourquoi il fallait construire un nombre aussi important de tunnels — qui reviendrait en surface sans rupture de charge.

Curieusement, on a voulu tout d'abord mettre en circulation, à Bruxelles, un métro léger, c'est-à-dire un tram disparaissant à chaque carrefour sur la petite ceinture, et l'on a, par après, creusé des tunnels dans toute la ville. Le réseau de transport devant s'opérer en sous-sol, d'aucuns en ont pris prétexte pour exiger un métro lourd.

Nonobstant le fait qu'il existe maintenant des infrastructures lourdes, certains se déclarent actuellement en faveur d'un métro léger.

M. Chabert avait demandé à Sobemap de faire une étude à ce sujet. Elle est très fouillée — j'espère néanmoins que M. Cudell l'a lue avec grand intérêt — et prône la poursuite de la construction de métros lourds sur la petite ceinture.

Le débat est difficile, car il faut tenir compte d'une part, des inconvénients qu'entraîne la construction d'un métro lourd à Bruxelles, surtout vers les quartiers populaires comme Evere, Molenbeek, Forest, voire Uccle et, d'autre part, de l'avis de ceux qui, prétendant que les investissements ont été trop importants à ce niveau, préconisent de recourir, à l'avenir, aux tramways mais roulant en circuit de métros lourds. La discussion est loin d'être terminée, vous le comprendrez. Si M. Cudell est en faveur d'une théorie, d'autres se prononceraient plutôt pour l'autre. Comme l'Etat paiera, tout peut être envisagé puisque cela ne coûtera rien !

Il incombe dès lors au ministre et au Parlement de prendre leurs responsabilités et de décider quelle sera la solution susceptible de répondre le mieux aux besoins.

Monsieur le Président, je crois avoir été suffisamment long bien que je n'aie pu répondre à certains intervenants qui, je l'espère, voudront bien m'excuser, mais je dois tenir compte du fait que le débat sur la déclaration gouvernementale doit se poursuivre devant le Sénat à 14 heures.

Je terminerai en abordant un sujet qui nous tient particulièrement à cœur — Mme Van Puymbroeck y a fait allusion —, la sécurité routière.

Het jaar 1984 is het Jaar van de verkeersveiligheid. U hebt de kleine folders al wel gezien. Ik wil daarmee vooral pleiten voor een verkeersleefbaarheid. Langs onze autowegen zijn veelvuldig aanpakbrieven aangebracht met aan de linkerkant mooie bloemen en aan de rechterzijde een rijweg die lichtjes afbuigt naar rechts en waarop staat « doe mee » — « participez ».

Wij werken onder andere langs het onderwijs. Ik ben dankbaar voor die medewerking. Degenen die onderwijs-minded zijn, weten hoe belangrijk die medewerking is. Er is ook samenwerking met Binnenlandse Zaken en later volgt nog de coördinatie met de gemeenschappen, de gewesten, de lokale besturen en Openbare Werken. U weet dat er een tendens is om de departementen van Verkeerswezen en Openbare werken samen te smelten. Ik ben daar niet tegen gekant.

Wij willen een kentering brengen in het verkeer, door de thans opgezette campagne. Tien jaar geleden zijn er formidabele campagnes gevoerd. Er werden vele studies gemaakt door o.a. studiebureaus en

door Via Secura. Er was grote inzet om de veiligheid te propageren, maar de jongste jaren is er een soort vermoeidheid opgetreden. De stijging van de ongevallencijfers in 1983 ten opzichte van 1982 hebben ons verontrust. Wij zijn het eerste land in de Europese Gemeenschap dat 1984 heeft uitgeroepen tot het Jaar van de verkeersveiligheid. Men heeft ons daar gisteren in het kader van de Europese Gemeenschap nog aan herinnerd.

Il est faux que nous soyons les plus mauvais conducteurs du monde. Mais le fait est qu'en Belgique les conditions de conduite sont extrêmement difficiles.

Nous savons tous que les autoroutes, nombreuses et bien éclairées, ne reçoivent qu'une petite partie du trafic, tout comme les zones résidentielles où l'habitat est souverain, et qu'entre les deux se trouve cette énorme zone grise où se mélangent trafic routier, vélos, motos, piétons, en ce compris les personnes âgées et les enfants.

Les deux tiers du territoire belge sont occupés par 93 p.c. de la population, un tiers de la Belgique, monsieur Dalem, étant occupé par les 7 p.c. restants.

La densité de population sur la plus grande partie du territoire jointe à la manie de construire le long des routes fait qu'il est miraculeux que les accidents ne soient pas plus nombreux et meurtriers. Il est toutefois indispensable d'adapter notre politique au terrain.

