

SEANCES DU JEUDI 9 MAI 1985
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 9 MEI 1985ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DE L'APRES-MIDI
NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2500.

LEVÉE DE L'IMMUNITÉ PARLEMENTAIRE:

Page 2500.

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 (suite). — *Orateurs*: M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, MM. Grosjean, Vermeiren, p. 2500.

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

Discussion de l'amendement de M. De Bondt au tableau budgétaire. — *Orateurs*: MM. De Bondt, Wyninckx, M. le Président, M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, MM. Van Ooteghem, Lepaffe, Vandersmissen, Vermeiren, Delmotte, p. 2508.

Demande d'ajournement (vote), p. 2511.

Justification de vote: *Orateur*: M. Wyninckx, p. 2512.

Projet de loi concernant l'enseignement.

Demande de consultation du Conseil d'Etat. — *Orateurs*: M. le Président, MM. Wyninckx, Van Ooteghem, p. 2512.Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1984-1985
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1984-1985

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2500.

OPHEFFING VAN DE PARLEMENTAIRE ONSCHENDBAARHEID:

Bladzijde 2500.

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 bespreking (voortzetting). — *Sprekers*: de heer De Croo, minister van Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heren Grosjean, Vermeiren, blz. 2500.

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

Beraadslaging over het amendement van de heer De Bondt bij de begrotingstabel. — *Sprekers*: de heren De Bondt, Wyninckx, de Voorzitter, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heren Van Ooteghem, Lepaffe, Vandersmissen, Vermeiren, Delmotte, blz. 2508.

Verzoek tot verdaging (stemming), blz. 2511.

Stemverklaring: *Spreker*: de heer Wyninckx, blz. 2512.

Ontwerp van wet betreffende het onderwijs.

Verzoek om raadpleging van de Raad van State. — *Sprekers*: de Voorzitter, de heren Wyninckx, Van Ooteghem, blz. 2512.

Projet de loi portant confirmation de certains arrêtés royaux pris en exécution de l'article 67, alinéa 1^{er}, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

Vote sur les amendements réservés, p. 2513.

Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants :

1. Protocole portant modification de la Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964;
2. Protocole portant modification de la Convention du 31 janvier 1963 complémentaire à la Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964,

faits à Paris, le 16 novembre 1982.

Discussion et vote des articles, p. 2514.

PRESENTATION DE CANDIDATS A LA COUR DE CASSATION :

Page 2512.

ORDRE DES TRAVAUX :

1. Page 2514.
2. Page 2523.

PROJETS ET PROPOSITIONS DE LOI (Vote) :

Projet de loi contenant le budget du ministère de la Défense nationale de l'année budgétaire 1985, p. 2515.

Projet de loi ajustant le budget du ministère de la Défense nationale de l'année budgétaire 1984, p. 2515.

Justification de vote : *Orateur* : M. Close, p. 2515.

Projet de loi portant confirmation de certains arrêtés royaux pris en exécution de l'article 67, alinéa 1^{er}, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, p. 2515.

Proposition de loi portant création d'une Commission du travail familial, p. 2516.

Justifications de vote : *Orateurs* : Mme Remy-Oger, M. Wyninckx, Mme N. Maes, M. Luyten, p. 2516.

Projet de loi modifiant l'article 8 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, p. 2517.

Projet de loi modifiant l'arrêté royal n° 78 du 10 novembre 1967 relatif à l'art de guérir, à l'exercice des professions qui s'y rattachent et aux commissions médicales, p. 2517.

Projet de loi modifiant les articles 5 et 9 de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, p. 2517.

Projet de loi modifiant la loi du 30 juillet 1963 relative à la location des films destinés à la projection commerciale, p. 2517.

Proposition de loi restituant à la commune de Léau le titre de ville, p. 2517.

Projet de loi restituant à la commune de Landen le titre de ville, p. 2517.

Projet de loi accordant le titre de ville à la commune d'Hoogstraten, p. 2517.

Ontwerp van wet tot bekrachtiging van zekere koninklijke besluiten genomen in uitvoering van artikel 67, eerste lid, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

Stemming over de aangehouden amendementen, blz. 2513.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale akten :

1. Protocol houdende wijziging van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964;
2. Protocol houdende wijziging van het Verdrag van 31 januari 1963 tot aanvulling van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964,

opgemaakt te Parijs, op 16 november 1982.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2514.

VOORDRACHT VAN KANDIDATEN VOOR HET HOF VAN CASSATIE :

Bladzijde 2512.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN :

1. Bladzijde 2514.
2. Bladzijde 2523.

ONTWERPEN EN VOORSTELLEN VAN WET (Stemming) :

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1985, blz. 2515.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1984, blz. 2515.

Stemverklaring : *Spreker* : de heer Close, blz. 2515.

Ontwerp van wet tot bekrachtiging van zekere koninklijke besluiten genomen in uitvoering van artikel 67, eerste lid, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, blz. 2515.

Voorstel van wet houdende oprichting van een Commissie arbeid ten behoeve van het gezin, blz. 2516.

Stemverklaringen : *Sprekers* : mevrouw Remy-Oger, de heer Wyninckx, mevrouw N. Maes, de heer Luyten, blz. 2516.

Ontwerp van wet tot wijziging van artikel 8 van de arbeidswet van 16 maart 1971, blz. 2517.

Ontwerp van wet tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 78 van 10 november 1967 betreffende de geneeskunst, de uitoefening van de daaraan verbonden beroepen en de geneeskundige comités, blz. 2517.

Ontwerp van wet tot wijziging van de artikelen 5 en 9 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, blz. 2517.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 juli 1963 betreffende het verhuren van films bestemd voor commerciële vertoning, blz. 2517.

Voorstel van wet waarbij aan de gemeente Zoutleeuw opnieuw de titel van stad wordt verleend, blz. 2517.

