

SEANCES DU MARDI 7 MAI 1985
VERGADERINGEN VAN DINSDAG 7 MEI 1985ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU MATIN
OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2388.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1985.

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

Discussion générale. — *Orateurs*: M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, MM. Op 't Eynde, Humblet, De Bondt, Tilquin, R. Maes, le baron Clerdent, p. 2388.

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2388.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1985.

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

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heren Op 't Eynde, Humblet, De Bondt, Tilquin, R. Maes, baron Clerdent, blz. 2388.PRESIDENCE DE M. LEEMANS, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER LEEMANS, VOORZITTERLe 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.

CONGES — VERLOF

Mme Hanquet, pour raison de santé, demande un congé.
Vraagt verlof: mevrouw Hanquet, om gezondheidsredenen.
— Ce congé est accordé.
Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Lepaffe, Geldolf, Noerens, Février, pour d'autres devoirs; Debusseré, pour des devoirs administratifs, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce matin.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Lepaffe, Geldolf, Noerens, Février, wegens andere plichten; Debusseré, wegens bestuursplichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

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

Algemene beraadslaging

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1985

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1984

Discussion générale

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

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

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan minister De Croo.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, de begroting van Verkeerswezen komt, zoals de geplogenheden het willen, aanstonds in de openbare vergadering van de Senaat, aangezien ze dit jaar werd ingediend bij de Kamer van volksvertegenwoordigers en daar uiteraard in commissie en in openbare vergadering werd behandeld.

Ik vond het evenwel mijn plicht tegenover deze Hoge Vergadering een inleiding te geven, die kort zal zijn. Omwille enerzijds van de omvangrijkheid van deze begroting, omwille anderzijds van haar invloed op zoveel aspecten van het dagelijks leven van onze burgers en tenslotte, omwille van haar uitstraling over onze grenzen heen, zou het onvergeeflijk zijn indien ik deze inleiding niet gaf.

Er zijn in de begroting van Verkeerswezen een groot aantal hoofdstukken. Mag ik de Senaat eraan herinneren dat de openbare vervoermaatschappijen, of het openbaar vervoer *tout court*, meer dan 91 pct. van deze begroting opslorpen? Ik denk vooral aan de spoorwegen, die bijna twee derde van de middelen gebruiken, zowel voor het functioneren als voor de investeringen. De buurtspoorwegen — zeer dikwijls als landelijk vervoer bestempeld — samen met de stedelijke of intercommunale vervoermaatschappijen, waarvan zes u welbekend zijn, nemen ruim een vierde van de begroting voor hun rekening.

De aanwending van de kredieten van deze begroting is dus in grote mate een openbare vervoersteam voor onze bevolking. Er is echter meer dan dat; het hele vervoer over de weg, een groot deel van de zeevaart, de scheepsbouw, de vlootvernieuwing, de binnenscheepvaart, de Regie voor Maritiem Transport, met haar specifieke doelstellingen, de Regie

der Luchtwezen, de Sabena en uiteraard de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, dat allemaal valt onder de verantwoordelijkheid van het departement van Verkeerswezen.

Wat men meer dan eens uit het oog verliest zijn de enorme uitstralings- en coördinatieaspecten — en wij kennen uw bezorgdheid ter zake — die deze begroting kenmerken.

Le chemin de fer belge fête les cent cinquante ans d'existence de la première ligne opérationnelle régulière pour voyageurs du continent, ligne qui fut ouverte précisément le 5 mai 1935. Le chemin de fer a joué dans le passé un rôle extraordinaire dans la vie de notre pays et je m'en réjouis avec vous.

A l'heure actuelle, nous devons trouver des formules qui lui permettent de continuer à tenir la même place dans l'avenir.

Je ne m'arrêterai pas aux efforts consentis de commun accord et aux travaux entrepris pour mieux adapter et articuler les transports publics. Je n'entends pas — je tiens à le préciser dès à présent — que la fusion du chemin de fer et des chemins de fer vicinaux puisse être considérée comme une sorte de sous-régionalisation. A Charleroi, la société locale, la Stic, et les vicinaux ont mis au point une nouvelle formule de collaboration qui illustre parfaitement ce que doivent être les rapports entre les deux sociétés.

Je ne m'arrêterai pas non plus — le débat permettra d'étudier ce point — sur les perspectives qui s'offrent au transport rapide par rail. Notre ambition est de faire de la Belgique le cœur d'acier du transport international, tant des personnes que des biens.

Je ne m'étendrai pas davantage sur les efforts entrepris pour que Bruxelles-National à Zaventem soit l'aéroport du XXI^e siècle, la porte d'entrée d'une « nation-service » pour le reste de l'Europe et même du monde.

Je me bornerai, dans cette introduction, à deux perspectives que je trouve captivantes. Au préalable, toutefois, je tiens à remercier tous les sénateurs, et particulièrement les membres de la commission de l'Infrastructure du Sénat, pour leur collaboration fidèle depuis de nombreuses années.

Ik zal handelen over de Europese en de internationale aspecten van het transportgebeuren in ons land, over de invloed daarvan op de buitenlandse handel en zal tenslotte eindigen met de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Men heeft meer dan eens beweerd dat er geen of onvoldoende coördinatie is van het transportgebeuren in ons land, maar dan vergeet men de chronologie én de dimensie. Mocht men op een bepaald ogenblik de transportmodi in dit land wensen te coördineren, dan moet men ze elk hun taak geven en dan moet worden gedefinieerd wie wat vervoert, in welke omstandigheden, met welke kosten voor infrastructuur en vervoer. Dan zou men een enorm plan moeten opvatten, computerbestuurd, dat bepaalt hoeveel goederen en personen langs de weg, langs de binnenvaart, per spoor, via de lucht, worden vervoerd. Coördinatie zou het gevaar van een bevrozing van de evolutie van transportmodi met zich meebrengen.

Men kan dan ook moeilijk weigeren deze kritiek objectief en met grote bezorgdheid te onderzoeken.

Mais il y a plus. Nous sommes un tout petit pays de 30 000 km² mais, cependant, le transport international de marchandises par fer, qui est encore plus ou moins rentabilisé, représente quelque deux tiers du transport assuré par notre Société,

La Belgique connaît également un grand trafic transfrontalier sur nos voies de navigation intérieures et un intense trafic routier sur nos magnifiques autoroutes. Par ailleurs, de nombreuses compagnies aériennes y font escale. Tous ces moyens de transport sont utilisés tant par les personnes que pour les marchandises.

C'est donc dans le cadre européen et dans la ligne de nos prédécesseurs que, depuis trois ans et demi, nous luttons pour intégrer au mieux nos modes de transport.

Il est heureux que la Belgique, au cours du premier semestre de 1982, ait pu assurer la présidence du Conseil des ministres européens des Transports: Unification, harmonisation, libéralisation sont des points du programme que nous avons pu réaliser systématiquement. Pensez à la simplification des documents douaniers et relatifs aux transports dans le Benelux, aux accords bilatéraux avec l'Allemagne et la France, aux négociations permanentes au niveau européen en matière de dimensions, poids et infrastructures.

En bref, le transport, plus qu'autre chose, dépasse nos frontières et doit être traité davantage au niveau européen où d'ailleurs des directives

self-executing sont régulièrement prises, d'autant plus que le rail, comme la route, les voies maritimes et aériennes vont bien au-delà des frontières de notre pays.

Het tweede aspect is de hulp aan de bedrijvigheid, het vitrine-aspect. Het is boeiend te zien hoe Transurb Consult in verre continenten onze reputatie en de mogelijkheden van onze studiebureaus en industrie verdedigt en daarbij de samenwerking tussen openbare en privé-sector bevordert. Ik denk aan het door ons opgerichte BEAC, dat hetzelfde nastreeft voor het uitbouwen of helpen tot stand komen van luchthavens. Ik denk aan BAI, dat als ambitie heeft onze luchthaven te maken tot een draaischijf en zo onze faam als *service-nation* te ondersteunen. Ik denk aan de nieuwe initiatieven — metro's, treinen, TAU, GLT, *Guided Light Transport* —, een nieuw idee dat in de komende dagen zal worden voorgesteld aan de duizenden specialisten die in mei 1985, ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan in België van het secretariaat van de congressen over het openbaar vervoer, naar ons land zullen komen om onze technologie, ons management en onze exportmogelijkheden te onderzoeken.

Je citerai un exemple: le TAU que nous mettons en œuvre, qu'il soit installé dans l'une ou l'autre ville du pays, est indépendant de la région où il peut être implanté.

Plus de 500 villes dans le monde sont potentiellement intéressées par un système semblable et l'originalité du métro léger sur pneu peut en atteindre davantage encore.

Nous sommes de nouveau à la pointe de l'innovation, grâce à la collaboration de nos ingénieurs, de nos cadres, de nos ouvriers, de tout notre personnel, et à l'animation qui règne au sein du département des Communications.

Deze toekomstgerichtheid, deze coördinatie, dit Europese perspectief, dit tonen van ons land aan het buitenland vormen elementen die deze begroting hier en daar als een gouden draad doorweven.

Ik weet wel dat deze begroting ook gemaakt is voor de mensen hier te lande, voor onze inwoners. Er bestaat bezorgdheid om voor hen zeer dienstverlenend op te treden.

Wij staan voor een uitdaging. De jongste twintig jaren is voor meer dan 500 miljard geïnvesteerd voor openbare wegen, en niemand heeft geprotesteerd. Men heeft maar de helft daarvan geïnvesteerd in de « ijzeren wegen », voor het openbaar vervoer. Zo ontstaat er een onevenwicht, al weet ik dat het ene moeilijk met het andere kan rivaliseren en concurreren.

De voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur, de heer De Bondt, die ik daarvoor dank, heeft er ons jaren geleden van overtuigd de grote inzet van middelen van het bestuur van het stedelijk vervoer, PTU in het Frans, te « reconverteren » en te optimaliseren in de infrastructuur van de buurtspoorwegen om het landelijk vervoer ook zoveel mogelijk nieuwe kansen te geven.

Mijns inziens zitten er grote kansen voor het openbaar vervoer ten dienste van onze mensen in de formule van de subregionale portefeuilles, en de mogelijkheden die aldus kunnen worden geschapen, met het advies van de verantwoordelijken ter plaatse.

Mijnheer de Voorzitter, ik had beloofd kort te zijn. Laat mij tot besluit een kleine technische anecdote aanhalen.

Monsieur le Président, en ma qualité de ministre des PTT je puis vous annoncer que le téléfax, méthode la plus moderne de correspondance a été installé au Sénat. En effet, la RTT, à notre demande expresse, a relié le Sénat aux différents services de mon département par la photocopie directe via ces boulevards de l'avenir que sont les câbles et les fils. Le Sénat est ainsi dès aujourd'hui à la pointe du progrès en matière de possibilité de communications.

Ik eindig met twee wensen.

Wij zijn erom bezorgd alles wat er bestaat inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te blijven behouden. Ter zake hebben wij het mogen meemaken hoe velen hiervoor actief zijn opgetreden. Wij staan voor de uitdaging daar ook baanbrekend werk te verrichten, naar de opinies, naar de gemoeidstoestand en de infrastructuur toe.

Dit is de vierde, en laatste, begroting van Verkeerswezen die ik hier in openbare vergadering mag verdedigen, al zal ik blijkbaar nog worden geroepen om in de komende weken en maanden een vijfde te helpen opstellen.

Ik wens dat men er in de toekomst grondig over zou nadenken, de samenwerking tussen de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen nieuwe vormen te laten aannemen. Zou er geen grotere

overeenstemming kunnen worden bereikt tussen de bouwers van de infrastructuur, havens, wegen en kanalen, en de gebruikers ervan, verkeerswezen? Zoals de commissie heeft voorgesteld, meen ook ik dat in ons land zal moeten worden overwogen een ruim departement van Infrastructuur op te richten. Zo zouden de middelen optimaal kunnen worden gebruikt, zowel voor wegen, spoorwegen als voor havens en kanalen.

Wellicht moeten wij nog verder gaan. Wat de grote autowegen en de snelle treinverbindingen nu voor ons land betekenen zal niet opwegen tegen het belang dat de telecommunicatieverbindingen in de toekomst zullen hebben. Naast een net van « ijzeren wegen », waterwegen en betonnen wegen zal in de toekomst het net van kabel- en straalverbindingen een steeds belangrijker rol gaan spelen, vooral wegens de centrale positie van ons land. Een verdere uitbouw van dat telecommunicatienet zal ons land bijkomende kansen geven.