De inventaris van de zwarte punten in ons land is gemaakt. Ik doe met de meeste overtuiging een beroep op de Senaat, op de openbare opinie, de gemeenten en de steden opdat veiligheidsprojecten zouden worden opgezet in alle dorpen, gemeenten en steden van dit land en dat iedereen zou meewerken, de jeugdverenigingen, de gepensioneerden en het onderwijs. Ik verlang dat men geen scholen meer zou bouwen zonder na te gaan of de toegang voor de leerlingen in voldoende verkeersveilige omstandigheden kan gebeuren. Wij, volwassenen, ouders en leerkrachten zouden het voorbeeld moeten geven. Kinderen, ik weet het, zijn veel meer vatbaar voor wat ze zien dan voor wat men hun zegt. De ministers van Onderwijs zijn bereid de verkeersopleiding op te nemen in de verlengde opleiding aan de normaalschool.

De heer Seeuws. — Met welk geld ?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Tot wat dient het als riemloos of verstrooid wordt gereden, als verkeerd wordt geparkeerd, wanneer ouders en leerkrachten het tegenovergestelde doen van wat men de kinderen probeert bij te brengen in verkeerslessen ? Dat moet ons bewegen. Alles wat wij doen moet in het teken staan van deze bezorgdheid. Het mag niet blijven duren dat er in dit land bijna twee dozijn kinderen per dag verongelukkig door wat verkeershalve niet zou mogen gebeuren. Wanneer wij ook dat aspect van onze beweging, van onze politiek, met al de complexiteit van toelagen en reglementen tot uiting kunnen brengen en tot onze bevolking kunnen doen doordringen dat wij met dit verkeersgebeuren niet alleen moeten leven maar ook overleven, dan kunnen wij aan dit alles een humane dimensie geven.

Ik vraag dan ook uw vertrouwen en de goedkeuring van deze begroting om de investeringen te kunnen doen die dit alles mogelijk moeten maken. (Applaus op de banken van de meerderheid.)

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

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene behandeling gesloten en gaan wij over tot het onderzoek van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.

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

Discussion et vote d'articles

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

Beraadslaging en stemming over artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de 1984.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1984.

Au tableau budgétaire, le gouvernement présente les amendements que voici :

Titre II. — Dépenses de capital

Partie II. — Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissement

Section 31. — Transports et aéronautique

Chapitre V. — Transferts de capitaux à destination d'autres secteurs

Transferts de capitaux aux entreprises (Sociétés de tramways (p. 29))

Insérer un article 51.14 (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 51.14. Intervention de l'Etat dans le coût de l'acquisition par la Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Gent de deux prototypes et d'une série de dix-huit trolleybus articulés.

Nouveau crédit d'engagement : 353,0 millions de francs.

Nouveau crédit d'ordonnancement : —. »

Chapitre VIII. — Octrois de crédits et participations

Promotion des transports secondaires urbains et interurbains (p. 31)

« Art. 81.28. Travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun secondaires urbains et interurbains, y compris :

— Les frais de fonctionnement des commissions régionales et du comité de coordination, ainsi que du groupe de travail instauré par arrêté royal du 1^{er} décembre 1976 (charges contractuelles de rémunération et autres, frais de route et de séjour, autres dépenses en relation avec ces activités, prestations de tiers, etc.) ainsi que les frais d'études de courants de trafic et de voyageurs dans et vers les agglomérations et à partir de celles-ci;

— Les frais de gestion des entreprises par les sociétés de transport en commun et par la SNCV (avec faculté de liquider à ces sociétés des avances provisionnelles en couverture des débours à exposer) ainsi que les frais d'études et de fonctionnement du service chargé du contrôle des dépenses;

— L'aménagement de parkings en connexion avec les gares des transports secondaires urbains et interurbains;

— L'intervention dans les frais de déplacement des canalisations de gaz, d'électricité, d'égouts, etc., pour les travaux en cours au 1^{er} janvier 1967 ou exécutés depuis lors;

— L'intervention dans les frais de réparation et de renouvellement des ouvrages d'art et des installations de transports en commun secondaires urbains et interurbains;

— Les frais résultant des mesures destinées à faciliter la circulation des véhicules des transports en commun secondaires urbains et interurbains (amélioration des voiries, équipement de la signalisation, etc.);

— Les charges résultant du placement des dispositifs de commande à distance des signaux lumineux de circulation par les véhicules de transports en commun :

Ramener les crédits d'engagement de 9 382,0 millions de francs à 9 029,0 millions de francs. »

Réduction : 353,0 millions de francs. »

Titre II. — Kapitaaluitgaven

Deel I. — Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Sectie 31. — Vervoer en luchtvaart

Hoofdstuk V. — Vermogensoverdrachten aan andere sectoren

Vermogensoverdrachten aan bedrijven Trammaatschappijen en NMVB (blz. 29)

Een artikel 51.14 (nieuw) in te voegen, luidende :

« Art. 51.14. Tussenkost van de Staat in de kosten van aankoop door de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Gent van twee prototypes en van een reeks van achttien gelede trolleybussen.