Ontwerp van wet waarbij aan de gemeente Landen opnieuw de titel van stad wordt verleend, blz. 2517.

Ontwerp van wet tot toekenning van de titel van stad aan de gemeente Hoogstraten, blz. 2517.

Projet de loi tendant à accorder le titre de ville à la commune de Gembloux, p. 2517.

Projet de loi accordant le titre de ville à la commune d'Herentals, p. 2517.

Projet de loi accordant le titre de ville à la commune de Bree, p. 2517.

Projet de loi officialisant les noms « Waaslandhaven » et « Kallosluis », p. 2518.

Orateur: Mme N. Maes, p. 2518.

Renvoi à la Chambre des représentants, p. 2518.

Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants:

1. Protocole portant modification de la Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964;
2. Protocole portant modification de la Convention du 31 janvier 1963 complémentaire à la Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964,

faits à Paris, le 16 novembre 1982, p. 2519.

Projet de loi sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, p. 2519.

Justifications de vote: *Orateurs*: MM. Trussart, Op 't Eynde, de Wasseige, p. 2519.

VOTE SUR LA MOTION PURE ET SIMPLE DEPOSEE EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE MME N. MAES A M. COENS, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, DEVELOPPEE LE 26 AVRIL 1985:

Page 2520.

VOTE SUR LA MOTION PURE ET SIMPLE DEPOSEE EN CONCLUSION DES INTERPELLATIONS DE MM. POULLET ET DE CLIPPELE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DES CLASSES MOYENNES, DEVELOPPEES LE 26 AVRIL 1985:

Page 2521.

VOTE SUR LA MOTION PURE ET SIMPLE DEPOSEE EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE M. VAN OOTEGHEM AU SECRETAIRE D'ETAT A LA SANTE PUBLIQUE ET A L'ENVIRONNEMENT, DEVELOPPEE LE 26 AVRIL 1985:

Page 2522.

PROJET DE LOI (Dépôt):

Page 2523.

Le gouvernement. — Projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants:

- a) Convention relative à l'adhésion du royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au Protocole du 3 juin 1971 concernant son interprétation par la Cour de justice, signée à Luxembourg le 9 octobre 1978;
- b) Convention relative à l'adhésion de la République hellénique à la Convention du 27 septembre 1968 ainsi qu'au Protocole du 3 juin 1971, signée à Luxembourg le 25 octobre 1982.

Ontwerp van wet waarbij aan de gemeente Gembloux de titel van stad wordt verleend, blz. 2517.

Ontwerp van wet tot toekenning van de titel van stad aan de gemeente Herentals, blz. 2517.

Ontwerp van wet waarbij aan de gemeente Bree de titel van stad wordt verleend, blz. 2517.

Ontwerp van wet tot instelling van de plaatsaanduidingen « Waaslandhaven » en « Kallosluis » als officiële benamingen, blz. 2518.

Spreker: mevrouw N. Maes, blz. 2518.

Terugzending naar de Kamer van volksvertegenwoordigers, blz. 2518.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale akten:

1. Protocol houdende wijziging van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964;
2. Protocol houdende wijziging van het Verdrag van 31 januari 1963 tot aanvulling van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964,

opgemaakt te Parijs, op 16 november 1982, blz. 2519.

Ontwerp van wet inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, blz. 2519.

Stemverklaringen: *Sprekers*: de heren Trussart, Op 't Eynde, de Wasseige, blz. 2519.

STEMMING OVER DE EENVOUDIGE MOTIE INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE OP 26 APRIL 1985 GEHOUDEN INTERPELLATIE VAN MEVROUW N. MAES TOT DE HEER COENS, MINISTER VAN ONDERWIJS:

Bladzijde 2520.

STEMMING OVER DE EENVOUDIGE MOTIE INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE OP 26 APRIL 1985 GEHOUDEN INTERPELLATIES VAN DE HEREN POULLET EN DE CLIPPELE TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIEN EN MIDDENSTAND:

Bladzijde 2521.

STEMMING OVER DE EENVOUDIGE MOTIE INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE OP 26 APRIL 1985 GEHOUDEN INTERPELLATIE VAN DE HEER VAN OOTEGHEM TOT DE STAATSECRETARIS VOOR VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU:

Bladzijde 2522.

ONTWERP VAN WET (Indiening):

Bladzijde 2523.

De regering. — Ontwerp van wet houdende de goedkeuring van volgende internationale akten:

- a) Verdrag inzake de toetreding van het koninkrijk Denemarken, Ierland en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland tot het Verdrag van 27 september 1968 betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, alsmede tot het Protocol van 3 juni 1971 betreffende de uitlegging daarvan door het Hof van justitie, ondertekend te Luxemburg op 9 oktober 1978;
- b) Verdrag inzake de toetreding van de Helleense republiek tot het Verdrag van 27 september 1968 alsmede tot het Protocol van 3 juni 1971, ondertekend te Luxemburg op 25 oktober 1982.

INTERPELLATION (Demande):

Page 2523.

M. Désir au Vice-Premier ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique ainsi qu'au ministre des Relations extérieures sur « l'absentement du délégué permanent de la Belgique lors du vote au Conseil de l'Europe sur le projet de Charte de l'autonomie locale ».

INTERPELLATIE (Verzoek):

Bladzijde 2523.

De heer Désir tot de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt evenals tot de minister van Buitenlandse Betrekkingen over « de onthouding van de permanente vertegenwoordiger van België in de Raad van Europa bij de stemming over het ontwerp van Handvest van de lokale autonomie ».

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

M. Coen, secrétaire, prend place au bureau.

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

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

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 15 h 15 m.

De vergadering wordt geopend te 15 u. 15 m.

CONGÈS — VERLOF

M^{me} Godinache-Lambert, pour d'autres devoirs; M. de Bruyne, pour raison de santé, demandent d'excuser leur absence à la réunion de cet après-midi.