In dat perspectief, zonder te willen ingaan op de cijfers maar in een grote bewogenheid en bezorgdheid voor alles wat deze begroting aangaat, wenste ik hier vandaag de bespreking van deze begroting in te leiden. Ik hoop dat de Senaat na een — gewoontegetrouw — grondig debat, deze begroting zal willen goedkeuren ten bate van de doelstellingen die wij nastreven. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Op 't Eynde.

De heer Op 't Eynde. — Mijnheer de Voorzitter, het is inderdaad, zoals de minister het heeft gezegd, de laatste begroting die hij, althans in deze legislatuur — wij zijn niet zo overmoedig, mijnheer de minister — ter bespreking voorlegt. Het is dan ook gepast ons naar aanleiding hiervan niet alleen de concentreren op de begroting 1985 maar tegelijkertijd een globale evaluatie te maken van het beleid op het departement van Verkeerswezen.

Wij zullen dit overzicht beginnen met de spoorwegen, als symbolische blijk van hulde voor het 150-jarig bestaan.

Een van de krantetartikels die naar aanleiding van dat 150-jarig bestaan zijn verschenen, was bijzonder kenmerkend voor het beleid dat de jongste drie jaren werd gevoerd inzake het treinverkeer. Het krantebericht in kwestie vermeldt dat de operatrein Parijs-Brusselse Muntschouwburg-Parijs voor het tweede jaar een enorm succes kent. Op zichzelf is dat natuurlijk toe te juichen en ik wens van op deze tribune de initiatiefnemers te feliciteren.

De Belgische operafan blijft echter in de kou staan, mijnheer de minister. Hij kan wel per trein naar Brussel maar hij kan na de operavorstelling niet meer per trein naar huis. Dat is één van de gevolgen van uw beleid.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — De Belgische operaliefhebber kan ook naar de matineevoorstelling gaan, zoals trouwens de Parijzenaars.

De heer Op 't Eynde. — Dat is een mogelijkheid, mijnheer de minister, maar als de voorstelling na 19 uur afgelopen is, schept dat ook reeds problemen.

Dit is maar een *fait divers*. De werkelijke gevolgen van uw beleid op het treinverkeer in ons land zijn veel erger. De meest in het oog springende realisatie van de jongste drie jaren is ongetwijfeld het Intercity-plan.

Er is reeds veel over gezegd en geschreven. Werden nadat dit reorganisatieplan bijna een jaar operationeel is de beoogde doeleinden, namelijk de rationalisatie van het verkeer en de stijging van het verkeer, bereikt?

De kritieken op de Intercity-operatie die ook na een jaar nog naar voren worden gebracht, en die, onzes inziens, ook fundamenteel blijken te zijn, kunnen als volgt worden samengevat: de afschaffing van vroege en late treinen; de gebrekkige aansluiting met autobussen; de slechte dienstverlening op landelijke lijnen en het onvoldoende aanbod van plaatsen op spitsuren.

De vraag rijst in welke mate er zal worden geëvalueerd en in welke mate men de nodige aanpassingen en verbeteringen zal uitvoeren. Niettegenstaande men met het Intercity-plan een stijging van het verkeer beoogde, stellen we een daling vast. Die daling bedroeg in de periode 1982-1983 plusminus 10 pct. en bedroeg in 1984 nog altijd 8 pct.

Als reden geeft uzelf dat het algemeen koopkrachtverlies van de bevolking hier wellicht een rol speelt. Maar als deze tendens zich aftekent, waarom gaat men dan over tot tariefverhogingen die enkel maar deze negatieve tendens kunnen benadrukken?

De tariefverhogingen die u hebt toegepast zijn indrukwekkend. De prijs van de biljetten steeg van april 1984 tot januari 1985 met liefst 37,4 pct. De prijs van de abonnement steeg zomaar even met 41,5 pct. Ter vergelijking: in diezelfde periode bedroeg de inflatie 18,6 pct.

Wat de investeringen betreft, is het globale beeld evenmin positief. Hier stellen we natuurlijk een dalende tendens vast. Er werd in 1984 nauwelijks 9 miljard uitgetrokken en ook voor 1985 is dat zo, hoewel oorspronkelijk 15 miljard was vooropgesteld.

Het vijfjarenplan van 1979 voorzagt inderdaad in investeringen ten belope van 63,197 miljard.

In 1982 viel dan de beslissing om de uitvoering van het vijfjarenplan te spreiden over zeven jaar. Deze vertraging in het investeringstempo is uiteraard niet zonder gevolgen. In de eerste plaats daalt daardoor het vernieuwingstempo. De gemiddelde leeftijd van de installatie stijgt, zodat binnen niet zo lange tijd verkeersbeperkingen op bepaalde lijnen in het vooruitzicht moeten worden gesteld.

Terzelfder tijd zijn ook de kredieten voor het onderhoud van zowel lijnen als gebouwen en kunstwerken drastisch verminderd. Als deze trend nog langer aanhoudt, gaat men regelrecht af op een aftakeling van de dienst en de dienstverlening.

Maar het lijdensverhaal gaat verder. Door het beruchte koninklijk besluit nr. 140 werd een mechanisme in het leven geroepen dat enerzijds, voorziet in de verplichting tot evenwicht in de exploitatiebegroting anderzijds, in een stelselmatige vermindering van de staatsbijdrage. Zo steeg deze staatssubsidie in 1984 met slechts 2,96 pct. daar waar de inflatie 6,5 pct. bedroeg. In 1985 voorziet men een stijging van 2,2 pct. daar waar men een inflatie verwacht van 5,6 pct.

Dat men de Nationale Maatschappij voor de Belgische spoorwegen daarvoor in een strak budgetair keurslijf dwingt, is overduidelijk. Zoals ooit werd aangestipt, heeft dit gevolgen op investeringen, vernieuwingsinvesteringen en onderhoud. Indien aan deze neerwaartse spiraal geen einde wordt gemaakt, zal een nieuwe reorganisatie of beter gezegd het afschaffen van sommige diensten onvermijdelijk worden.

Een dergelijk beleid heeft vanzelfsprekend ook enorme gevolgen op het sociale vlak. De besparingswoede van de huidige bewindsploeg had niet alleen invloed op investeringen. Ook het personeel en de werkgelegenheid moesten eraan geloven. De regering heeft van het spoorwegpersoneel gedurende de drie afgelopen jaren ongeveer 15 miljard opgeëist, wat neerkomt op een inlevering per werknemer van gemiddeld 14 pct. Daarvoor kwam geen werkgelegenheid in de plaats, integendeel.

Sinds 1982 is er een absolute wervingsstop en daalt de tewerkstelling op een spectaculaire manier. In 1982 waren er nog 67 315 personeelsleden in dienst. In 1984 nog 59 882, wat een daling is met 7 433 eenheden of 11 pct. Dat is de regeringspolitiek in al haar duidelijkheid, zoals die ook in andere sectoren wordt gevoerd. Loonmatiging ter verhoging van de winsten of om het gat in de Schatkist te dichten, terwijl dat gat groter wordt gemaakt door belastingcadeautjes aan welstellenden of door verlaging van BTW-tarieven op goud of kunstwerken en op de aankoop van nutteloos legermateriaal. Van een echte tewerkstellingspolitiek is helemaal geen sprake.

De erfenis, mijnheer de minister, die u achterlaat is samen te vatten als volgt: een inlevering met 14 pct. voor het personeel; afbraak van de tewerkstelling met 7 433 eenheden, vermindering van dienstverlening en daling van het reizigersverkeer, tariefverhogingen, achteruitgang van investeringen en een vertraging in de vernieuwing met een verhoogd risico voor ongevallen.

Wij stellen vast dat in de sectoren van het streekvervoer en het stedelijk vervoer de situatie niet veel beter is. Ook hier speelt het budgettaire strakke mechanisme van het koninklijk besluit nr. 140, een rol, waarbij het exploitatieevenwicht wordt opgelegd en de staatsbijdrage proportioneel wordt verminderd. Deze budgettaire orthodoxie leidt tot volgende vaststellingen: een aantal posten van de uitgavenzijde van zowel de Nationale Maatschappij van Belgische spoorwegen als van de maatschappijen voor stedelijk vervoer zijn om evidente redenen niet samendrukbaar, de energieprijzen stijgen en de investeringskosten dienen te worden gehandhaafd om de dienstverlening niet in het gedrang te brengen.

Aan de inkomstenzijde is er één post die proportioneel jaar na jaar vermindert als gevolg van een wettelijk automatisme via het koninklijk besluit nr. 140, namelijk de staatsbijdragen. Er zijn bijgevolg nog twee posten die de rekening van dit alles moeten dragen omdat, gezien het wettelijk verplichte evenwicht, de posten enkel onderling kunnen worden verschoven. Het betreft aan de inkomstenzijde de ontvangsten van de reizigers, met andere woorden, de tarieven. Aan de uitgavenzijde zijn

het de personeelskosten. Dat zowel de reizigers als het personeel hebben betaald, zal ondertussen voor iedereen wel duidelijk zijn geweest.

Het meest recente voorbeeld hiervan is de invoering van de Z-kaart. Uit diverse kranteberichten en documenten dienaangaande blijkt dat die operatie een tariefverhoging is geweest die zijns gelijke niet vindt in het verleden. De voordelen van de Z-kaart beperken zich enkel tot reizigers die zich over een of twee zones verplaatsen. Reizigers die over grotere afstanden reizen betalen veel meer. De gemiddelde prijsstijging zou zomaar eventjes 31 pct. bedragen.

Ook het personeel heeft de gevolgen van deze politiek ondervonden. De post personeelsuitgaven is het sterkst gedaald gedurende de jongste jaren. Niet alleen de loonmatiging is hiervoor verantwoordelijk. We mogen inderdaad aannemen dat het personeel van de buurtspoorwegen en de maatschappijen voor stedelijk vervoer even zwaar getroffen werd als de rest van het overheidspersoneel.

Ook de achteruitgang van de tewerkstelling is een feit. In 1983 telde men bij de NMVB nog 7 000 eenheden. Vandaag zijn dat er nog 6 400. Dat de dienstverlening hieronder niet lijdt, is te danken aan de inspanningen van het personeel. Er worden momenteel massa's overuren gepresteerd. Er zijn personeelsleden die 26 dagen per maand werken zonder één rustdag. Dat deze toestand onhoudbaar is, is voor iedereen duidelijk, hopelijk ook voor de minister.

De thans gehuldigde budgettaire theorieën hebben helaas, ook gevolgen op de normale exploitatie van onze bus- en trammaatschappijen. Er zijn voorbeelden van autobussen die buiten dienst moeten worden gesteld omdat men geen liquiditeiten heeft om het allernoodzakelijkste vervangmateriaal aan te schaffen, zoals ruitenwissers of achterlichten. Er zijn stelplaatsen waar het onderhoudswerk moet gebeuren in de meest benarde omstandigheden omdat wegens gebrek aan middelen de noodzakelijke aanpassingswerken niet kunnen gebeuren. Motoren worden in kracht verminderd om energie te sparen. Op zichzelf is dit initiatief natuurlijk niet slecht. Maar, als daardoor de autobussen zoveel aan snelheid en trekkracht inboeten, dat de risicofactor voor ongevallen onverantwoord stijgt, is dit een nefaste en te verwerpen maatregel.

Wat de nieuwe vervoermiddelen betreft, lijkt het aangewezen een apart budget te maken. De onkosten veroorzaakt door de kinderziekten van bijvoorbeeld, de nieuwe kusttram of de nieuwe gelede bussen, vallen voor een groot deel ten laste van de exploitatiebegroting. Reizigers en personeel betalen op die manier de ontwikkeling van een nieuw produkt dat door de betrokken firma's dan optimaal op de buitenlandse markt wordt aangeboden. De winst blijft uiteraard in de firma's.

Het gemeenschappelijk vervoer moet inderdaad ruimte bieden voor deze experimenten. Maar, in ruil daarvoor zou toch een deel van de opbrengst op de buitenlandse markten moeten kunnen terugvloeien naar het gemeenschappelijk vervoer. Ook hier, mijnheer de minister, is uw erfenis dus niet positief te noemen. Er zijn de inlevering, de vermindering van de tewerkstelling en de tariefverhoging.