Nieuw vastleggingskrediet : 353,0 miljoen frank.

Nieuw ordonnanceringskrediet : —. »

Hoofdstuk VIII. — Kredietverleningen en deelnemingen

Bevordering van het stedelijk en interstedelijk secundair vervoer (blz. 31)

« Art. 81.28. Uit te voeren werken met het oog op de bevordering en modernisering van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer, met inbegrip van :

— De werkingskosten van de regionale commissies en het coördinatieteam, alsmede van de werkgroep voorzien bij koninklijk besluit van 1 december 1976 (contractuele lasten inzake bezoldiging en andere, reis- en verblijfsvergoedingen, andere uitgaven in verband met deze werkzaamheden, prestaties van derden, enz.), alsook de kosten voor studies over de reizigersverkeersstromingen: in en naar de agglomeraties en vanuit deze laatste;

— De beheerskosten van de ondernemingen door de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer en de NMVB (met de mogelijkheid provisionele voorschotten aan deze maatschappijen te betalen tot dekking van de voor te schieten kosten) alsmede de studie- en werkingskosten van de dienst belast met de controle der uitgaven;

— De aanleg van parkings die in verbinding staan met de stations van het stedelijk en interstedelijk secundair vervoer;

— De tussenkost in de kosten van verplaatsing van de gas- en elektriciteitsleidingen, de riolering enz., voor de werken in uitvoering op 1 januari 1967 of sindsdien uitgevoerd;

— De tussenkost in de herstellings- en vernieuwingskosten van de kunstwerken en de installaties van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer;

— De kosten voortvloeiend uit de maatregelen bestemd om het verkeer van de voertuigen van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk vervoer te vergemakkelijken (aanpassing van de wegenis, uitrustings van de signalisatie enz.);

— De kosten voortvloeiende uit de verplaatsing van de inrichtingen van het op afstand bedienen van de verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer :

Het vastleggingskrediet van 9 382,0 miljoen frank terug te brengen tot 9 029,0 miljoen frank. »

Vermindering : 353,0 miljoen frank. »

Bovendien stelt de heer Van In bij die tabel volgende amendementen voor :

Titel I. — Lopende uitgaven

Sectie 31. — Vervoer en luchtvaart

Hoofdstuk I. — Consumptieve bestedingen

(Lopende uitgaven voor goederen en diensten)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

A. Art. 12.24. Dienst van het Wegverkeer enz. (blz. 12).

Het krediet van 20,9 miljoen frank terug te brengen tot 19 miljoen frank.

Vermindering : 1,9 miljoen frank.

B. Een artikel 12.24bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Art. 12.24bis. Kosten voortvloeiend uit initiatieven voor de organisatie en de verbetering van een geïntegreerd openbaar vervoer. — Opzetten van projecten tot grotere sensibilisering voor het openbaar vervoer.

Een krediet uit te trekken van 1,9 miljoen frank.

Vermeerdering : 1,9 miljoen frank. »

Titel I. — Dépenses courantes

Section 31. — Transports et aéronautique

Chapitre I. — Dépenses de consommation

(Dépenses courantes pour biens et services)

§ 2. Achats de biens non durables et de services

A. Art. 12.24. Office de la circulation routière, etc. (p. 12).

Ramener le crédit de 20,9 millions de francs à 19 millions de francs.

Réduction : 1,9 million de francs.

B. Insérer un article 12.24bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 12.24bis. Frais résultant d'initiatives en vue de l'organisation et de l'amélioration de transports publics intégrés. — Mise au point de projets de sensibilisation plus grande en faveur des transports publics. »

Inscrire un crédit de 1,9 million de francs.

Augmentation : 1,9 millions de francs. »

Het woord is aan de heer Van In.

De heer Van In. — Mijnheer de Voorzitter, ik vraag u mij te verontschuldigen omdat ik nu nog het woord neem, maar ik acht mijn amendement belangrijk genoeg om mijn sprekerstijd volledig te benutten. De verdediging van mijn amendement vergt namelijk enige uitleg.

Wij hebben zojuist uit de mond van de verantwoordelijke minister vernomen dat men van zins is een inspanning te doen om alle aspecten van het verkeersbeleid beter onder de knie te krijgen, ook om de bestaande moeilijkheden en de wijze waarop die moeilijkheden kunnen worden opgelost aan de bevolking kenbaar te maken.