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Godinache-Lambert, wegens andere plichten; de heer de Bruyne, om gezondheidsredenen.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving

OPHEFFING VAN DE PARLEMENTAIRE ONSCHENDBAARHEID

LEVÉE DE L'IMMUNITÉ PARLEMENTAIRE

De Voorzitter. — Ik ontving van de heer procureur-generaal bij het Hof van beroep te Luik een brief d.d. 7 mei 1985, strekkende tot opheffing van de parlementaire onschendbaarheid van een lid van de Senaat.

J'ai reçu de M. le procureur général près la Cour d'appel de Liège une lettre en date du 7 mai 1985, tendant à obtenir la levée de l'immunité parlementaire d'un membre du Sénat.

Ik stel u voor, dames en heren, die aanvraag samen met het bijbehorend dossier voor onderzoek naar de commissie voor de Justitie te verwijzen.

Je vous propose, mesdames, messieurs, de renvoyer cette demande avec le dossier qui l'accompagne à l'examen de la commission de Justice. (Assentiment.)

Is hiertegen geen bezwaar?

Pas d'opposition?

Dan is aldus besloten.

Il en sera donc ainsi.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET
MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGRO-
TINGSJAAR 1985.

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

Hervatting van de algemene behandeling

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

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

Reprise de la discussion générale

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

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

Het woord is aan minister De Croo.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, allereerst dank ik de senatoren die gedurende een meer dan zeven uur durende interessant debat, de aandacht van de Senaat gaande hebben gehouden en mij de eer hebben bewezen mij een aantal vragen te stellen. Ik apprecieer dit ten zeerste, zelfs indien sommige collega's van mening waren dat mijn actie aan het hoofd van dit departement, wat hen betreft, vooralsnog geen voldoening gevende maatregelen heeft opgebracht.

Bij het overlopen van wat er werd gezegd blijkt dat belangrijke beschouwingen, onder meer door de heer De Bondt, werden gewijd aan heel het openbaar vervoer, van de investeringen tot en met alle aspecten van de problematiek. Ook de heer Seeuws gaf algemene beschouwingen.

Toch handelden de meeste vragen en opmerkingen over de spoorwegen.

Dat is normaal in een begroting waar de NMBS ongeveer 65 pct. van de kredieten opneemt.

Het is ook normaal dat men, behalve voor vieringen, in dit grootste bedrijf van het land oog en oor heeft voor de zorgen van de gebruikers, de reizigers.

Voorts werd aandacht besteed aan het stedelijk vervoer en aan het landelijk vervoer. Dit is normaal aangezien deze sectoren 26,5 pct. van de begroting voor hun rekening nemen.

Vragen in verband met het wegverkeer, de Regie voor Maritiem Transport, de radaruitrusting op de Westerschelde en andere problemen in verband met vervoer te water waren eveneens interessant. Ook Zaven-tem en Sabena kregen aandacht. Er is ook over verkeersveiligheid gesproken en twee opmerkingen, in de vorm van amendement, zullen tot gevolg hebben dat ik voor deze Hoge Vergadering een belangrijke verklaring zal afleggen.

Ik dank de heren Op 't Eynde, Humblet, De Bondt, Tilquin, Maes, Clerdent, Seeuws, Lagneau, Vercaigne, Vandermarliere, mevrouw Van Puymbroeck, mevrouw Pannels, de heren Eicher, Grosjean, Van Ooteghem, Donnay, De Kerpel, Cudell en Vermeiren. Ik zal proberen een antwoord te verstrekken aan deze negentien senatoren.

Eerst zal ik handelen over de NMBS.

Ik heb met aandacht geluisterd naar de velen die hier het probleem van de TGV hebben te berde gebracht en perspectieven hebben geopend.

Dit jaar viert men het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in ons land.

De NMBS heeft de jongste jaren grote problemen gekend, te wijten aan de bijna uitdagende mededinging van andere wijzen van verplaatsing. U weet dat de personenwagen een heel groot deel van de cliënteel van de spoorwegen heeft weggezogen. Wie iets afweet van de sociologie van de mobiliteit zal er met mij akkoord mee gaan dat de plaats waar men woont tegenover het station dat men benut, en de plaats van het werk tegenover het station dat men verlaat, determinerend zijn. Indien de afstanden iets te groot zijn zal men ze met de personenwagen overbruggen.

Ceci est d'autant plus frappant que le nombre de véhicules automobiles a quadruplé dans notre pays durant les vingt dernières années et que le nombre de kilomètres parcourus a pris des proportions exceptionnelles.

Car-pool et *taxi-stop*, ainsi que d'autres méthodes, ont la faveur de tous ceux qui doivent se déplacer journalièrement, ce mode de transport étant facilité par l'extraordinaire réseau d'autoroutes et de routes auquel plus de 500 milliards furent consacrés ces dernières décennies.

Dans la période 1970-1981, le chemin de fer, malgré une augmentation journalière de 30 p.c. du nombre de trains, malgré des prix qui ne suivaient pas, loin s'en faut, la hausse de l'indice des prix à la consommation, a enregistré la baisse la plus importante du nombre de voyageurs et ce nonobstant le fait de l'accroissement considérable du coût du carburant utilisé par les véhicules privés.

Sous mon impulsion, le chemin de fer a établi un plan de réformes d'abord du trafic voyageurs, ensuite du transport des marchandises, et examine maintenant avec attention la plupart des activités connexes: entretien, transformation et fabrication.

Het is uitdagend te herhalen dat de inkomsten van de spoorwegen uit het reizigersvervoer amper 11 miljard per jaar bedragen. Daarmee kunnen ten hoogste gedurende drie maanden de salarissen van het spoorwegpersoneel betaald worden. De inkomsten uit andere bronnen, onder meer het goederenvervoer, bedragen op het ogenblik bijna 14 miljard per jaar.