Men zou het rijtje kunnen afgaan. Zowel bij de Regie voor Maritiem Transport, als bij Sabena en de Regie van de Luchtwezen, is het personeel het slachtoffer geweest van de regeringspolitiek. En in dit verband, mijnheer de minister, wil ik even stilstaan bij het Canac-project en u vragen of het niet noodzakelijk is dat u nu reeds uw begroting zou aanpassen.

Uit de recente regeringsverklaring leren wij dat op dit luchtverkeerscontrolecentrum een besparing wordt aangekondigd van 1 miljard. Dit is blijkbaar het bedrag dat vooropgesteld wordt als privé-inbreng. Maar is deze privatisering geen tweesnijdend zwaard? Immers, wie de investering privatiseert, privatiseert vanzelfsprekend ook de inkomsten die met de verkeerscontrole gepaard gaan zodat wij ernstig betwijfelen of deze maatregel wel een budgettaire gunstige operatie zal zijn voor de toekomst.

Ook hier opteert u dus voor een doorgedreven privatisering. Let wel, mijnheer de minister, dat wij u niet kunnen verwijten dat u niet consequent is met uzelf. Integendeel, met alle mogelijke middelen tracht u te bewijzen dat de openbare diensten in alle sectoren die ressorteren onder uw beleid, te kort schieten, niet renderen, te weinig gemotiveerd zijn en toekomstvisie missen.

In de verkeersmilieus is de blauwe wimpel zowat het symbool van de snelheid. In de bewindsploeg is u wellicht de meest ernstige kandidaat voor toekenning van deze blauwe wimpel — en u zult wel geen aanstoot nemen aan de kleur — als het gaat om de aftakeling van de openbare diensten.

Wat wij u echter wel ten kwade duiden, is dat u gemeenschapsgelden gebruikt om dure, tendentieuze studies te laten uitvoeren, die alleen

en uitsluitend steunen op bedrijfseconomische gronden, zonder sociale overwegingen in acht te nemen of aandacht te schenken aan een globale beleidsvisie, en waarmee u niet alleen de publieke opinie wil beïnvloeden maar ook de voogdijoverheid ertoe wil aansporen verkeerde conclusies te trekken.

Wij op onze beurt zijn ervan overtuigd, mijnheer de minister, dat ook u onze consequente houding niet zult veroordelen als wij uw begroting 1985 niet goedkeuren. (*Applaus op de socialistische banken.*)

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

M. Humblet. — Monsieur le Président, je souhaitais limiter mon intervention sur le budget des Communications à des problèmes liés à l'aéroport national de Zaventem, mais l'accent mis ces derniers jours sur les liaisons ferroviaires Brussel-Oostende et Brussel-Antwerpen nous montre à quel point, quant aux chemins de fer également, seule la Flandre compte et, en conséquence, il existe une Belgique «à deux vitesses»; c'est le cas de le dire.

Certes, ce n'est pas à M. De Croo qu'on doit reprocher que la première liaison ferroviaire ait été Bruxelles-Malines plutôt que Bruxelles-Nivelles, la géographie était également favorable à la liaison Bruxelles-Nivelles mais ceci importe peu.

Toutefois, votre discours d'hier, monsieur le ministre — et il s'agit maintenant d'être sérieux —, prononcé uniquement en néerlandais à propos d'une cérémonie nationale, a hérisé la presse francophone la plus pacifique et la plus modérée.

Ce fait établit clairement qu'à l'avenir, ni vous, ni votre formation politique ne pourrez plus jouer aux modérés linguistiques. Il me paraît être temps que Wallons et francophones le comprennent.

De surcroît — et cela a déjà été dit ce matin —, la pagaille règne dans vos services. Pour gagner du temps, au lieu de le lire in extenso à cette tribune, je vous transmettrai un texte humoristique où il est question des avatars d'une voyageuse venant de Paris, entendant annoncer de manière incompréhensible l'approche de Bruxelles, mal informée par les préposés et passant finalement une heure et demie à parcourir la distance de la gare du Midi à Genval, soit vingt kilomètres et ce en pleine journée. Je ne parle pas, puisque d'autres l'ont très bien fait avant moi, des habitants du Brabant wallon ou flamand qui doivent définitivement abandonner l'espoir de se rendre, en soirée, au spectacle à Bruxelles et d'en revenir en utilisant les transports en commun.

Après avoir formulé ces deux observations qui appellent tout de même une certaine réflexion, j'en viens au problème de Bruxelles-National, compte tenu des prévisions selon lesquelles, d'ici à l'an 2000 — et je pense qu'en cette matière, en effet, il faut prévoir à long terme —, le trafic aérien doublerait à Bruxelles-National, si l'on privilégie cet aéroport, par rapport à d'autres, du Nord ou du Sud du royaume.

Suite à ces prévisions et à une étude réalisée par l'équipe Bruplan-Burns and McDonnell, le ministre des Communications a établi un plan visant à étendre l'aéroport en question. Il s'agit du plan 2005, donc en vingt ans d'échéance, mais ma critique ne porte pas sur ce point. L'extension s'étalerait, en effet, sur une vingtaine d'années et nécessiterait un investissement d'environ vingt milliards.

L'idée ne paraît pas négative en soi; il paraît même judicieux de raisonner à long terme. Toutefois, peut-on accepter de tels investissements dans un aéroport national se situant uniquement en Région flamande et où, présentement, l'équilibre ou plutôt le déséquilibre linguistique est éloquent: 84 p.c. d'emplois néerlandophones et 16 p.c. d'emplois francophones?

En outre, bien qu'il s'agisse d'une institution nationale, certains ministres n'acceptent pas qu'on y pratique le bilinguisme.

Enfin, la réponse du ministre des Finances fut très claire aux questions parlementaires posées respectivement par un ancien sénateur, M. Daulne, le 5 juin 1981, et par moi-même, le 6 juillet 1983, concernant le problème de langues rencontré par des citoyens belges revenant de l'étranger par Bruxelles-National.

Il s'agit en l'occurrence d'un de vos amis politiques, homme de qualité d'ailleurs, qui répondait: «Les services douaniers de l'aéroport de Zaventem doivent, dans le cadre des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, être considérés comme des services locaux établis dans une commune sans régime spécial de la région de langue néerlandaise. Conformément à l'article 11, paragraphe premier, de la législation précitée, un tel service doit rédiger

les avis, les communications et les formulaires destinés au public exclusivement dans la langue de la région.

De plus, suivant l'article 14, paragraphe premier, des mêmes lois, tout service local établi dans la région de langue française ou de langue néerlandaise doit rédiger dans la langue de sa région les certificats, déclarations et autorisations qu'ils délivrent aux particuliers.» Il m'est arrivé d'ailleurs d'éprouver personnellement des difficultés à cet égard à Brucargo.

«D'autre part, l'article 12, premier alinéa, du même texte stipule qu'un service local établi dans la région de langue française, néerlandaise ou allemande utilise exclusivement la langue de sa région dans ses rapports avec les particuliers. La faculté lui est cependant laissée de répondre aux particuliers résidant dans une autre région linguistique dans la langue dont les intéressés font usage, ceci toutefois sans qu'on puisse exiger le bilinguisme du personnel. Les services douaniers à Zaventem s'en tiennent scrupuleusement à ces prescriptions légales.»

Cet état de choses constitue un argument majeur pour m'opposer au plan 2005, à moins que deux requêtes, justifiées par le texte rappelé, ne soient prises en considération. Premièrement, que tout ou partie du personnel puisse travailler sur le territoire de Bruxelles-Capitale; bien sûr, ceci ne concerne pas le contrôle aérien, mais une multitude de services se trouvant à Zaventem et qui pourraient être déplacés à Bruxelles. Deuxièmement, que le plan 2005 intègre une décentralisation — notamment pour ce qui touche au fret — sur Gosselies, Bierseet et sur un ou plusieurs aéroports de Flandre.

Cette idée d'une centralisation à proximité de l'agglomération bruxelloise, en territoire faisant partie de la Région flamande, ce que je ne conteste pas... (*Protest van de heer R. Maes.*)

Je souhaite ne pas être interrompu par des collègues de la Volksunie. Je ne conteste pas que Zaventem soit en région unilingue flamande...

M. R. Maes. — Il n'en résulte pas que des avantages pour la Région flamande.

M. Humblet. — ...Mais je prétends que, de ce fait et compte tenu de la réponse de l'honorable Vice-Premier ministre et ministre des Finances, il n'est plus possible de parler d'un aéroport national à propos de Zaventem. Il ne peut être pensable, par conséquent, pour les Wallons et pour les francophones, d'appuyer des investissements de 20 milliards de francs sur le budget national, à moins que le ministre ne donne à mes questions une réponse satisfaisante. J'espère qu'il y sera attentif.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Il se peut bien que les 20 milliards ne viennent pas du budget national et que nous trouvions l'argent surtout dans le secteur privé.

M. Humblet. — Monsieur le ministre, cela ne changera pas la législation linguistique, ni la réponse de votre collègue des Finances, pas plus que d'autres d'ailleurs.

Je n'ai pas repris la dizaine de questions parlementaires sur l'emploi des langues à Zaventem, car il se pose également des problèmes de ce genre à propos des bureaux de poste, par exemple, voire de la gendarmerie.

Je tiens à vous faire remarquer, monsieur le ministre, qu'en ce qui concerne le secteur privé, un certain décret de septembre s'applique à Zaventem comme ailleurs. Dans ces conditions, il n'y a pas de justification à d'importants investissements mais, pour un aéroport national, des choix élémentaires doivent être opérés. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, het lijkt een grote opgave kort na het jaar van de verkeersveiligheid en bij het begin van het jaar van het openbaar vervoer en in het licht van de grote sommen die onze gemeenschap besteedt aan haar mobiliteit, naar aanleiding van de begroting van Verkeerswezen een eerlijke balans op te maken van het nut en de toekomstgerichtheid van deze bestedingen. Ik zal niettemin proberen enkele beschouwingen daaromtrent weer te geven die ik rond acht aandachtspunten concentreer.

Het eerste is de mobiliteit.

Deze begroting geeft geenszins een beeld van de kosten en de opbrengsten van de gehele mobiliteit in België. Deze begroting is vooral een opsomming van de kosten en uitgaven in het openbaar vervoer, het vervoer in de lucht en zeer gedeeltelijk het vervoer te water, plus nog enkele verhoudingsgewijze kleine posten voor wegverkeer zoals bijvoorbeeld, de verkeersveiligheid. Een groot deel van de gemeenschapsinspanningen voor wegverkeer moet worden gezocht in de begroting van Openbare Werken waarin ook de investeringen voor het verkeer te water voorkomen en in de uitgaven van provincies en gemeenten.

Wat meer is, de context waarin het verkeersgebeuren zich afspeelt en die bepalend is voor vele dingen onder meer de produktiviteit van het openbaar vervoer, ontsnapt aan de bevoegdheid van Verkeerswezen. Ik citeer de zeer verspreide zelfs versnipperde inplanting van woningen, werkplaatsen en diensten, de werkuren, de schooluren enzovoort.

Het gebrek aan homogeen beleid inzake mobiliteit komt op schrijnende wijze tot uiting in het commissieverslag, uitgebracht in de Kamer. Op bladzijde 53 van dit verslag zegt de minister aan een lid dat het algemeen vervoerbeleid de optelling is van de verschillende beslissingen die de verantwoordelijken van elke deelsector nemen. De minister van Openbare Werken legt onveilige wegen aan omdat alleen het aspect infrastructuur hem aangaat. De minister van Verkeerswezen moet dan nadien de veiligheid op die wegen verzekeren, wat hem niet goed lukt omdat hij er tevoren geen zeg heeft over gehad. Daarentegen legt de minister van Verkeerswezen (pre)metro's aan en betaalt hij lijnen voor openbaar vervoer, maar de kantoren en diensten trekken naar de autowegknooppunten van de minister van Openbare Werken en dringen zo woonzones in veld en bos.

Het klinkt als een boutade, maar in deze samenvattende zinnen zit veel waarheid. Deze toestanden geven ons de beschouwing in die trawens niet meer nieuw is en die ik zoëven nog uit de mond van de minister heb gehoord, dat het globaal vervoer onder één departement Infrastructuur moet komen.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ik ga met u akkoord.