Wanneer wij deze begroting bekijken, stellen wij vast dat er eigenlijk geen middelen zijn om een dergelijk beleid te voeren. Wij hebben dan ook de minister een helpende hand toegestoken. We doen een poging om in deze begroting een bres te slaan en een kleine overheveling van fondsen te laten gebeuren, ten einde te kunnen verwezenlijken wat wij bedoelen. Hier moet ik toch enkele woorden uitleg geven.

Wij zien vooral in het perspectief van een beter openbaar vervoer de behoefte om op lokaal vlak tot een betere samenwerking te komen tussen verantwoorde instellingen en gebruikers. Wij vragen met aandrang, mijnheer de minister, dat dit via initiatieven van de gemeentebesturen zou gebeuren. Ik zie echter nog niet zo gemakkelijk een gemeentebestuur het initiatief nemen wanneer, zoals wij tot nu toe gewend zijn, de lokale agentschappen van de twee grote vervoermaatschappijen, het spoor en het busvervoer, inert zouden toekijken.

Wij moeten van het principe uitgaan dat er een aantal lokaliteiten moeten worden vastgelegd om de confrontatie mogelijk te maken. Ik stel ter zake vooral de hoofdplaatsen van de administratieve arrondissementen voor. U kent ze, want het zijn terzelfder tijd ook de verkiezingshoofdplaatsen. Ik hoop ook van de minister te vernemen dat, in het perspectief van een goed overleg tussen alle betrokkenen, naast de lokale besturen, de diensten van Verkeerswezen, de dienst van Openbare Werken en de agentschappen van de betrokken maatschappijen, ook de belanghebbenden en de belangstellenden zouden worden verenigd. Dit lijkt mij dringend nodig omdat in een aantal streken vanaf juni aanstaande zonder twijfel een aantal wijzigingen zullen moeten gebeuren.

Het eerste aspect van mijn voorstel bestaat dus in het samenbrengen van die groepen van personen die belangstelling hebben voor het openbaar vervoer.

Wat het tweede aspect aangaat, mijnheer de minister, bestaat er, mijns inziens, een gunstig vooroordeel. Een eerste experiment ter zake werd trouwens met enig succes afgesloten, zij het in minder gunstige omstandigheden. Ik verwijs hier met name naar de trein-tram-busdag van oktober vorig jaar.

Ik stel voor een regelmaat te brengen in dit experiment ten einde, zoals u het met zoveel verve naar voren bracht, de klantenkring van het openbaar vervoer te vergroten. Deze experimenten moeten gebeuren op dagen en ogenblikken dat het openbaar vervoer werkt, dat er personeel ter beschikking is en dat de klassieke gebruikers van het openbaar vervoer niet aanwezig zijn. Ik heb mijn voorstel het 3×3×3-plan genoemd. Ik stel namelijk voor dit experiment jaarlijks te laten plaatshebben in elke stille derde maand maart, juni, september, december, tijdens het derde weekend van die maanden, dat haast nooit samenvalt met een belangrijk toeristisch weekend. Terzelfder tijd viseert dit experiment groepen van drie personen, of meer indien het een gezin met verschillende kinderen betreft, die voor een langere duur van vrijdagavond tot zondagavond, en tegen zeer lage tarieven van het openbaar vervoer gebruik zouden kunnen maken.

Dit is, mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de achtergrond waarom ik voorstel dit bescheiden bedrag over te hevelen naar een andere post op de begroting. Ik wil ten opzichte van het verkeer, en zeker ten opzichte van het openbaar vervoer, tot een betere lokale organisatie en confrontatie komen en de minister de hand reiken om een geïntegreerd klantenbindend plan op te zetten ten einde een aantal personen meer voor het openbaar vervoer te interesseren. *(Applaus op de banken van de Volksunie.)*

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

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, inzake

het eerste voorstel van de heer Van In wil ik zeggen dat wij in het kader van de volmachtbesluiten maatregelen hebben ingeschreven die ons de mogelijkheid geven na overleg via de gemeentelijke reglementering zelf de voorrang te geven aan het openbaar vervoer, door het invoeren van een eigen bedding, ten einde meer veiligheid te bekomen en de commerciële snelheid aan te moedigen. Aan dit besluit werd gekoppeld dat de onkosten voor deze realisaties ten laste van het departement zouden vallen. Aldus wilden wij vermijden dat de gemeente de kostprijs van deze belangrijke aanpassing als voorwendsel zou inroepen om het project niet te verwezenlijken.