De inkomsten van de spoorwegen zijn maar een fractie van de noden van de maatschappij. Hierbij moet men rekening houden onder meer met de zware last van de pensioenen, die de maatschappij zelf draagt, en met de belangrijke investeringskosten inzake infrastructuur en rollend materieel. Daarom werd door vele senatoren in het bijzonder aandacht geschonken aan de wijze waarop de spoorwegen kunnen overleven.

Reeds vorig jaar hebben wij in de commissie, en ook in de openbare vergadering aandacht gevraagd voor het IC- en IR-plan, dat als geslaagd mag worden beschouwd. Men moet hierbij rekening houden met de belangrijke vermindering van het aantal stopplaatsen en kleinere stations, 238 in één klap. Het landelijk vervoer wordt gedraineerd naar bussen. De kostprijs bedraagt dan slechts 50 frank per kilometer, tegen 220 à 230 frank per kilometer voor de treinen. De reizigers van de bussen worden dan vanuit de grote ophaalstations met IC- en IR-treinen naar Brussel — dat is één van de problemen — en naar andere pendelsteden vervoerd.

Je vous livre mon impression générale. Un des problèmes cruciaux qui se pose pour les transports publics en général, et pour le chemin de fer en particulier, est le phénomène typiquement belge de l'heure de pointe vers une direction déterminée. On peut dire qu'à peu près 80 p.c. des voyageurs travaillant dans la capitale et qui empruntent le chemin de fer, sont transportés par cette société durant une heure trente le matin et une heure trente en fin d'après-midi. Cette situation nous conduit à une mobilisation extraordinairement coûteuse en matériel et en hommes pour assurer cette rotation.

La concentration sur Bruxelles — et, dans une moindre mesure, sur d'autres villes — influence énormément le coût du trafic voyageurs des chemins de fer belges, eu égard au maillage très étendu des lignes, au nombre important de gares et à la grande fréquence des trains.

Il faut également tenir compte du transport de marchandises qui, à concurrence de 65 p.c., dépasse nos frontières. Durant les deux dernières années, et c'est heureux, il s'est accru de 15,1 p.c. entre les grands bassins industriels et les grands ports de ce pays.

Le chemin de fer a donc dû opérer une réadaptation assez extraordinaire. En tenant compte des impératifs de sécurité, de rapidité et de confort, il a dû combiner le transport des voyageurs avec celui des marchandises.

Wij hebben een grote inspanning gedaan door de spoorwegen, zoals trouwens alle vervoermaatschappijen, te onderwerpen aan een strikte planning, een vijfjarenplanning, hier door verschillende leden aangehaald. Deze planning moet een verbetering van de exploitatieresultaten met zich brengen van 1 pct. per jaar, in constante termen. Hiervoor was nodig een absolute wervingsstop, waardoor het aantal tewerkgestelden bij de NMBS tijdens de jongste jaren met ongeveer 2 000 eenheden per jaar is verminderd. Er zijn nu bijna 12 pct. minder tewerkgestelden bij de NMBS dan begin 1982. Hierdoor rijzen natuurlijk problemen in verband met de dienstverlening, de recyclage van het personeel, de optimalisering van hun activiteiten.

Wij hebben uiteraard de investeringen niet uit het oog verloren. In het jaar 1984 werden 103 kilometer spoorweglijnen geëlektrificeerd. Een aantal infrastructuur, rollend en vast materieel, werden besteld en zeer in het kort zal, naast locomotieven, wagens en goederenwagens, *ce qu'on appelle « l'étoile autour de Bruxelles »* tot stand komen. Hiervoor zijn er 65 dubbeldektrijtuigen in productie en 65 zullen er heel binnenkort worden besteld. Dit zal het ons mogelijk maken de enorme flessenhals van de Zuid-Noordverbinding, waardoor tijdens de piekuren 150 treinen per uur moeten passeren, te verbeteren ten bate van onze cliënteel.

Wat de campagne betreft voor de parkings, heb ik ervoor gezorgd dat in de verschillende steden en gemeenten automobielparkings, die er een soort van eerste overzet van de vertrekplaats naar de trein toe betekenen, werden uitgebouwd.

Wat de veiligheid betreft, kan ik u mededelen dat in het voorbije jaar 62 overwegen werden afgeschaft.

Ik zeg dit alles om aan te tonen dat wij de financiële situatie van de Belgische spoorwegen stilaan onder controle krijgen en dit ondanks het feit dat er voor meer dan 80 miljard uitstaande schuld bestaat. Deze werd in grote mate, zoals voor vele openbare instellingen, ook voor de Regie van Telegrafie en Telefonie, in vreemde munt aangegaan. Het voordeel hiervan was een lagere interest op de balans van deze maatschappijen; het nadeel, ingevolge een verzwakte munt, fantastische bijkosten in de terugbetaling van deze ontleende kapitalen in het buitenland.

Het gevolg van dit alles is dat daar waar de dekkingscoëfficiënt bij de Belgische spoorwegen in 1971 bijna 71 pct. bedroeg, dit nu tot minder dan de helft is teruggebracht. Dat hiervoor grote inspanningen werden geleverd, spreekt vanzelf.

Senator Op 't Eynde heeft ironisch opgemerkt dat de Parijzenaars de vertoningen in de Muntschouwburg kunnen bijwonen maar dat er bijna geen treinen zijn om de Belgische operatiefhebbers naar Brussel te brengen. Uit Parijs hebben twee SNCF-treinen toeschouwers aangevoerd voor de matineevertoning zodat ze de trein terug konden nemen te 20 u. 30, om precies en « klokvast » op uw vraag te antwoorden.