De heer De Bondt. — De verschillende deelaspecten zullen dan nog wel door de erfgenamen van de huidige diensten praktisch worden geregeld, maar de samenvoeging zou het noodzakelijk voordeel opleveren van één globaal concept waarin de ene niet meer neemt wat de andere geeft. Ik realiseer mij wel dat de bevoegdheden leefmilieu en ruimtelijke ordening twee materies zijn die aan de totstandkoming van elk globaal vervoerbeleid mede ten grondslag liggen. Het leefmilieu is mede bepalend voor de doelstellingen van het verkeersbeleid en de ruimtelijke ordening is een belangrijke bepalende component voor de produktiviteit, met andere woorden voor de kostendekkingsgraad van de mobiliteit. Maar deze twee aspecten behoren tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het verkeer is echter tot nog toe uitsluitend een nationale materie gebleven. Dit op korte termijn niet uit te wissen schaalverschil in bevoegdheid verlangt een optrekken van een gepaste coördinatie tussen het gewestelijke en het nationale vlak.

Men kan op korte termijn een eerste stap doen. Reeds eerder heb ik gevraagd of een nationale maatschappij voor streekvervoer, die de gebruikers over een gemiddelde afstand van tien kilometer vervoert, geen *contradictio in terminis* is. Men zou kunnen beginnen het kortere afstandsverkeer, dat in België het secundair vervoer wordt genoemd en de NMVB en de Miv-maatschappijen omvat, aan de gewesten toe te vertrouwen. Deze delegatie kan slaan op het beheer, maar ook op de financiering van stads- en streekvervoer.

Het belang van de ruimtelijke ordening en van een evenwichtig verkeersbeleid mag niet worden onderschat. Indien wij dit beter in het oog hielden, dan zouden wij geen 15 pct. van ons nationaal inkomen aan mobiliteit besteden maar, zoals in Nederland bijvoorbeeld, slechts 8 pct. Het verschil in algemene context tussen België en Nederland zit vooral in het aspect ruimtelijke ordening.

Ik wilde ook iets zeggen over het investeringsbeleid. Voortbouwend op de voorgaande vaststelling kunnen wij de vraag stellen of de relatief omvangrijke middelen die wij aan vervoer besteden, ons een vervoer opleveren van grotere kwaliteit dan in het buitenland. Gezien de resultaten van gebruikersenquête's en de betekenisvolle daling van het openbaar vervoer in de jongste jaren, gezien ook de moeizame wijze waarop ons ongevallencijfer wordt gestabiliseerd, is er zeker geen reden tot juichen. Wij zouden grotere inspanningen moeten doen voor de kwaliteitsverbetering van het beleid, inzonderheid van het openbaar vervoer. Kan dit

echter wel gelet op de beduidende middelen die de gemeenschap hieraan reeds besteed heeft. Tijdens de tien vorige jaren werd er voor 66 miljard frank geïnvesteerd alleen al in de vijf grote steden, en feitelijk waren het er maar vier want Gent telde nauwelijks mee.

De vorige regeringen hebben ervoor gezorgd dat het openbaar vervoer geleidelijk kon worden vernieuwd. Er werd nieuw materieel aangeschaft, zoals spoorrijtuigen, stations, bussen, ondergrondse stadsvervoerbaanvakken. Globaal genomen hebben deze investeringen geen wezenlijke impuls gegeven aan het openbaar vervoer. Van de vervoercijfers is een licht omgekeerd effect af te lezen. De analyse van dit verschijnsel is gemakkelijker dan men denkt. Heel veel van wat men gemeenzaam als bestedingen ten bate van het openbaar vervoer beschouwt, zoals investeringen en de exploitatiekosten die zij achteraf teweegbrengen, blijken onderhuids andere doelstellingen te dienen. De minister heeft hierover reeds gesproken. Op één enkele lijn in Brussel na, die trouwens zo goed als af is, komt nergens in het land een vervoersstroom voor die niet snel en degelijk gelijkgronds kan worden opgevangen.

Men verkliest andere formules om het particulier vervoer te ontzien en omwille van de interessante impulsen voor de bouwsector. Hiermee komt het werk aan ondergrondse stadsvervoerbanen op gelijke hoogte te staan met andere grote infrastructuurprojecten. Metro's en aanverwante moeten dus in de huidige ingedeelde constellatie in de begroting van Openbare Werken worden ondergebracht en daar worden afgewogen tegen andere grote infrastructuurbestedingen.

Op die wijze zou het krediet ter bevordering van het stedelijk vervoer van circa 10 miljard frank grotendeels vrijkomen voor bestedingen die rechtstreeks het openbaar vervoer in stand houden, bijvoorbeeld produktiviteitsverbeterende investeringen, zoals de omschakeling van zware voorstadslijnen naar spoorgebonden tracés om aldus parallelismen tussen tram en bus zoals te Antwerpen op te lossen, investeringen ter vervanging van verouderd materieel bij de spoorwegen en het streekvervoer, dringende bestellingen van grotere trams voor Antwerpen en Gent.

Het gaat om inkomstenwervende bestedingen op het vlak van de publiciteit, informatie, marketing, de versnelde verbetering van de halten en de overstapaccommodatie, wisselverwarming en winteruitrusting en interne communicatie.

Ook inzake levering van voertuigen dienen surpluskosten te worden afgewenteld. De Duitse *Stadtbahn-Wagen* kost 33 miljoen frank, de nieuwe Franse tram voor Nantes en Grenoble kost 29 miljoen frank, maar een volledig gelijkaardige wagen voor Antwerpen en Gent zou, naar ik heb vernomen, ongeveer 70 miljoen frank kosten.

Omdat de omstandigheden waarin deze prijsvorming tot stand komt moeilijk kunnen worden gewijzigd, is het abnormaal het kostprijsgedeelte toe te rekenen aan het openbaar vervoer. Het moet eerder op een post nijverheidsbevordering worden ondergebracht.

Een zelfde redenering geldt voor de nieuwsoortige vervoermiddelen die onze nijverheid produceert, waarover de minister ten andere daarnet ook heeft gesproken.

De binnenlandse gebruiker heeft geen TAU en geen GLT nodig. Deze lijnen worden geïnstalleerd als uitstaltaraam voor exportbevordering. In deze tijden juichen wij uiteraard exportpromotie toe, maar eerlijke halve moeten wij de nodige budgettaire schikkingen treffen om de gebruiker van het openbaar vervoer niet het slachtoffer te laten worden van deze op zichzelf goede intenties.

Ik wil nog een ander aspect belichten in verband met deze nieuwsoortige vervoermiddelen.

Mijnheer de minister, u hebt de TAU, de automatische metro zonder bestuurder, aan de stad Luik toegezegd, en de GLT, de spoorgeleide elektrische koppelbare bus beloofd aan het gewest Mons, als compensatie. Dat gaat niet op.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Tot nu toe waren alleen die twee steden kandidaat. Dat sluit niet uit dat er nu andere kandidaten kunnen komen.

De heer De Bondt. — U begrijpt wel dat ik dat ook wist. Toch is het goed te noteren dat de technologische vernieuwingen in gelijke mate moeten gelden voor de twee landsgedeelten.

Baron Clerdent, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op

Daarbij komt nog dat het Vlaamse land evenzeer, of in sterkere mate, noden heeft waar de TAU en de GLT aan beantwoorden. Ofwel moet

de GLT in het Vlaamse land komen, ofwel moeten tegelijkertijd onze even zware streekvervoerassen als Mons-Dour worden gemoderniseerd. Ik roep trouwens mijn Nederlandstalige collega's op om samen met mij waakzaam te zijn in deze aangelegenheid.

Vervolgens handel ik over de verschralling van de dienstverlening.

Tussen de investeringen en de exploitatielasten is duidelijk een toenemende spanning ontstaan.

Elk bijkomend metrostation betekent een kleinere frequentie op de rest van het net. Elke nieuwe bus of vernieuwde kilometer trambaan krimpt de NMVB-frequentie in. Minder frequentie betekent minder reizigers en minder ontvangsten.

Dit leidt ons naar het vraagstuk van de tarieven, gekoppeld aan het aspect sanering.

Om uit de huidige economische crisis te geraken en op lange termijn onze welvaart te herstellen, was en is het nog steeds nodig, de overheidsuitgaven te saneren en te beheersen. Het zou logisch zijn dat naast de andere elementen van het overheidsgebeuren, ook de openbaarvervoermaatschappijen tot deze operatie zouden bijdragen.

Door het genummerd koninklijk besluit 97 werden de openbaarvervoermaatschappijen ertoe verplicht hun jaarrekeningen met 1 pct. per jaar te verbeteren. Ook de heer Op 't Eynde heeft dit reeds vermeld. Het was de bedoeling de interne sanering van de maatschappijen te bevorderen.

De maatschappijen hebben echter vooral hun toevlucht genomen tot het beknootten van de service, wat onmiddellijk negatieve gevolgen heeft op de ontvangsten.

De interne sanering is het grondigst aangepakt bij de NMBS, door middel van de wel zeer bekend geworden Sobemap-studie.

Zonder in te gaan op de afzonderlijke elementen moet ik in beginsel stellen dat doorlichting van het bedrijfsbeheer zeer noodzakelijk is. Met gerust gemoed en met overtuiging kan ik de minister ertoe aanmoedigen op dit terrein een onverdroten inspanning te leveren. In de nabije toekomst acht ik het noodzakelijk dat de bedrijfsbijstand wordt uitgebreid tot de andere maatschappijen en dat het karakter van de bedrijfsbijstand zou worden gewijzigd. Hij moet meer worden toegespitst op de moderne bedrijfsstructuur en op de interne handelwijze van het bedrijf. De bepaling van vervoerroutes en van vervoermiddelen moet aan andere deskundigen worden overgelaten.

Een tweede weg waarlangs waar men de gezondmaking van de rekeningen beoogde is het tarievenbeleid. De gebruikers zouden een ietwat groter aandeel moeten dragen van de exploitatiekosten in vergelijking met het overheidsaandeel. Wat de abonnements betreft, is er blijkbaar een zekere ruimte voor zulk een beleid. De gevoeligheid van de losse reiziger bij het spoor- en streekvervoer voor het tariefpeil — de elasticiteit dus — heeft men echter onderschat. Alle Europese deskundigen zijn het er momenteel over eens dat zij hun vroeger geloof volgens hetwelk de prijs een kleine rol zou spelen wanneer de kwaliteit goed is, moeten afzweren. Een tariefbeleid moet worden uitgestippeld rekening houdend met de ontwikkeling van de relatief dalende koopkracht en met de vlottende kosten en de kostenstructuur van de concurrentie, waarmee de auto wordt bedoeld.

Het wettelijk vastgesteld automatisme van de tariefverhoging is in tegenstrijd met de nieuwe vereiste om de verhouding tussen kosten en opbrengst langs de kostenzijde te optimaliseren. Het beste voorbeeld dienaangaande is Nederland, waar uw collega van Verkeer en Waterstaat een min of meer gelijkaardig automatisme heeft moeten inslikken. De maatschappijen hadden berekend dat de gemeenschap schade zou lijden met een systeem zoals wij nu kennen. Bovendien hebben we hier te maken met een typisch Belgisch aspect. In een ruimtelijke structuur als de onze kan men, mits ruime en goedkope parkeerfaciliteiten in de steden, de prijs niet op hetzelfde niveau bepalen als in meer verstedelijkte en ruimtelijk meer geordende landen.

Mijns inziens zullen wij in België steeds lagere prijzen, meer lijnen en meer stopplaatsen moeten hebben dan in onze buurlanden en dit hoofdzakelijk wegens onze ruimtelijke ordening. Toch zijn er nog genoeg mogelijkheden voor prijsaanpassing. Ik denk onder meer aan een lager basistarief, afschaffing van het vast recht, herstel van de reële halve prijs voor gezinnen en WIGW's, meermanstarief, avondretour en zo verder.

Wat zal dan echter — en zo kom ik tot de financiering, mijnheer de minister — het eindresultaat zijn? Een zaak is zeker: met een effect waarbij steeds minder reizigers een steeds hoger bedrag moeten opbrengen staan wij maatschappelijk nergens. Het daluurverkeer dat bij de

NMVB twee derde van de ontvangsten vertegenwoordigde is de jongste vier jaren — schrik niet — met 41 pct. achteruitgegaan. De bezetting van de voertuigen vermindert daardoor tot een niveau dat het niet meer de moeite loont uit te rijden. De spitsuurkosten blijven echter dezelfde.