Vooralsnog heeft dit weinig succes. Ik heb naar de negentien gemeenten van het hoofdstedelijk gebied laten schrijven, omdat de moeilijkheid daar groter is gelet op hun vorm van beheer. Een of twee hebben min of meer positief geantwoord, de anderen niet. Wat u beoogt, mijnheer Van In, is in zekere zin mogelijk, maar het is moeilijk daarop een bedrag te zetten.

In verband met uw tweede amendement wil ik u zeggen dat wij voor de bekendmaking van het nieuwe plan dat op 3 juni ingaat een belangrijk bedrag hebben uitgeschreven. Dit gebeurde trouwens niet alleen voor de spoorwegen, maar ook voor de buurtspoorwegen. Sommigen doen alsof de buurtspoorwegen door dit plan niet worden gevisseerd. Toch vormen ze een essentieel element van het gehele plan. Wij hebben voor deze bekendmaking meer uitgetrokken dan het bedrag vermeld in uw amendement.

Deze campagne wordt aangevuld door enquêtes bij de klanten, door een *follow-up* in oktober en later ook nog om te zien in hoeverre de reizigers op de hoogte zijn van ons aanbod. Ik denk dan ook dat wij met alles op de golflengte zitten van uw amendement.

Mijnheer Van In, ik ben ietwat bevreesd voor de belangengroepen openbaar vervoer in de provincies. De commissie openbaar vervoer in het Gentse heeft degelijk gewerkt, maar andere zijn vrijwel nooit bijeengekomen. De infrastructuur van deze overlegcomités moet eens worden bekeken. Ik kan echter moeilijk geloven dat het aanleggen van structuren noodzakelijkerwijze resultaten tot gevolg heeft.

In verband met uw idee over een 3×3×3-plan kan ik u zeggen dat er minstens één of twee TTB-dagen gaan komen. Het is delicaat af te wegen hoe deze moeten worden georganiseerd. Misschien zal ons nieuw experiment voor u nuttig zijn. In de plaats van TTB-dagen of trein-tram-busdagen naar toeristische trekpleisters, zullen wij ze naar de provinciekernen of provinciesteden richten, met een uitstraling naar de omgeving. Dit ligt dus in de lijn van uw bezorgdheid. Ik zou u vragen — en dat zult u ongetwijfeld doen — ons van dichtbij op de vingers te willen kijken.

Mijnheer de Voorzitter, ik vraag aan de Senaat deze amendementen te verwerpen ten einde het systeem dat wij aan het opbouwen zijn niet af te brokkelen. De voorstellen vervat in die amendementen zijn symbolisch en ik hoop dan ook dat de heer Van In eveneens onze symboliek zou willen begrijpen.

De Voorzitter. — De Senaat zal zich straks over de amendementen van de heer Van In uitspreken.

Het woord is aan minister De Croo in verband met de amendementen van de regering.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, deze amendementen vormen het document 5-XIV/4 en betreffen de trolleybussen in Gent.

Ik kijk naar de Gentenaren en weet dat Gent een goede beslissing heeft genomen door geen metro te willen aanleggen. Ik weet ook dat in het grote pakket van 100 miljard dat reeds werd uitgeschreven, Gent heel bescheiden aan zijn trekken is gekomen. Daarom hebben wij voor Gent een dubbel doel op het oog : enerzijds het openbaar vervoer in Gent vergemakkelijken, anderzijds een nieuw vervoerinstrument tot stand brengen samengesteld uit bussen uit het Noorden en motoren uit het Zuiden. Er is steeds meer elektriciteit in het Zuiden dan in het Noorden en die zou kunnen worden gebruikt voor een trolleybuslijn in Gent, al zijn er hinderpalen : busvervoer, tramvervoer, plus trolleybus en een dispaaraat park. Steunend op al deze beschouwingen, willen wij liet er toch op wagen en daarom vragen wij aan de Senaat dit amendement goed te keuren.

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, u begrijpt wel dat ik geen tegenstander ben van dit amendement. Toch kan ik de gelegenheid niet laten voorbijgaan zonder daar een woordje aan toe te voegen.

De minister voorziet in een aftrek van 353 miljoen frank van artikel 81.28 omdat hij de financiering van de uitrusting ten behoeve

van de MIVG niet kan laten figureren in dit artikel. Dit is een goede oplossing voor het voldoen aan een behoefte in Gent.

Indien in de toekomst zou blijken dat het geheel van de uitrusting van het rollend materieel van de NMVB een dergelijke tegemoetkoming zou rechtvaardigen, neem ik aan dat dan ook op artikel 51.14 een bedrag zou kunnen worden ingeschreven, eventueel in mindering van de totale som waarover de post bevordering van het stedelijk en interstedelijk secundair vervoer beschikt.