Het probleem ligt elders. Ik verwijs naar de benadering van de heer De Bondt om een ander element toe te voegen. De mobiliteit van onze medeburgers is bijzonder zwak vóór een bepaald uur 's ochtends en na een bepaald uur 's avonds. Uit enquêtes is gebleken — niet uit statistische tellingen, want dit zou uiteraard onmogelijk zijn — dat 1 pct. van onze medeburgers zich verplaatsen vóór 6 u. 30 's ochtends in de week, voor 9 uur 's ochtends tijdens het week-end en maar 1 pct. na 21 u. 30 alle

dagen van de week. Ze verplaatsen zich bovendien niet enkel per trein of per bus maar ook per auto, per fiets en dies meer. Het is dus vooral een probleem van de vroege en de late uren ingevolge het verplaatsingspatroon van onze medeburgers, met piekuren, zodat bussen en treinen vrijwel leeg zijn op de daluren.

Dit zijn gegevens die wij niet uit het oog mogen verliezen wanneer wij dit probleem nauwkeurig wensen te onderzoeken.

Nous avons donc confié cette enquête « Le chemin de fer vous demande... » à la société Marketing Unit qui a interrogé dix mille personnes, dont les deux tiers ne prennent jamais le train, paraît-il, afin de vérifier les raisons pour lesquelles certains voyagent ou ne voyagent pas en train, pour lesquelles d'autres abandonnent ce moyen de transport. On a aussi interrogé d'autres personnes au sujet des demandes ou éventuellement des revendications qu'elles formulaient à l'égard des transports publics. Cette enquête a révélé, ce qui est important, que l'élément « prix » ne joue pas un rôle essentiel dans le choix ou non du chemin de fer. Nous sommes d'ailleurs le transport public le moins cher de l'Europe.

M. Donnay. — Vous avez dit le contraire dans votre rapport présenté à la Chambre, monsieur le ministre.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — L'élément « prix » n'est pas déterminant.

Je précise que le dépouillement des réponses à l'enquête se poursuit et qu'il s'agit ici des résultats les plus récents. Les résultats complets vous seront donnés en commission lorsque nous en disposerons.

Une question importante a été posée par M. De Bondt.

Elle concerne la comparaison des prix pratiqués aux Pays-Bas et en Belgique.

In verband met het betoog van de heer De Bondt heb ik een vergelijking gemaakt van de prijsstijgingen in Nederland — consumptieprijzen met prijzen van biljetten en abonnementen — met de overeenstemmende stijgingen in België. Ik heb 1970 vergeleken bij 1985 om alle schakeringen in de tussenperiode te elimineren.

Tijdens de jongste vijftien jaren steeg in Nederland het indexcijfer van de consumptieprijzen met 154 pct., de prijs van de spoorwegbiljetten met 190 pct. en de prijs van de spoorabonnementen met 220 pct., dus een grotere stijging dan deze van het indexcijfer van de consumptieprijzen.

M. Vercaigne. — Parlez de ce qui est de votre responsabilité.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — In België steeg in dezelfde periode het indexcijfer van de consumptieprijzen met 177 pct., de prijs van de spoorbiljetten met 145 pct. en die van de spoorabonnementen met 151 pct., wat een merkbaar lagere stijging is dan die van het indexcijfer van de consumptieprijzen.

Ik heb ook de eenheidsprijzen vergeleken, waarbij de gulden werd berekend tegen 17,72 frank. In januari 1985 bedroeg in Nederland de prijs van een spoorbiljet 154 frank tegenover 125 frank in België voor een overeenstemmend traject, de prijs van het spoorabonnement 4 333 frank in Nederland tegenover 2 690 frank in België.

Daaruit kunnen wij besluiten dat het eerste in België 23 pct. en het tweede 61 pct. goedkoper is dan in Nederland. Ik weet dat dit geen soelaas is voor de Belgische inwoners maar het is toch interessant deze vergelijking te maken met een land met quasi dezelfde levensstandaard.

M. le sénateur Tilquin m'a interrogé sur les premiers résultats du comité d'action qui a suivi l'audit. Grâce à la commission, de nombreuses explications ont été fournies à ce sujet. Je puis vous dire, mon cher collègue, que la collaboration entre l'inspection des Finances et la Société nationale des chemins de fer, tant de la part du conseil d'administration que de l'administration, le personnel, les deux grands syndicats, l'administration de mon département et mon cabinet, cette collaboration, dis-je, mène à des résultats positifs. Nous consacrons un jour par semaine, avec le ferme souhait d'aboutir, à l'examen de certains projets réalisables immédiatement, d'autres prévisions qui peuvent se concrétiser à moyen terme et d'autres encore plus difficiles à mettre en œuvre. Notre but est de rationaliser l'activité de la SNCB, d'augmenter la productivité du personnel, de conférer à chaque agent un travail plus utile et plus motivant.

Comme le disait M. Flachet, directeur général de la SNCB, à l'ouverture du congrès mondial qui se tient ces jours-ci dans nos murs : « Avoir

une agressivité commerciale adaptée ou des idées, essayer de profiter d'avantage des « creux » dans notre clientèle, est d'un intérêt majeur. »

De heer Seeuws heeft vragen gesteld in verband met de reducties. U weet dat zes miljoen Belgen in ons land 50 pct. vermindering hebben op het openbaar vervoer. Het aantal aangerekende posten geeft de compensatie van deze niet-inkomsten aan onze openbaar-vervoermaatschappijen.

Eén van de principes die de heer De Bondt reeds lang verdedigt, is dat de maatschappijen van openbaar vervoer de laagste kostprijs zouden moeten berekenen voor het openbaar vervoer. Dan zou de gemeenschap moeten zeggen voor wie die prijs, die zonder winst maar met inbegrip van investeringen is berekend, moet worden gehalveerd of in voorkomend geval verlaagd.