Het huidige tariefbeleid — hoewel het zeker zo niet is bedoeld — treft in de praktijk de helft à twee derde van de ontvangsten terwijl twee derde van de kosten hoe dan ook overblijven. Een middel om onze tarievenpolitiek grondig bij te sturen zonder het regeringsbeleid inzake overheidsuitgaven in het gedrang te brengen en toch de dienstregeling aan te vullen is de medefinanciering van regio's en lokaliteiten die stads- en streekvervoer genieten. In Frankrijk, Zwitserland en West-Duitsland geeft dit beleid goede resultaten. In tien jaar tijds is het secundair vervoer in Frankrijk met 50 pct. uitgebreid en heeft het 60 pct. meer reizigers aangetrokken. Ook het stoptreinverkeer, dat zich sinds vorig jaar negatief ontwikkelt, is voor regionalisering gedeeltelijk vatbaar, met name in grotere stadsgewesten kunnen naar Duits voorbeeld stoptreinen worden opgenomen in een regionaal verkeersverband, zodat zij de rekening van de nationale maatschappij niet langer scheeftrekken. De negatieve ontwikkeling in het korte-afstandsvervoer heeft zeker ook te maken met het opstaprecht dat prijzen van 7 tot 12 frank per kilometer veroorzaakt voor verplaatsingen van 1 tot 6 kilometer. Juist de grootste vervoermarkt wordt hier afgestoten. Voor dat opstaprecht is vandaag geen enkele verantwoording meer te vinden.

Enkele woorden nu over de doorstroming. Een bijzonder aspect van de sanering is de doorstroming vervat in het genummerd koninklijk besluit 140. Hoe meer sanering door doorstroming, hoe minder sanering door ritten en arbeidsplaatsen af te schaffen.

Mijnheer de minister, ik heb niet nagelaten u aan te moedigen om de mogelijkheden van het genummerd koninklijk besluit 140 te benutten. Ik bespeur echter — ik gebruik een voorzichtig woord — aarzeling bij sommige ambtenaren die ter zake de dossiers voorbereiden en wat erger is, voor het eerst ook bij uzelf. Door een minieme wijziging in de huidige reglementering — u kan dat, want het gaat om een gewoon ministerieel besluit — kan het systeem van de fiets- en busbaan in tegenrichting worden ingevoerd. Het zou de vervoerbedrijven vele miljoenen doen besparen en door een verbeterde regelmaat en stiptheid ook vele miljoenen doen winnen.

Mag ik dus een dringende oproep doen tot u, om in de komende maanden meer slagvaardigheid aan den dag te leggen en daarbij zelfs een ongebruikelijke moed op te brengen.

Ik beëindig mijn uiteenzetting met een annotatie over verkeersveiligheid. Het jaar van de verkeersveiligheid, en al wat daarin gebeurd is om het ongevallencijfer te drukken, heb ik destijds begroet en gesteund. Een wezenlijk resultaat zou bijvoorbeeld, geweest zijn een globale vermindering met 10 tot 15 pct. Dat zulk cijfer niet werd gehaald, bewijst dat er grote en aanhoudende inspanningen vereist zijn om de zaak niet uit de pan te laten rijzen.

Naast al de reeds geleverde inspanningen lijkt het erop dat inzake verkeersveiligheid de notie «vermindering van het gemotoriseerd verkeer» een sterke klemtoon verdient. Dit verwijst naar betere fietspaden, naar betere ruimtelijke structuren, maar ook naar attractiever openbaar vervoer en naar de door mij reeds vooropgezette beleidsintegratie Openbare Werken-Verkeerswezen.

Ik eindig met een overweging die ook reeds in het begin van mijn uiteenzetting voorkwam; op die manier is de kring gesloten.

Ik hoop op deze wijze te hebben bijgedragen tot een beter inzicht van de Senaat en een impuls te hebben gegeven aan de minister voor hetgeen tijdens deze regeringsperiode nog zou kunnen worden uitgewerkt. Tegelijkertijd wenste ik een baken uit te zetten voor de wijze waarop wij, christen-democraten, in de komende vier jaren het vervoerbeleid wensen te zien oriënteren.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, ik moet ook nog aankondigen dat wij in de loop van de bespreking van deze begroting een amendement zullen introduceren, namens de fractie die ik de eer heb te vertegenwoordigen, om de begroting in overeenstemming te brengen met de wetten van 8 en 9 augustus 1980. De minister zal zich herinneren dat wij hem bij de bespreking van de begroting van 1984, erop attent hebben gemaakt dat de kredieten met betrekking tot toerisme nog altijd ten onrechte voorkomen in zijn begroting. Wij hebben toen begrip gehad voor de praktische omstandigheden waarin de minister zich bevond. Wij hebben hem toen wel gezegd dat wij bij de begroting 1985 die aangelegenheid niet meer zouden accepteren. Bijgevolg zal ik te gelegener tijd een met redenen omkleed amendement indienen. (Applaus op de banken van de meerderheid.)

De heer Seeuws. — Op vraag trouwens van gemeenschapsminister Poma in de Vlaamse Raad.

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

M. Tilquin. — Avant d'examiner l'un ou l'autre aspect de la politique du département des Communications telle qu'elle transparait du budget qui est soumis à notre examen, je voudrais faire une remarque de portée générale qui s'adresse plus au Sénat qu'au ministre des Communications.

Nous examinons, un peu plus d'un mois après la Chambre des représentants, un budget certes très important par les crédits qu'il mobilise autant que par le nombre de citoyens qu'il concerne.

Je ne puis m'empêcher de constater que, quelle que soit l'ingéniosité que les membres du Sénat sont capables de fournir dans l'exercice de leur mandat, ils ne pourront que revenir sur les mêmes grandes questions qui ont préoccupé nos collègues députés. J'ai observé dans le rapport de la commission de l'Infrastructure de la Chambre que 159 questions ont été posées en commission. Comment, dès lors, au Sénat, éviter les répétitions et échapper à la pratique la plus stérile du bicaméralisme?

Monsieur le Président, je veux insister à l'occasion de l'examen du budget des Communications dont je viens de souligner l'importance, combien il me paraît indispensable, pour le bon fonctionnement de nos institutions, que la réforme du Sénat cesse d'être seulement un thème pour discours de circonstances et devienne un projet précis sur lequel nous puissions nous prononcer.

J'en viens maintenant, monsieur le ministre, à ce qui vous occupe au premier chef, même si, j'en suis certain, vous n'êtes pas insensible à la préoccupation dont je viens de faire état.

Je consacrerai l'essentiel de mon intervention aux problèmes du rail.

A votre initiative, la SNCB a été l'objet de ce qu'on appelle aujourd'hui un audit. Les conclusions de cette étude sur la situation financière de la SNCB suscitent une vive controverse. L'importance des arguments échangés et le sérieux des considérations avancées de part et d'autre réclament de la nuance dans l'examen des 131 recommandations du consultant.

A cet égard, il serait intéressant pour le Sénat de pouvoir disposer des premiers résultats des travaux du comité d'action mis en place au début de cette année.

Au-delà de ce qu'il peut y avoir de polémique dans la controverse sur le rapport du consultant, j'observe des convergences importantes, que je veux souligner ici parce qu'elles me semblent devoir retenir une attention prioritaire et constituer la base de votre politique dans ce domaine.

Le consultant, autant que le front commun des cheminots, recommande: le développement des techniques de transport combiné; la recherche d'une plus grande productivité commerciale; l'adaptation de l'offre à la demande en fonction des conclusions d'études de marché; l'établissement d'une nouvelle politique tarifaire; l'assainissement de la gestion de la SNCB avec comme objectif d'offrir aux usagers un service public de transport qui réponde le mieux à leurs besoins au moindre coût pour la collectivité; la définition des rapports entre l'Etat et le conseil d'administration dans le cadre d'un contrat de programme; enfin l'amélioration de la coordination entre les différentes directions et les différents services.

En présence d'une telle liste de points de convergence, on est, me semble-t-il, en droit d'attendre deux attitudes: la première est celle qui consiste à privilégier les initiatives qui réunissent le consensus, la seconde est de préférer le dialogue à l'affrontement dans les matières qui continuent à faire l'objet de divergences.

Nous fêtons, avec l'éclat qui convient à un pays qui fut pionnier en la matière, le 150^e anniversaire du premier voyage en chemin de fer sur le continent européen. Depuis lors, et pour des raisons multiples, nous avons — sans toujours que cela ait fait l'objet de choix délibérés — privilégié d'autres moyens de communication et, en tout premier lieu, la route et l'autoroute. De nouvelles articulations sont aujourd'hui indispensables entre les divers moyens de transport pour lesquels, d'une manière ou d'une autre, les pouvoirs publics ont consenti des efforts financiers importants.

Cet exercice implique, me semble-t-il, qu'on dépasse une approche trop strictement économique du problème pour prendre en compte toutes les facettes de la problématique du transport et intégrer, dès lors, des éléments qui, de prime abord, peuvent paraître étrangers au sujet: je pense, par exemple, au coût que représente pour la collectivité les accidents de la route, la pollution, les navettes qui durent, les retards

répétés. Il s'agit là de maux qui sont à l'origine de coûts supplémentaires frappant, de manière diffuse, les différents secteurs de l'activité nationale.

Cet exercice, vous en conviendrez, monsieur le ministre, fait appel à une analyse pluridisciplinaire qui interpelle d'autres départements que celui dont vous avez la charge.

Aussi, j'invite le gouvernement à prendre les initiatives qui s'imposent pour sortir, dans ce domaine essentiel de la vie en commun, d'une parcellisation dommageable pour tous.

J'aborderai d'ailleurs les points qui suivent comme des éléments d'une politique globale de la communication qui reste à définir et à concevoir.

Le premier point à propos duquel je souhaite vous interroger d'une manière précise concerne, dans une hiérarchie des moyens de transport, ce que j'appellerai le haut de gamme; je veux parler du TGV.

Je veux tout d'abord préciser que je ne me range pas du côté de ceux qui — même si certains de leurs arguments sont pertinents — ne retiendraient du projet TGV Paris-Bruxelles-Cologne qu'il est préjudiciable pour la Wallonie. Au contraire, je suis de ceux qui pensent que, pourvu qu'on articule bien les lignes concernées de notre réseau national avec cette ligne TGV et si chaque région participe à sa réalisation, ce projet peut constituer un symbole de l'union des Belges.

Vous avez, très récemment, fait quelques déclarations en ce qui concerne le passage et l'arrêt à Liège du TGV.

Pourriez-vous, en l'état présent des négociations entre les parties concernées, nous indiquer le tracé proposé par le négociateur belge avec ses arrêts?

Complémentairement, j'aimerais connaître les adaptations qui seraient apportées au plan IC-IR afin d'organiser l'articulation du réseau national avec cette ligne internationale nouvelle.

Cette deuxième information me permet d'aborder le plan Intercity. Vous avez, en commission de la Chambre, exprimé un avis globalement positif, tout en reconnaissant qu'une large enquête auprès des utilisateurs doit encore confirmer cet avis.

Il me semble intéressant que nous puissions disposer de quelques éclaircissements à propos de cette enquête, de son importance, de sa durée et surtout des résultats, de leur publication et de l'usage qui en sera fait par la SNCB.

Dans un pays où, trop souvent, la mise en œuvre de politiques n'est pas précédée d'une analyse des besoins et des coûts et rarement suivie d'une évaluation, il me paraît tout à fait intéressant qu'une telle enquête puisse permettre une véritable évaluation de la réforme intervenue. Je ne puis que vous engager dans cette direction d'autant que, selon mes informations, cette réforme n'aurait pas, à ce jour, inversé la tendance à la diminution des voyageurs.

Diminution qui est à l'origine de ma troisième interrogation. En effet, j'observe que nombreux sont les voyageurs qui ont renoncé au train notamment parce que ce mode de transport ne leur garantit plus le respect d'un horaire. J'aimerais connaître les efforts et, éventuellement, les investissements inscrits à votre budget en vue d'assurer une plus grande régularité des trains.