Om niet een tweede keer aan het woord te moeten komen, wil ik meteen iets zeggen ovr het tweede amendement, dan kan de minister daar eventueel rekening mee houden.

Wij kregen dat amendement eerst op onze bank, op een stencil, en nu in de vorm van een gedrukt stuk. Op de stencil was de hele inhoud van artikel 81.28 overgenomen. Nu wordt er gewoon naar verwezen door middel van de uitdrukking « enzovoort ».

Mijnheer de minister, het is toch juist dat u bij het indienen van uw amendement alleen de som van dit artikel hebt gewijzigd, en niet de inhoud die het u mogelijk maakt al de ondernemingen, waarover u in de commissie hebt gesproken, tot een goed einde te brengen. Kan ik daar zeker van zijn?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — In tegenstelling met wat men soms denkt, ben ik op sommige ogenblikken bijzonder voorzichtig. Ik beaam wat u zegt.

De heer De Bondt. — Over de twee onderwerpen?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Inderdaad.

De Voorzitter. — Wij stemmen deze avond over de aangehouden amendementen van de regering bij de begrotingstabel.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion des articles non réservés du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand meer het woord vraagt in de behandeling van de niet-aangehouden artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés avec les amendements du gouvernement (voir documents n° 5-XIV-1 à 4, session 1983-1984, du Sénat).

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen met de amendementen van de regering (zie stukken nrs. 5-XIV-1 tot 4, zitting 1983-1984, van de Senaat).

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

*Crédits pour les dépenses courantes (titre I)
et pour les dépenses de capital (titre II)*

Article 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1984, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . . .	80 188,1	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . . .	9 436,1	27 772,0	27 872,2
Totaux (titres I et II) . . .	89 624,2	27 772,0	27 872,2

Ces crédits sont énumérés aux titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

*Kredieten voor de lopende uitgaven (titel I)
en voor de kapitaaluitgaven (titel II)*

Artikel 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1984 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonnancingskredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven	80 188,1	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven	9 436,1	27 772,0	27 872,2
Totaal (titels I en II) . . .	89 624,2	27 772,0	27 872,2

Die kredieten worden opgesomd onder de titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

— Réservé.

Aangehouden.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses courantes*

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant maximum de 3 000 000 de francs pour les secours et allocations à caractère social (section 31 : article 33.02; section 35 : article 11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de lopende uitgaven*

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulpelden en toelagen van sociale aard (sectie 31 : artikel 33.02; sectie 35 : artikel 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Le ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, est autorisé à accorder des indemnités ou des secours dans les conditions qu'il déterminera, à d'anciens agents pensionnés ou non par suite d'accident en service ou d'accident du travail ou pour raison de santé, à l'effet de ne pas les traiter moins favorablement que les ouvriers se trouvant dans des conditions semblables, et ce nonobstant les dispositions de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles.

Art. 3. De minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, wordt ertoe gemachtigd, vergoedingen of hulpelden te verlenen onder de voorwaarden die hij zal vaststellen, aan gewezen personeelsleden al of niet gepensioneerd tengevolge van dienst- of arbeidsongeval of om gezondheidsredenen, en deze niet minder gunstig te behandelen dan de werklieden die zich in gelijkaardige voorwaarden bevinden, en zulks niettegenstaande de bepalingen van de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke pensioenen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Par dérogation aux dispositions des articles 5, 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés ci-après peuvent être utilisés pour le paiement de dépenses créées au cours d'années budgétaires antérieures :

Titre I :

Section 01 : article 33.01.

Section 31 : articles 12.01, 12.25, 31.01, 33.01, 34.02, 43.04.

Section 32 : articles 12.01, 12.22, 12.24, 34.01.

Section 33 : articles 12.01, 12.24.

Section 35 : articles 12.01, 33.01.

Section 36 : articles 12.01, 33.01.

Art. 4. Bij afwijking van de beschikkingen van de artikelen 5, 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, mogen de volgende niet-gesplitste kredieten worden aangewend tot het vereffenen van uitgaven ontstaan tijdens vroegere begrotingsjaren :

Titel I :

Sectie 01 : artikel 33.01.

Sectie 31 : artikelen 12.01, 12.25, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04.

Sectie 32 : artikelen 12.01, 12.22, 12.24, 34.01.

Sectie 33 : artikelen 12.01, 12.24.

Sectie 35 : artikelen 12.01, 33.01.