Dan zou de gemeenschap als derde betaler, *comme tiers payant*, moeten tussenkomen om te compenseren voor deze klanten voor wie de objectief berekende vervoerprijs door deze maatschappij te hoog zou uitvallen. Dat kan het geval zijn voor de invaliden van de wereldoorlogen, de burgers die recht hebben op erkentelijkheid van ons land, de grote gezinnen, de studenten, de werknemers enzovoort. Ik maak in die categorieën op het ogenblik geen onderscheid. Maar op deze wijze alleen zou men een zuivere berekening krijgen. Men moet uitgaan van de laagste optimale prijs. Wij hebben het recht om dat te eisen.

Indien deze prijs voor sommige burgers dan nog te hoog uitvalt, moet men de inspanning doen om die categorieën te helpen. Men zou in die richting moeten gaan, met alle mogelijke aanbiedingen voor degenen die tot een zekere privé-immobiliteit zijn gedwongen, zoals de jongeren, de studenten en de oudere mensen die zich niet kunnen of niet durven verplaatsen met een eigen voertuig. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met regionale dimensies. In sommige minder bevolkte regio's van dit land zou men een gemeenschappelijk gedragen inspanning moeten doen.

Je pense notamment au problème du TGV qui a été évoqué ici avec fougue, aussi bien par M. le gouverneur Clerdent que par MM. Grosjean et Tilquin. *Quid* de ce moyen extrêmement rapide de transport sur rail, classique et moderne à la fois, pouvant refaire de Bruxelles ce que j'appelle « le cœur d'acier de l'Europe », c'est-à-dire la liaison Paris - près de Lille pour m'exprimer un peu vaguement - Bruxelles - Aix-la-Chapelle - Cologne - la Ruhr - l'Est et, vers le Nord, vers ce qu'on appelle la *Randstad Holland*, c'est-à-dire les parties habitées des Pays-Bas, et en tenant compte de ce qui, à mon avis, est fort heureusement devenu une nécessité irréversible : la création d'un tunnel ferroviaire sous la Manche?

Si nous ne voulons pas rater ce transport à travers le pays de plus de 15 millions de voyageurs par an, nous devons absolument agir.

Nous sommes un petit pays de 30 000 kilomètres carrés avec, sur les deux tiers de sa superficie, une forte densité de population, puisque la belle région du Luxembourg et une partie du Namurois ne comptent que peu d'habitants. Notre ciel est traversé chaque jour par 1 100 avions, ce qui exige un contrôle incessant des couloirs aériens.

Si nous ne voulons pas que la Belgique rate ce virage, nous devons être à l'avant-garde du progrès, c'est-à-dire du train rapide. C'est ce que nous avons fait. En 1983, nous avons été chargés par nos collègues allemands et français du secrétariat relatif à ce problème du TGV. En juillet 1984, les Pays-Bas se sont joints aux trois premiers pays intéressés.

L'étude approfondie des coûts, des trajets, des financements et du rendement, sans oublier les aspects sociologiques et écologiques du problème, est en bonne voie. Ce TGV exigera un investissement de cent milliards, mais je suis persuadé que cette formule, qu'on pourrait qualifier de « Suez du rail », c'est-à-dire la liaison à travers la Belgique avec embarquement, débarquement, avec rupture de charge possible à Bruxelles, est déjà celle du moyen de transport du siècle prochain.

Comment voulez-vous transporter ces millions de voyageurs entre Paris, Lille et Bruxelles — puisqu'on estime leur nombre à 5 millions entre Bruxelles, Liège et l'Allemagne, à 4 à 5 millions vers le Nord des Pays-Bas, à Dieu sait combien de millions vers les îles Britanniques —, comment voulez-vous, dis-je, permettre le déplacement dans l'Europe extrêmement concentrée qui est en train de se réaliser, de ces millions de voyageurs si on ne dispose pas d'un moyen de transport par rail rapide, sûr et bon marché?

Les autoroutes ne pourront absorber ce trafic et les villes sont déjà encombrées. Au surplus, une autoroute nécessite une superficie huit fois plus large que le TGV. Le coût d'un kilomètre d'autoroute représente celui de huit kilomètres de TGV. Pour ce qui est de la dépense énergeti-

que, il serait possible de faire rouler cinq TGV entre Paris et Lyon pour le coût du décollage d'un airbus de l'aéroport Charles de Gaulle. Par ailleurs, la superficie occupée par les installations du TGV entre Paris et Lyon est inférieure à celle de ce même aéroport.

Il est évident que certaines régions rurales acceptent difficilement la construction d'un mur d'acier qui diviserait des communes. En outre, si nous réalisons le projet de TGV, nous devons le faire dans des conditions optimales de financement et de rendement.

Par rapport à des techniques plus avant-gardistes, comme le transport à suspension magnétique, le TGV présente l'avantage de ne pas abîmer plus encore nos villes, de ne pas y créer de cicatrices supplémentaires. Le TGV permet, en effet, de rouler en site propre jusqu'à l'entrée de nos agglomérations et d'utiliser ensuite les gares existantes.

Je précise à l'intention de ceux qui s'intéressent à la technique que la proportion entre vitesse et résistance de l'air nous donne une équation optimale jusqu'à une vitesse d'environ 250 km/h. Au-delà de cette vitesse, la résistance de l'air est à ce point importante que l'investissement en énergie inverse la proportion de rendement.

Qu'en est-il pour Liège, monsieur Clerdent ?

J'ai été très attentif à votre argumentation, qui démontrait une grande compétence, et à la sensibilité rationnelle, mais émuante que vous avez manifestée, de même que certains de vos collègues, pour la région liégeoise.

Bien qu'il me soit difficile de fournir actuellement des informations détaillées, car des groupes d'experts s'occupent et s'occuperont encore pendant des mois, voire des années, de ce problème, je puis vous indiquer que le passage et l'arrêt d'un TGV à Liège comme à Anvers ne peuvent être exclus.