Je vous invite, monsieur le ministre, à ne pas minimiser ce problème de régularité. Tous les fonctionnaires qui se rendent chaque jour à Bruxelles ne sont pas nécessairement indifférents à l'heure de leur arrivée au bureau. Les cadres qui utilisent encore le train ne le sont pas moins, eux non plus. D'une manière générale, tous ceux qui travaillent et qui sont soucieux de remplir leur tâche correctement sont préoccupés par le respect de l'horaire. Et puis, je crois que le client est en droit d'attendre que le service qu'il paie soit effectivement rendu dans les conditions annoncées. Faire en sorte que le retard devienne l'exception fera plus pour la promotion du transport par rail que toutes les campagnes publicitaires.

Bien des lignes SNCB suscitent des demandes d'explication et des souhaits. Je me limiterai à répéter que le rôle accru assigné à la ville de Namur justifie, avec d'autres arguments d'ordre économique, une relation quotidienne plus tardive au départ de Namur en direction de Bruxelles.

Autre question relative au rail, monsieur le ministre: vous avez récemment annoncé certaines décisions en ce qui concerne le TAU. Compte tenu de l'impact qu'aura sur les carnets de commande de nos constructeurs le début des travaux de ce mode de transport, pourriez-vous nous indiquer quand débiteront ces travaux et pour quand est prévue la mise en exploitation du premier tronçon?

Enfin, et je terminerai mon intervention par cette question: les efforts propres à la SNCB, la restructuration de la société et le plan IC-IR constituent-ils un préalable à la fusion SNCB-SNCV ou une alternative? Dans ce dernier cas, il me semble que notre assemblée serait en droit de connaître les raisons qui justifient qu'on n'applique pas cette décision.

En répétant, monsieur le ministre, le souci du PSC de voir les efforts sectoriels s'intégrer dans une politique globale des transports, j'apporte l'appui de mon groupe au budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer R. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, deze begroting van Verkeerswezen werd reeds uitgebreid in de Kamer besproken en ik zal proberen niet in herhaling te vervallen.

Qua totaal van de kredieten, namelijk zowat 118 miljard, is deze begroting een van de belangrijkste budgetten, maar zij vormt grotendeels slechts een doorgeefluik. Het overgrote deel van de kredieten is bestemd voor de Nationale Maatschappij van Belgische spoorwegen.

Wat deze maatschappij betreft, is het wellicht nog voorbarig thans reeds een oordeel te vellen inzake een eerste hervorming, namelijk het IR-IC-rijplan. De regelingen van dit plan traden blijkbaar — waarom zouden wij dat ook niet zeggen? — zonder veel horten of stoten in werking. Onbetwistbaar werd de dienstverlening er iets of wat op verminderd, maar dit wist men van te voren en het moest uiteraard door de kostenbesparing ruimschoots worden gecompenseerd.

Tot nu toe kunnen daarbij alleen volgende vaststellingen worden gedaan:

Ten eerste, de cliënteel blijft blijkbaar steeds verder dalen; ten tweede, zoals normaal te verwachten viel, moest aan de Maatschappij van de buurtspoorwegen, die een deel van het wegvallend treinverkeer moest overnemen, daarvoor — voor 1984 — een bijkrediet van 375 miljoen worden toegekend.

Dit bijkrediet werd min of meer gecompenseerd door een vermindering van 388 miljoen op de kredieten toegekend aan de spoorwegen op artikel 32.01, maar de balans kan niet helemaal juist worden opgemaakt, omdat in de vermindering op voormeld artikel ook een gedeelte inhouding op het verlofgeld werd meegerekend.

Maar ik zei het reeds, wij zullen pas na een langere overgangsperiode kunnen uitmaken welke precies de resultaten van deze eerste hervorming zullen zijn.

Inmiddels kondigt zich reeds een tweede, meer ingrijpende hervorming van de NMBS aan. Ook daaromtrent is het mijns inziens nog voorbarig reeds *hic et nunc* over de hele lijn stelling te nemen.

Niemand kan echter betwisten dat er inzake de structuren, de personeelspolitiek, het commercieel beheer en andere zaken in de voorbije jaren, dit wil zeggen zeker al 10-15 jaar, bij de NMBS een en ander misgelopen is. En dit verklaart meteen de steeds slechtere financiële situatie en het wegvallen van steeds meer cliënteel, feiten die natuurlijk wel voor een deel, maar niet helemaal, te wijten zijn aan de concurrentie, vooral dan van het wegverkeer.

Sta mij tussendoor toe, hierbij toch de opmerking te maken dat wel eens meer gezegd wordt dat de vergelijking kosten spoorverkeer met kosten wegverkeer vervalst wordt door het feit dat de Staat en andere overheidsorganen de infrastructuur voor het wegverkeer helemaal ten laste nemen, terwijl dit niet het geval zou zijn voor de NMBS. Men moet daarbij echter rekening houden met de zeer belangrijke bedragen die de belastingen op het wegverkeer, in allerlei vormen, voor de Staat opleveren, terwijl dit dan weer heel wat minder het geval is voor de spoorwegen.

Ik geloof ook niet in het argument dat de voortschrijdende vermindering van de koopkracht van het groot publiek veel zou hebben bijgedragen tot de verdere aftakeling van de cliënteel van het openbaar vervoer. Men zou eerder het tegenovergestelde moeten verwachten, gezien de verplaatsingen met het openbaar vervoer toch nog altijd goedkoper uitvallen dan bijvoorbeeld, de verplaatsingen met de eigen wagen.

Ik geloof ook niet dat de factor snelheid op dit ogenblik nog een belangrijke rol speelt inzake het al dan niet voorkeur geven aan het openbaar vervoer. De knoop ligt eerder bij de factoren comfort, veiligheid, maar vooral regelmatigheid. Vooral de regelmatigheid van het

openbaar vervoer laat mijns inziens nog altijd te wensen over, hetgeen ertoe bijdraagt dat men verder cliënteel blijft verliezen.

Ik ga het niet hebben over de voorbije perikelen bij vriesweer of stakingen, maar dat zijn zeker elementen die het openbaar vervoer geen goed hebben gedaan.

Dit brengt er mij meteen toe ook nog even te spreken over het eventueel doortrekken van een of andere TGV-verbinding.

Wij waren, nu ook al weer een tijd geleden, in de gelegenheid om de reis Parijs-Lyon met de TGV mee te maken en in een land als Frankrijk, met dergelijke afstanden tussen grote steden, ging het wellicht om een goede oplossing.

Maar voor ons land, niet veel meer dan een voorschoot groot, meen ik dat het al bij al, veel meer nadelen dan voordelen met zich zou brengen. Om allerlei redenen, zoals bijvoorbeeld, omdat de afstanden te kort zijn, omdat wij weinig plaats hebben, omdat het knooppunt Brussel nu reeds oververzadigd is, omdat de kosten — is het nu 50 of 100 miljard? — zeer hoog zouden liggen, omdat het milieu eens te meer zou worden geschaad, enzovoort.

Ik moet er nog aan toevoegen dat het mij, na de bespreking in de Kamer, niet eens duidelijk geworden is of het zou gaan om een rechtstreekse verbinding Parijs-Brussel-Keulen, ofwel met een omweg Parijs-Rijsel-Brussel-Keulen, ofwel met een variatie over Eindhoven, terwijl er op bladzijde 6 van het commissieverslag zelfs sprake is — dan nog in uw beleidsnota, mijnheer de minister — van een TGV Rijsel-Brussel-Alken.

Nu weet ik wel dat Limburg terecht ons zorgenkind is, maar of het nu daarom met een TGV moet worden bedeed tot in Alken, daar heb ik toch mijn twijfels over.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dat is een drukfout. Het moet zijn: Aken.

De heer R. Maes. — Over de verdere hervormingen en besparingen bij de NMBS wil ik nu niet verder uitweiden; maar toch wil ik reeds aanstippen dat men meteen ook de wellicht minder belangrijke — minder belangrijk in vergelijking met de miljardenbesteding aan de NMBS — maar niettemin duidelijk misgegroeide uitgaven moet saneren, zoals daar zijn de onverantwoorde wedden of eerder premies die bepaalde topmensen genieten en waarover ik verder de passende discretie, gevraagd in de commissie, zal in acht nemen, evenals bepaalde te ver gaande syndicale voordelen, zoals het ter beschikking stellen van drie wagens met chauffeur voor leden van de vakbondsorganisaties die ook lid zijn van de raad van beheer en die dus, door veel met die auto's rond te rijden, hun eigen maatschappij concurrentie aandoen.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Om het gedeelte van mijn betoog over de NMBS af te ronden, wil ik het nog even hebben over de uitgaven, bestedingen en het personeelskader van deze maatschappij in verhouding tot de gemeenschap in dit land.

Volgens de meest recente, mij bekende cijfers, namelijk deze van december 1983, telde Vlaanderen zowat 5 660 000 inwoners, Wallonië 3 208 000 en Brussel 982 000 inwoners. Het is dan ook vrij normaal dat het gemiddeld aantal treinreizigers per dag er als volgt uitzielt: 342 000 in Vlaanderen, 219 200 in Wallonië, 180 800 in Brussel, van wie uiteraard, gezien de pendelverhoudingen, ongetwijfeld een meerderheid Vlamingen.

Men mag dus zonder tegenspraak stellen dat, zeker wat het reizigers-verkeer betreft, het grootste gedeelte van de cliënteel aan de NMBS uit Vlamingen bestaat. Gezien de evolutie in de economie zullen de zaken, wat het goederenvervoer betreft, wel niet erg anders liggen.

Bij de taalkaders is de verhouding echter grosso modo 50/50, en wat de investeringen, de bestellingen van rollend materieel, de tractieplaatsen en nog andere terreinen betreft, ligt de verhouding nog slechter.

Dat wil zeggen dat Wallonië over haast de hele lijn wordt bevoordeeld.

Ik weid daarover niet uit, maar verwijs naar de meer dan sprekende cijfers op de bladzijden 71, 72, 81, 82 en 91 van het commissieverslag. Ik verwijs eveneens naar de cijfers op bladzijde 89 waar dan nog een duidelijk verschil blijkt, en wel in het nadeel van de Vlamingen, tussen de theoretische situatie, namelijk het kader, en de echte bezetting inzake de leidende ambtenaren bij het centraal bestuur van de NMBS.

Mijnheer de minister, men beweert wel eens dat de Volksunie teert op de uitbuiting van de communautaire betwistingen. Het eerste middel om ons daarbij de wind uit de zeilen te nemen zou er dan vanzelfsprekend in bestaan een aantal flagrante onrechtvaardigheden inzake allerlei verdelingen over de gemeenschappen uit de weg te ruimen. Bij de NMBS is er dus op dat terrein heel wat te doen. Het is de eerste en wellicht ook de laatste maal dat ik dat probleem bij de bespreking van de begroting van Verkeerswezen aansnijdt. Niemand kan dan ook beweren dat er al te veel op die nagel werd geklopt, maar, er moet nu werk van worden gemaakt.

Over de Maatschappij van buurtspoorwegen zal ik niet veel zeggen. Het probleem van het vervoer op de pieken blijft blijkbaar gesteld en ik herhaal dan nog maar eens mijn suggestie, namelijk dat de Maatschappij van buurtspoorwegen ertoe zou overgaan kleinere bussen aan te kopen die dan tijdens de zogeheten «daluren» zouden worden ingezet.

Wat de maatschappijen voor het intercommunaal vervoer betreft, heb ik nergens het detail gevonden van de twee grote posten die elk jaar terugkomen, namelijk de 19,6 miljard voor artikel 22.01, zijnde de bijpassingen voor de exploitatieverliezen — om het moeilijk te maken, werd daarin ook de Maatschappij van de buurtspoorwegen bijgerekend — en het detail van de investeringen, zijnde de 9,3 miljard op artikel 81.28.

U weet nu misschien al wel dat ik sedert jaren aan een optelsom bezig ben waarbij ik al wat aan het stedelijk vervoer — vooral dan in Brussel — wordt besteed, geregeld samentel en vergelijk met andere grote uitgaven waarop nog al eens wat kritiek wordt uitgebracht, meer in het bijzonder de uitgaven voor de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Ik zou dan ook niet graag de tel kwijt geraken en misschien kan u mij schriftelijk de gevraagde gegevens overzenden.

Ik zal ook niet uitweiden over de Brusselse binnenlandse twist inzake de keuze van de zware en/of de lichte metro. Ik wil toch nog eens mijn ontgoocheling uitdrukken over het feit dat de werken aan de Brusselse metro — zware of lichte dan — zo lang blijven aanslepen. De nadelen van deze jarenlange werken liggen toch voor de hand zowel voor de weggebruikers allerhande als voor de lokale handel. Het gaat toch allemaal zo tergend langzaam en er zijn voorbeelden die erop wijzen dat het wel anders zou kunnen.