Sectie 36 : artikelen 12.01, 33.01.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Le paiement des allocations de naissance et des indemnités pour frais funéraires s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 5. De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafenis kosten geschiedt volgens de regels vastgesteld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de Rijkscomptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidie, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 33 (enseignement) du titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Art. 6. De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 4.02, sectie 33 (onderwijs) van titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses de capital

Art. 7. Le ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, est autorisé à accorder des avances provisionnelles à valoir sur les crédits d'ordonnancement alloués pour l'année budgétaire 1984 aux articles 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (section 31 — Transport et aéronautique) à concurrence des prestations accomplies par la Société nationale des chemins de fer belges et non encore remboursées à celle-ci par l'Etat.

Bijzondere bepalingen betreffende de kapitaaluitgaven

Art. 7. De minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, wordt ertoe gemachtigd provisionele voorschotten toe te staan in vermindering van de ordonnanceringskredieten verleend voor het begrotingsjaar 1984 op de artikelen 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (sectie 31 - Vervoer en luchtvaart) ten belope van de prestaties uitgevoerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en aan deze laatste nog niet terugbetaald door de Staat.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. Le Roi peut, en cas de besoin et dans le cadre des crédits pour les investissements de la Société nationale des chemins de fer belges prévus pour l'année budgétaire 1984 aux articles 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (section 31 - Transport et aéronautique), opérer des transferts entre crédits d'engagement et entre crédits d'ordonnancement.

L'arrêté royal de transfert de crédits doit être contresigné par le ministre du Budget.

Art. 8. De Koning mag, zo nodig en in het raam der kredieten voor de investeringen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voorzien voor het begrotingsjaar 1984 onder de artikelen 81.41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 (sectie 31 - Vervoer en luchtvaart) overschrijvingen verrichten tussen vastleggingskredieten en tussen ordonnanceringskredieten.

Het koninklijk besluit houdende overschrijving van kredieten moet medeondertekend worden door de minister van Begroting.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 9. Le ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, est autorisé à imputer à charge de l'article 81.8 de la section 31 du titre II — partie I, du présent budget, des dépenses de même objet et afférentes à des contrats conclus par la Société nationale des chemins de fer belges sur son propre programme d'investissements au cours d'années antérieures à 1984.

Art. 9. De minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, wordt gemachtigd ten laste van artikel 81.48 van sectie 31 van titel II — deel I van deze begroting, de uitgaven aan te rekenen betreffende contracten afgesloten door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten laste van haar eigen investeringsprogramma tijdens de jaren voorafgaand aan 1984 en die betrekking hebben op hetzelfde voorwerp.

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (titre IV)

Art. 10. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 6 179,2 millions de francs pour les recettes et à 7 676,2 millions de francs pour les dépenses.

Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des comptes sont désignés par l'indice A.

Les fonds sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui ont opéré les recettes sont désignés par l'indice C.

Afzonderlijke sectie (titel IV)

Art. 10. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 6 179,2 miljoen frank voor de ontvangsten en op 7 676,2 miljoen frank voor de uitgaven.

De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel dat betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd worden door het teken A aangeduid.

De fondsen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 11. A l'article 60.02.A du titre IV — Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime — l'autorisation d'engagement pour 1984 est fixée à 6 400 000 000 de francs.

Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le dix de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé établi en trois exemplaires, et mentionnant d'une part le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

Le relevé du mois de décembre constitue le relevé récapitulatif annuel. La Cour des comptes renvoie au ministre des Finances, dans les dix jours suivant leur réception, deux exemplaires arrêtés par elle, du relevé récapitulatif annuel.

Art. 11. Op artikel 60.02.A van titel IV — Fonds bestemd om het in-stand-houden en het uitbreiden te verzekeren van de koopvaardij en de vissersvloot — wordt de vastleggingsmachtiging voor 1984 op 6 400 000 000 frank vastgesteld.

Elke verbintenis uit dien hoofde aan te gaan wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

Vóór de tiende van iedere maand legt de controleur van de vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die enerzijds het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand geïmpegeerd werden, en anderzijds het bedrag aangeeft van de vastleggingen die geïmpegeerd werden sinds het begin van het jaar.

De lijst van de maand december maakt de jaarlijkse verzamelstaat uit. Binnen de tien dagen na ontvangst van de jaarlijkse verzamelstaat, zendt het Rekenhof twee door het Hof afgesloten exemplaren naar de minister van Financiën terug.

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (titre VII)

Art. 12. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1984 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 932 458 000 francs et pour les dépenses à 5 506 458 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 3 666 000 000 de francs.

La Régie des Voies aériennes est autorisée à utiliser les disponibilités du Fonds de renouvellement et d'amortissement pour financer ses travaux de premier établissement.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 463 000 000 de francs et les dépenses pour ordre à 463 000 000 de francs.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 12. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwezen voor het jaar 1984.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 932 458 000 frank en voor de uitgaven 5 506 458 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 3 666 000 000 frank.