Sur le point de savoir s'il faut — permettez-moi ce néologisme — «tégéviser» le rail jusqu'à Liège et au-delà, je suis prêt à examiner les propositions techniques que vous avez faites. Si votre suggestion n'est pas réalisable, nous tracerons le TGV en dehors de la gare de Liège ou de celle d'Anvers, jusqu'en site propre, de manière à pouvoir l'amener en quelques minutes à sa vitesse optimale.

Nous sommes extrêmement attentifs à ce que l'effort considérable fourni par les collectivités, même privées, pour introduire le train à grande vitesse dans notre pays, entraîne des retombées favorables pour les grandes régions. La délégation que le gouverneur de la province de Liège conduira chez moi d'ici peu recevra davantage de détails à ce sujet.

Des questions m'ont été posées par MM. Clerdent, Grosjean et Eicher sur des problèmes plus locaux, notamment sur Montzen.

Il est exact que des investissements considérables ont été consentis à Montzen durant une période assez longue et que des investissements supplémentaires favoriseraient davantage l'exploitation. Cependant, nous ne pouvons pas continuer à maintenir dans le pays la même proportion de gares de triage.

Ainsi que vous l'avez tous indiqué, il faut, pour assurer la survie de la gare de Montzen, en faire une des premières gares de marchandises transfrontalières de niveau international. Dans ce sens, des contacts, qui se révèlent positifs, sont pris, notamment avec la *Deutsche Bundesbahn*, en vue de l'extension de la gare d'Aix-la-Chapelle.

Je ne voudrais pas que vous croyiez, monsieur Grosjean, que j'ai moins de considération pour votre région. J'ai été peiné que vous me reprochiez de ne pas y être allé moi-même et d'avoir envoyé un fonctionnaire, dont vous avez néanmoins reconnu la compétence en des domaines techniques.

Soyez persuadé que j'essaie d'être le plus possible sur le terrain, mais je ne puis être partout à la fois. Plusieurs mandataires ont été reçus à mon cabinet.

Il est exact que le trafic qui passe par Montzen a joué et joue un rôle important tant sur le plan de l'histoire que sur le plan de la vie économique de Montzen et de l'arrondissement de Verviers. Mon département en est tout à fait conscient. Mais il faut, pour les voyageurs comme pour les ateliers, au sens le plus large, comme pour les gares de triage et les cours de marchandises, trouver des éléments d'optimisation, et non pas nécessairement de suppression. J'aurai l'occasion d'y revenir ultérieurement.

De heer Vandermarliere en anderen hebben vragen gesteld over wat de Staat heeft geïnvesteerd in de spoorwegen. Vaak wordt beweerd — de heer Maes had gelijk dat aan te stippen — dat de weg alles heeft gekregen en dat hij als het ware het kind der goden was inzake investeringen. De autowegen hebben alle beschikbare gelden naar zich toegezogen.

Gedurende mijn zeventienjarige parlementaire loopbaan heb ik nooit iemand horen pleiten voor het afbreken van een autoweg. Nu zijn er blijkbaar voldoende, maar nog niet zo lang geleden zijn woordvoerders van alle partijen zonder onderscheid, gaan aankloppen bij Openbare Werken om te pleiten voor de modernisering van het wegennet, voor aanleg van nieuwe autowegen en om invalswegen die het natuurschoon erg schenden — ik denk aan Oudenaarde — aan de planning toe te voegen. Niemand heeft zich *in tempore non suspecto* daartegen verzet.

De automobilist betaalt zeer veel voor dit alles. Hij betaalt accijnzen, rechten en dergelijke en helpt mee de infrastructuur te bekostigen. Het is echter onjuist te beweren dat daardoor de spoorwegen zouden gespeend geweest zijn in die tijd van grote overheidsinvesteringen.

Het zal de heer Secuws en de hele linkerzijde van de Senaat interesseren te vernemen dat de Staat in 1982 9,5 miljard heeft geïnvesteerd in de spoorwegen. Die investering is nu opgelopen tot 15,434 miljard. Die stijging is heel wat groter dan de stijging van de kosten voor levensonderhoud. Voor het rollend materieel zijn wij er in 1982 toe verplicht geweest fors in te krimpen tot 1,77 miljard. In 1985 werd dan weer voor 6,6 miljard uitgetrokken voor het uitvoeren van een plan dat wij hebben opgezet met de bouwheren van het rollend materieel. Het is een soort van reddingsplan om plusminus 6 miljard per jaar te investeren in rollend materieel.

Ik geef die bijzonderheden omdat ik gevoelig ben voor de belangstelling die de Senaat heeft betoond. Er werden trouwens nog heel wat precieze vragen gesteld.

M. Eicher m'a interrogé sur la ligne Welkenraedt-Aachen, sur la station de traction de Haine-Saint-Pierre et celle de Monceau et sur l'achat de trains de poste.

Je dois également lui donner des explications sur certains arrêtés royaux de pouvoirs spéciaux, notamment le n° 140 qui augmente de 1 p.c. le rendement par an et le n° 278 qui demande à la Société des chemins de fer de verser une partie des indexations de rémunération non payées au Fonds destiné à assurer l'équilibre de la sécurité sociale.

Was die regel er niet geweest, dan zou dat geld toch door de spoorwegen zijn uitgegeven aan het personeel. Wij zijn ertoe verplicht geweest ter zake een wetsontwerp in te dienen om zekerheid te krijgen. De combinatie echter van deze twee technieken vergroot de moeilijkheden voor de spoorwegen.

Mevrouw Panneels heeft gesproken over de problemen met de trillende *breaks*. Nadat de oorzaken daarvan zijn achterhaald is er met de vervanging van die *breaks* en de onderstellen begonnen.

De heer Vermeiren heeft mij op zijn gemeentehuis te Zaventem ook over dit probleem gesproken. Ik kan hem verzekeren dat er zonder verwijl nieuwe bogies zullen worden geplaatst.