In de Beierse hoofdstad München heeft men enkele jaren geleden ook een soort van metro aangelegd. Ook daar lagen hoofdstraten enkele tijd open en was het verkeer in de binnenstad gedurende een bepaalde tijd echt moeilijk. Maar dit is daar al een paar jaren achter de rug. Ik kon met eigen ogen vaststellen dat op een 15 augustus, vermoedelijk een dag die in het nog vrij katholieke Beieren ook wel een feestdag zal zijn geweest, aan de metro dapper doorgewerkt werd.

Ik vraag mij soms af of men hier nog wel aan de metro werkt: zo rustig is het op bepaalde werven. Hoelang duren bijvoorbeeld al de werken aan de verbinding Noord-Basilek? Hoe dikwijls zijn de plannen al niet door elkaar geschud? Welke is de evolutie van de voorziene kosten en wanneer zal de uiteindelijke afwerking een feit zijn?

Is bovendien niet als het ware een soort van stilstand in de kredietverlening tot stand gekomen, deels omdat men niet goed meer weet wat men nog precies gaat doen? Las ik niet in het commissieverslag dat het grootste deel van de 1 935 miljoen investeringen, gepland voor Antwerpen en meer dan de helft van de 3 720 miljoen uitgetrokken voor Brussel opgeslorpt worden door werkingskosten, studies, prijsherzieningen en verrekningen?

Kan u, mijnheer de minister — hierbij gaat het dan toch wel om een nieuw feit sedert de besprekingen in de Kamer —, niet eens wat meer uitleg geven over de plannen om de stad Luik te bedelen met een nieuw net van automatische lichte metro dat volgens de enen 15 miljard en volgens een radiobERICHT van 26 april, zelfs 23 miljard zou kosten?

Nog enkele woorden wat het stedelijk vervoer betreft. Om het openbaar vervoer te bevorderen, zou men er moeten toe overgaan, zoals het op vele plaatsen in het buitenland gebeurt, van de drukste straten voorrangsstraten te maken. Men zou ook in de richting van het drukste verkeer de verkeerslichten langer op groen moeten kunnen laten staan en de afstandsbediening van de verkeerslichten moeten uitbreiden.

Ik zie trouwens niet in waarom vooral Brussel en Luik met deze afstandsbediening moeten worden gezegend respectievelijk op 51 en op 25 plaatsen, terwijl dit in Antwerpen slechts op 4 plaatsen het geval schijnt te zijn.

Kan men ook het systeem niet invoeren waarbij het overspringen op groen van de verkeerslichten vooraf aangekondigd wordt door een oranje

licht? Ik heb reeds zelf kunnen vaststellen dat dit het snel vertrekken van de verkeersstroom zeer in de hand werkt.

In verband met het wegverkeer vermeld ik met genoegen de verbeteringen inzake de voorwaarden om de rijbewijzen te bekomen en om de rijexamens af te leggen, ook voor de tweewielers, evenals de verbetering inzake de onmiddellijke inning van boeten bij buitenlandse overtredders.

Wat veel te wensen overlaat is de vrijwel niet meer bestaande controle inzake de verzekeringen van de automobilisten.

Ik zou durven beweren dat er hoe langer hoe meer automobilisten rijden, wier verzekering niet in orde is.

Een ander punt dat ik, als betrokkene in het verzekeringwezen, dan toch ook even aan uw aandacht wil voorleggen, al geef ik er mij rekenschap van dat de aangelegenheid wellicht niet helemaal onder u ressorteert, is de kwestie van de vaststelling van ongevallen door politie of rijkswacht. Het gebeurt voortdurend — ik spreek uit ondervinding en andere collega's verzekeraars in deze vergadering zullen mij hopelijk wel bijvallen — dat politie of rijkswacht de nodige vaststellingen doen bij een ongeval maar meteen aan de betrokken automobilisten zeggen dat zijzelf geen inlichtingen meer moeten noteren en dus ook geen gemeenschappelijke ongevalsangifte moeten invullen. Die slechte raad heeft tot gevolg dat de verzekeraars gedurende lange tijd op juiste inlichtingen moeten wachten, gezien de strafdossiers pas na drie, vier maanden worden vrijgegeven en dat bijgevolg in een aantal gevallen de afhandeling van ongevallen vertraagd wordt.

Ik heb zelf ter zake onlangs nog contact gehad met de staf van de rijkswacht en hoop daar op een goed resultaat. Mag ik u vragen, mijnheer de minister, bij uw collega van Binnenlandse Zaken erop aan te dringen dat voor de gemeentelijke politieoverheden als algemene instructie zou gelden dat in het vervolg slechts goede raad mag worden verschaft.

Wat de Regie van Maritiem Transport betreft, slechts één opmerking. U is er blijkbaar in geslaagd de als het ware clandestien ontstane schuld van 1,5 miljard, bij de centrale dienst voor vaste uitgaven, te doen kwijtschelden, maar daarmee zal dan weer de staatsschuld aan de andere kant zijn opgelopen.

Hetzelfde kan worden gezegd van bepaalde saneringsmaatregelen in verband met de Sabena. Men kan u zeker de verdienste niet ontzeggen — ik heb dat hier ook vorige jaren al gezegd, mijnheer de minister —, dat u uiteindelijk bij de Sabena heeft ingegrepen. Ik betwijfel weliswaar of uw ingreep op alle terreinen even gelukkig was, maar er was ten minste een aanpak.

Weliswaar werden de financiële moeilijkheden van Sabena verlicht, maar de nieuwe kapitaalbreng, voor het overgrote deel door de Staat en aanverwanten, voor een totaal van 6 miljard, verhoogde elders de schuld of verminderde de winst, bijvoorbeeld bij de ASLK. Ook de leasingoperatie voor de aankoop van nieuwe vliegtuigen zal uiteindelijk moeten worden betaald.

Voor een flink stuk gebeurde de sanering dus ten koste van het personeel wat daarom niet wil zeggen dat, althans voor een deel van dit personeel, de inlevering niet gewettigd was.

De vraag is nu of de goede resultaten zich zullen doorzetten. Er rijzen ter zake opnieuw twijfels. Twijfel bestaat er bij mij ook inzake de omvang van de grote infrastructuurwerken die te Zaventem gepland worden.

Ik beweer natuurlijk niet dat er geen modernisering moet gebeuren, maar ik vrees dat men, zoals met de installaties van Brucargo ook weer eens te ver zou kunnen springen.

Aan de andere kant heb ik met genoegen genoteerd dat de Canac-installaties — zoals trouwens voor de hand lag — definitief in Zaventem gepland werden. Het is nogal evident dat, gezien het oude systeem moet blijven bestaan gedurende een overgangperiode van wel drie jaar en terzelfder tijd de nieuwe installaties moeten worden gebouwd en getest, alles best zo dicht mogelijk bij elkaar zou gebeuren.

Laat mij bij deze gelegenheid toch nog maar eens beklemtonen dat mijn gemeente, Zaventem, weliswaar zekere voordelen put uit de nabijheid van de luchthaven, zoals een zekere tewerkstelling en sommige inkomsten — veel kleiner trouwens dan men wellicht vermoedt —, maar dat daartegenover niet te onderschatten en trouwens in het oog vallende nadelen staan, zoals lawaai, stank, gevaar, bijkomende uitgaven, verkeersdruk, verdwijning van een aangename omgeving enzovoorts.

Het is dan ook billijk dat er een zekere compensatie tussen voor- en nadelen gebeurt en er zou bij de aanwervingen voor de Sabena daarmee best rekening worden gehouden, ook in het voordeel van de maatschap-

pij, die er belang bij heeft dat zoveel mogelijk van haar personeelsleden in de nabije omgeving wonen.

Wat de Sabena betreft, wil ik tenslotte en aansluitend bij wat ik zopas zei, nog maar eens betreuren dat het onevenwicht in de taalkaders, en vooral dan bij de meest belangrijke functies, maar niet opgelost geraakt. De toepassing van de taalwetten op de Sabena werd al bij het compromis van Hertoginnedal in 1963 beloofd, weliswaar met uitzondering voor de diensten die met het internationaal publiek in aanraking komen. Pas vijftien jaar later, namelijk in 1978, werd een taalkader vastgelegd met nog eens een overgangperiode van vijf jaar, maar in 1985 zijn we er nog altijd niet.

Bovendien is het volgens mij totaal onaanvaardbaar dat, zoals u antwoorde op een parlementaire vraag van de heer Lagasse, 383 van de 559 nieuwe aanwervingen, die gebeurden tussen 1 september 1983 en 31 oktober 1984, tot de Franstalige rol zouden behoren. Het Vlaamse landsgedeelte waartoe de luchthaven en haar omgeving behoren en zullen blijven behoren — dit was trouwens het enige punt van de toespraak van de heer Humblet waarmee ik akkoord kon gaan —, heeft de nadelen van deze situatie en moet er logischerwijze dan ook de voordelen van krijgen.

Wat de Regie der Luchtwegen betreft, vinden wij het beslist onaanvaardbaar dat krachtens artikel 4 van de begrotingsaanpassing 1984, naast enkele minder belangrijke gevallen ook het geval van de administrateur-generaal en twee directeurs-generaal wordt geregeld. Hun benoeming werd door de Raad van State vernietigd, maar toch wordt de uitbetaling van hun wedden voor de periode van 1 april 1981 tot 30 juni 1983 geregulariseerd. Het ging daarbij om benoemingen die niet zomaar, doch als het ware wetens en willens werden gedaan. Men kon dus weten dat deze benoemingen in overtreding waren met de bestaande reglementeringen. Bijgevolg is de regularisatie van de wedden achteraf onzes inziens ongeoorloofd.

Om te besluiten nog een woord over de Schelde-radar. Het gaat hier ook alweer over een zaak die maar blijft aanslepen. Is het niet juist dat de plannen reeds van 1972 dateren?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — De Tweede Kamer van het Nederlandse Parlement keurde de jongste wijzigingen aan het walradar-Scheldeverdrag slechts een paar weken geleden goed. Sedert jaren heb ik bij mijn Nederlandse collega om de maand erop aangedrongen en zelfs al mijn invloed aangewend, ook via Buitenlandse Zaken, om de procedure te versnellen. Maar alle aanpassingen en verbeteringen aan de walradarketen op de Westerschelde moeten volgens Nederlands recht in de Tweede Kamer worden goedgekeurd.

De heer R. Maes. — Ik weet niet waar de fout juist ligt, bij U of bij uw voorgangers. Ik kan alleen maar vaststellen dat er vanaf 1972 plannen bestaan, dat de eerste overeenkomst met Nederland reeds in 1978 werd ondertekend. Is het juist dat de bestellingen aan de industrie eerlang zullen gebeuren, maar dat de uitvoering van de werken nog vijf jaar in beslag kan nemen? Is het juist dat zoals ik meende gelezen te hebben, Nederland het uitvoeringscontract met de industrie zal aangaan, zodat België weinig in de pap zal te brokken hebben? Indien de realisatie nog niet verder is gevorderd, waaraan werden dan de 2,5 miljard ordonnancingskredieten besteed?

Mijnheer de Voorzitter, wij geven er ons vanzelfsprekend rekenschap van dat de opdracht van de minister van Verkeerswezen er in deze tijd van economische crisis niet eenvoudiger op geworden is.

Mijnheer de minister, wij geven er ons rekenschap van dat u, als huidige titularis, opgezaagd werd met eerder lastige en sedert jaren scheefgegroeide situaties. Wij geven toe dat u tenminste hier en daar ingegrepen hebt. Maar, dat is dan minder positief, wij moeten vaststellen dat deze ingrepen niet over de hele lijn gelukkig waren. Zij bereikten ook niet altijd het beoogde resultaat. Vele mistoestanden bleven onaangevoerd, waaronder de voor ons zeker niet-onbelangrijke gemeenschapsverhoudingen, onder meer bij de NMBS en bij Sabena.