De Regie der Luchtwezen is ertoe gemachtigd de beschikbaarheden van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds te benutten voor het financieren van haar werken van eerste aanleg.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 463 000 000 frank en de uitgaven voor orde op 463 000 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 13. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la navigation intérieure de l'année 1984 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 98 456 000 francs et pour les dépenses à 131 751 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 10 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 7 560 000 francs et les dépenses pour ordre à 7 540 000 francs.

Art. 13. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor regeling der binnenvaart voor het jaar 1984.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 98 456 000 frank en voor de uitgaven 131 751 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 10 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 7 560 000 frank en de uitgaven voor orde op 7 540 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 14. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1984 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 694 751 000 francs et pour les dépenses à 4 686 699 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 195 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 2 282 626 000 francs et les dépenses pour ordre à 2 282 626 000 francs.

Art. 14. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1984.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 694 751 000 frank en voor de uitgaven 4 686 699 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 195 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 2 282 626 000 frank en de uitgaven voor orde op 2 282 626 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ce soir aux votes réservés ainsi qu'au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Deze avond stemmen wij over de aangehouden amendementen, over artikel 1 alsmede over het ontwerp van wet in zijn geheel.

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1983

Discussion et vote des articles

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de 1983.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1983.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents n° 6-XIV-1 et 2, session 1983-1984, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stukken nrs. 6-XIV-1 en 2, zitting 1983-1984, van de Senaat.)

M. le Président. — Les articles du projet de loi sont ainsi rédigés :

I. Ajustements des crédits

Article 1^{er}. Les crédits prévus au titre I, dépenses courantes et au titre II, dépenses de capital, du budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1983, sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi, et à concurrence de (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
	—	—	—
TITRE I			
<i>Dépenses courantes</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	814,9	—	—
Réductions	681,3	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures . . .	462,7	—	—
TITRE II			
<i>Dépenses de capital</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	8,0	74,0	57,8

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
Réductions	221,9	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures	4,5	—	—

I. Kredietaanpassingen

Artikel 1. De kredieten ingeschreven onder de titel I, lopende uitgaven en onder de titel II, kapitaaluitgaven, van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnerings-kredieten
TITEL I			
<i>Lopende uitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	814,9	—	—
Verminderings	681,3	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren	462,7	—	—

TITEL II			
<i>Kapitaaluitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	8,0	74,0	57,8
Verminderings	221,9	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren	4,5	—	—

— Adopté.
Aangenomen.

II. Dispositions diverses

Art. 2. Les allocations de suppléance et d'intérim, versées à M. V.B., secrétaire d'administration à l'administration de l'Aéronautique, du chef de sa désignation pour l'exercice des fonctions supérieures de conseiller adjoint, sont maintenues pour la période du 1^{er} juillet 1980 au 31 octobre 1981, suite à l'arrêt du Conseil d'Etat n° 22918 prononcé le 9 février 1983, annulant la désignation du prénommé.

II. Diverse bepalingen

Art. 2. De vervangings- en waarnemingstoelagen, uitgekeerd aan de heer V.B., bestuurssecretaris bij het bestuur der Luchtvaart, uit hoofde van zijn aanwijzing voor het uitoefenen van hogere functies van adjunct-adviseur, blijven behouden voor de periode van 1 juli 1980 tot 31 oktober 1981, ingevolge het arrest nr. 22918, van 9 februari 1983 van de Raad van State, waarbij de aanwijzing van voornoemde wordt vernietigd.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 3. Les crédits accordés par la présente loi seront couverts par les ressources générales du Trésor.

Art. 3. De bij deze wet toegestane kredieten zullen door de algemene middelen der Schatkist gedekt worden.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 4. Cette loi entre en application le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 4. Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

— Adopté.
Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé cet après-midi au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen deze namiddag over het ontwerp van wet in zijn geheel.

INTERPELLATION — INTERPELLATIE

Demande — Verzoek

M. le Président. — M. de Clippele désire interpellier le ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, ainsi que le secrétaire d'Etat aux Postes, Télégraphes et Téléphones, sur « la procédure de soumission de l'impression du guide téléphonique ».

De heer de Clippele wenst de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, alsmede de staatssecretaris voor Posterijen, Telegrafie en Telefonie, te interpellieren over « de procedure van inschrijving voor het drukken van de telefoongids ».

La date de cette interpellation sera fixée ultérieurement.

De datum van die interpellatie zal later worden bepaald.

Le Sénat se réunira à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 12 h 55 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 12 u. 55 m.)

1856