Het zal u dan zeker niet verbazen dat onze fractie deze begroting niet zal goedkeuren. *(Applaus op de banken van de Volksunie.)*

M. le Président. — La parole est au baron Clerdent.

M. le baron Clerdent. — Monsieur le Président, chers collègues, l'atmosphère d'objectivité que j'ai respirée quelques instants à la présidence m'incite tout d'abord à rendre hommage à l'action du ministre

De Croo qui, dans de nombreux domaines, a certainement mérité du pays car il n'a pas ménagé ses efforts pour mener à bien de nombreuses réalisations.

Je désire aujourd'hui attirer sa particulière attention sur deux points qui préoccupent de façon lancinante les habitants de ma province et qui sont relatifs, d'une part, à l'avenir de la gare de Montzen et, d'autre part, au tracé du TGV.

La gare de Montzen a toujours disposé d'un outil hautement performant au service de l'ensemble du réseau. La modernisation entreprise a permis d'en faire une gare de formation de dimension européenne. Les investissements très importants qui ont été réalisés l'ont dotée d'équipements modernes et fiables. Elle a d'ailleurs souvent été considérée comme une gare pilote.

Des investissements pour 1 400 millions y ont été réalisés et il suffirait de 200 millions supplémentaires pour qu'elle puisse remplir parfaitement son rôle.

Les différents services de la gare sont assumés par un personnel qualifié qui a prouvé à plusieurs reprises dans le passé sa capacité de faire face à des situations difficiles, notamment en cas d'interruption du trafic fluvial sur le Rhin, suite au gel, à la sécheresse ou à des crues; cela prouve que cette gare peut jouer un rôle important dans l'organisation du trafic ferroviaire européen.

Ajoutons également que les communications entre le réseau belge et le réseau allemand sont rendues plus faciles grâce au bilinguisme de fait de la quasi-totalité des agents de Montzen.

Cependant cette gare est menacée ainsi que son personnel. On envisage un réforme qui, selon nous, se place sur un plan trop limité, c'est-à-dire purement national, alors que des possibilités nous sont offertes de faire de la gare de Montzen, en accord avec celle d'Aix-la-Chapelle, une gare européenne de toute première importance. Les Allemands le demandent. La gare d'Aix-la-Chapelle étouffe dans les limites de la ville, elle a besoin de s'agrandir et, pour ce faire, de trouver les terrains nécessaires, en jonction avec la gare de Montzen.

Tout s'y prête: les agents se comprennent de part et d'autre de la frontière, des terrains sont disponibles, la gare n'est pas enserrée dans l'habitat et, dès lors, les dangers en cas d'explosion ou autres sont limités. Les Allemands insistent vivement pour que l'effort soit entrepris afin de faire de Montzen une gare européenne. Pour cela, il ne faut pas considérer le problème de façon étroite, mais dans son contexte européen.

Limiter l'avenir de Montzen à une petite gare située à l'extrémité du pays serait mal apprécier le problème. C'est une gare de contact européen qu'il importe de maintenir.

Cela étant, je voudrais demander à M. le ministre de ne pas précipiter les décisions qu'il doit prendre dans ce domaine. Je crois savoir qu'il envisage de donner suite aux demandes des Allemands qui souhaitent établir des contacts à ce sujet. Il conviendrait qu'on attende le résultat de ces contacts, avant de décider quoi que ce soit.

Dans l'hypothèse où un accord avec les Allemands interviendrait — ce qui ne dépend que de nous —, il s'indiquera de réaliser les investissements de 200 millions qui avaient été prévus et sont actuellement suspendus.

Ayant été longtemps gouverneur de la province de Liège, je connais bien les capacités des travailleurs de la région de Montzen. Je sais les problèmes qui ont été les leurs pendant la guerre. Je suis personnellement très attentif aux difficultés qui sont les leurs actuellement et je crois donc qu'il serait conforme à un intérêt national bien compris d'en tenir compte.

J'ai assez de confiance en votre sagesse, monsieur le ministre, pour vous suggérer de vous rendre un jour sur place afin de constater la situation par vous-même. Soyez assuré que vous y seriez bien accueilli. Votre décision irait certainement, après cette visite, dans le sens que nous souhaitons.

Je désire vous parler maintenant du TGV et de son tracé.

La province de Liège traverse actuellement une des plus grandes épreuves de son histoire. Ses charbonnages ont disparu, sa sidérurgie a été amputée, son industrie des non-ferreux est en crise. La province doit chercher les moyens d'une nouvelle expansion, non seulement dans son intérêt propre, mais dans celui du pays tout entier. Or elle se trouve dans une situation géographique privilégiée qui doit lui permettre de remplir un rôle bien défini: elle est un carrefour autoroutier à sept branches, le plus important d'Europe; son port fluvial est le troisième d'Europe; elle dispose d'un aéroport de dimension internationale et

d'importantes lignes ferroviaires internationales s'y croisent: Amsterdam-Maastricht-Liège-Milan; Moscou-Aix-Liège-Bruxelles-Londres; Copenhague-Paris; Yougoslavie-Londres. Toutes ces lignes soulignent le rôle essentiel de la région sur le plan des liaisons européennes.

Tout justifie un arrêt du TGV à Liège. La raison qui nous a été donnée pour s'y opposer, celle qui, monsieur le ministre, a probablement créé votre première impression, serait que sa sortie de Liège serait impossible ou ruineuse. Or il est acquis que le TGV peut pénétrer à l'intérieur des villes. Il peut circuler non seulement en site propre, mais aussi en réseau normal.

Pour rencontrer l'objection suivant laquelle il lui serait impossible de sortir de la ville sans grosses difficultés, j'ai pris la responsabilité de demander une étude à une société de réputation européenne, la SA Franki. Sa conclusion est formelle: moyennant 900 millions, soit 300 millions par kilomètre, on peut sortir sans difficultés de Liège par un tunnel qui permet la liaison vers Micheroux et l'Allemagne, le long de l'autoroute.

J'insiste pour que cette étude fasse l'objet d'un examen par vos services.

Il y a quatre mois, quand je vous en ai parlé, vous m'avez demandé de vous écrire d'urgence, ce que j'ai fait immédiatement. Depuis lors, je ne pense pas qu'on ait consulté la société Franki.

Lorsque je demande où en est ce projet, on me répond qu'il est prématuré de dire quel sera le tracé. Or, pour le savoir, il faut commencer par l'étudier. Il faut savoir si, oui ou non, les résultats de l'étude de la société Franki sont positifs. Personnellement, j'en suis convaincu, les tunnels TGV faits en France dans des terrains sablonneux, et qui ont parfois 5 km de long, ont été réalisés sous sa responsabilité. Quant aux chiffres cités, étant donné que la société pourrait en assumer la construction, il est improbable qu'ils soient inexacts et inférieurs à la réalité.

On dira peut-être, monsieur le ministre, que le TGV n'est utile que sur grandes distances, Paris-Lyon par exemple, et qu'aucune réponse sous-régionale ne peut être donnée à un problème comme celui-là.

A partir du moment où le TGV entre en Allemagne, la disposition géographique est toute différente. Les villes, à l'inverse de la France, sont à peine éloignées l'une de l'autre de 80 à 100 km. Il faudra donc bien prévoir des arrêts sur distances moins longues.

Un chose est cependant certaine: l'infrastructure de la région liégeoise, justifie le passage du TGV. Liège a une population de 500 000 habitants, mais est aussi, comme je l'ai rappelé tout à l'heure, au croisement de sept autoroutes qui permettent de drainer non seulement la population de la province, mais aussi celle des deux Limbourgs, du Luxembourg et d'une partie de la province de Namur.

Ceci est tellement vrai que les Limbourgeois hollandais, par exemple, nous écrivent pour nous marquer leur accord sur la solution que nous proposons et pour nous dire qu'elle rencontre entièrement leurs convenances.

J'ai notamment reçu de la chambre de commerce de Maastricht une lettre, que je tiens bien volontiers à votre disposition, dans laquelle il m'est fait part de leur désir de voir le train s'arrêter à Liège.

J'étais à Roermond vendredi dernier et à Maastricht samedi. J'y ai rencontré les présidents de plusieurs chambres de commerce hollandaises. Tous souhaitent l'arrêt du TGV à Liège, car il est bien évident qu'un train qui passerait par Roermond ne s'y arrêterait pas.

Ce que nous demandons, ce n'est pas une solution convenant uniquement à la ville de Liège. Je suis convaincu qu'étant donné l'électrification des trains vers Hasselt, Maastricht, Huy et Verviers, l'occupation du TGV serait considérablement renforcée s'il s'arrêtait à Liège.

On objecte alors le temps perdu. Les solutions que nous vous demandons d'étudier, qui sont, peut-être, déjà examinées par la Société nationale des chemins de fer belges, sont les suivantes: tout d'abord, poursuivre, comme vous en avez l'intention d'ailleurs, la ligne du TGV en site propre jusqu'à Waremme. Si vous êtes partisan d'un TGV à 100 p.c., comme vous l'avez dit à plusieurs reprises, nous pouvons vous proposer un tracé dans ce sens.

Car, à Waremme, vous pouvez soit suivre les voies ordinaires qui permettront 200 km/heure car elles sont en ligne droite, soit intégrer le TGV en site propre, le long de la voie ordinaire. Au-delà de Liège, le tunnel conduit jusqu'à Micheroux et, de là, un TGV en site propre jusqu'à Welkenraedt. Dès lors, la perte de temps est minime.

C'est donc caricaturer le projet que d'affirmer que l'arrêt à Liège signifie une perte de temps excessive. La durée du trajet Liège-Bruxelles était déjà d'une heure il y a quarante ans et des travaux avaient été prévus pour améliorer cette situation. Un TGV en site propre de Bruxelles à Waremme résoudrait incontestablement ce problème.

J'ajoute, monsieur le ministre — vous le savez d'ailleurs —, que les Allemands eux-mêmes sont partisans de l'arrêt à Liège; des lettres de la ville d'Aix-la-Chapelle nous le confirment. Pas plus les Français que les Allemands ne comprennent pourquoi ce sont les Belges qui refusent le passage et l'arrêt à Liège. D'ailleurs, lors de la dernière réunion de la commission tripartite, les délégués allemands ont été sur le point de se retirer. Est-il imaginable que certains délégués qui parlent en votre nom proposent que le TGV desserve Aix-la-Chapelle sans passer par Liège? C'est pourtant ce qui s'est produit.

La solidarité nationale devrait jouer. Va-t-on laisser mourir la région liégeoise?

Le TGV ne représente, en effet, que l'un des aspects du problème. Si vous créez un TGV de Bruxelles à Cologne, qui évite Liège, tous les trains internationaux qui animent la ville de Liège et lui permettent de jouer un rôle dans le domaine international, emprunteront eux aussi ce même tracé et la région s'en trouvera appauvrie d'autant.

C'est la raison pour laquelle tous les pouvoirs publics de Liège, bien que déferents envers vous, se sont réunis voici bientôt quatre semaines pour exprimer une volonté formelle: ils sont prêts à accepter des sacrifices mais pas une injustice. C'en serait une que de refuser l'arrêt à Liège alors que, je le répète, les Français, les Allemands et les Hollandais y sont favorables.

Monsieur le ministre, les Liégeois ont confiance en vous.

Cependant, avec toute la sympathie que je vous porte et avec tout le respect que j'ai pour vos fonctions, j'indique clairement qu'en ce qui concerne le problème capital du TGV, nous désirons formellement voir aboutir nos propositions. Le coût de réalisation serait nettement moindre que celui du tracé de référence.

Il s'agit de l'avenir de Liège: tous les Liégeois, tous les Wallons et, pourquoi pas, tous les Belges ont intérêt à ce que notre région ne soit pas désespérée.

Je voudrais vous demander, monsieur le ministre, d'avoir l'amabilité de nous recevoir, comme le gouverneur de la province de Liège M. Mottard vous l'a demandé.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — C'est prévu, monsieur Clerdent, pour le 15 mai.

M. le baron Clerdent. — Je vous remercie, monsieur le ministre. Je n'en attendais pas moins de votre courtoisie.

Mais nous recevoir et nous entendre sont deux choses différentes. Je voudrais surtout que vous soyez bien conscient du fait qu'il s'agit d'un problème capital pour l'économie de notre région et pour la confiance que nous souhaitons pouvoir vous exprimer. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

M. le Président. — Nous poursuivrons cette discussion cet après-midi à 14 heures.

Wij zetten deze bespreking vanmiddag te 14 uur voort.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 12 h 15 m.*)

(*De vergadering wordt gesloten te 12 u. 15 m.*)