Pour éviter de prendre exagérément le temps du Sénat, M. Grosjean me permettra sans doute de lui répondre par écrit aux questions qu'il a posées concernant différents problèmes techniques et notamment les centres routiers.

Je lui signale cependant qu'il est exact que le nombre d'heures d'entretien des voies est plus élevé en région francophone qu'en Régions bruxelloise ou flamande, du fait notamment que certaines lignes y sont moins exploitées.

J'ai également sous les yeux le relevé des différents centres routiers qui ont connu une fermeture.

Je voudrais rencontrer aussi une question que m'a posée M. Lagneau et qui intéresse toute une région : la ligne Bruxelles-Tournai-Lille.

A plusieurs reprises, la région du Tournaisis s'est trouvée handicapée par des décisions pendantes, non encore tranchées, en ce qui concerne la boucle de Beclers. Ceux qui connaissent ce coin merveilleux entre Leuze et Tournai savent bien que les opinions en présence étaient très divergentes : Fallait-il ou non sectionner la boucle ou trouver un autre moyen d'accélérer la vitesse ? J'ai opté pour la solution aux moindres frais afin de ne pas retarder la mise en service de la ligne Tournai-Lille, prévue pour le mois de mai 1986.

M. Lagneau. — Ai-je bien compris : la mise en service de Tournai-Lille ?

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Oui, la mise en service de la ligne Bruxelles-Tournai est prévue pour mai 1986. Et quoique Lille appartienne à la Flandre

française, elle appartient aussi à la France et, dès lors, nos compétences sont fort limitées.

A la suite de nombreux contacts et négociations entre le maire d'Ath naguère et le maire de Lille d'antan, nous sommes parvenus à un accord avec M. Fiterman, naguère aux Affaires en France, sur la proposition de 60 à 40 p.c. pour la ligne de Lille-Baisieux-Tournai, en territoire français. La SNCF n'est pas intéressée. Reste à voir si nous devons investir plus de 250 millions pour ne finaliser que quelques bonnes dizaines de kilomètres entre Tournai et Lille, dont la plus grande partie se situe en territoire français et à l'entrée de Lille. Je n'y suis pas opposé, mais comme pour faire un ménage et dans les contrats, il faut être deux, j'ai besoin de la France.

De heer Luyten. — En wat Frans-Vlaanderen betreft, zijn er voor de lijn Duinkerken-De Panne initiatieven genomen, mijnheer de minister? Daar is het spoor voorhanden en het probleem gemakkelijk op te lossen.

De heer de Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Vast en zeker.

Wij hebben gevraagd dat dit traject, dat nu nog alleen wordt gebruikt voor goederenvervoer, ook zou worden benut voor reizigersvervoer. De handelskamer van Duinkerken en de bewegingen rondom de Westhoek hebben daarvoor geijverd.

Er zijn drie gevallen. Er is Dinant-Givet-Frankrijk. Er is het reeds genoemde traject De Panne-Duinkerken en het probleem Rijsel-Doornik. Wij proberen de kleine en niet dure trajecten waar te maken. Maar, om te huwen moet ik een partner hebben.

Mais j'insiste pour que cette réalisation puisse avoir lieu du côté de Tournai.

Pour le problème de Tilleur aussi, il faudra trouver une solution.

De heer De Bondt. — En Antwerpen-Keulen, mijnheer de minister?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dan moeten wij een huwelijk met drie aangaan, mijnheer De Bondt, met als partners Nederland en Duitsland.

Vous savez que les ménages à trois sont plus compliqués que les ménages à deux.

M. Jandrain. — Vous parlez par expérience? (*Sourires.*)

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Je ne visais personne évidemment. Je suis trop ignorant de certaines choses. A bon entendeur, salut!

Hetzelfde geldt ook voor de vragen van de heer De Kerpel omtrent de streek die voor hem van veel belang is.

Ik kom tot de conclusie van dit lang maar belangrijk hoofdstuk inzake de spoorwegen.

Wij zijn heel gevoelig voor wat hier door de senatoren op de tribune werd gezegd, wat de vertolking is van hetgeen bij de bevolking leeft en wat vervat is in de ruimere visies van mobiliteitscoördinatie, die ook senator De Bondt heeft onderstreept. Er moet een kleine overgang zijn naar het lokaal en regionaal vervoer.

Ik ben geen voorstander van een samenvoeging van buurtspoorwegen en spoorwegen. Het spoorweggebeuren met zijn ateliers, met zijn goederenvervoer, met zijn internationale bindingen is zo eigen dat de fusie van deze maatschappij met de buurtspoorwegen een illusie is.

Quelques mots d'explication car je veux régler, si nécessaire, l'un ou l'autre compte.

Renseignements pris auprès de la haute direction, la fusion devait rapporter 2 milliards. Les protagonistes de la proposition de fusion ne s'en sont occupés qu'une seule fois, au cours d'une réunion, en douze ou treize mois de gouvernement. Quand j'ai demandé à la haute administration du chemin de fer, des vicinaux et à celle de mon département de m'indiquer les économies potentielles de la fusion, personne n'a pu en dégager. Quand le boa aura digéré le petit animal qu'est le vicinal, nous aurons perdu trois ou quatre ans au détriment des voyageurs et des activités de transport des sociétés en question.

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

Het is juist dat er bij de buurtspoorwegen en het lokaal vervoer, mijnheer De Bondt, meer aandacht moet worden gegeven aan de investe-

ringen. Voor de eerste maal — het is boeiend dit te mogen aanhalen — hebben de buurtspoorwegen nu ook eindelijk een groter percentage van de kredieten gekregen. Het is van 0,1 pct. in het verleden, gestegen tot 7 pct. Dat is heel belangrijk. Het landelijk vervoer, reeds gepland in 1985, en het tot stand brengen van regionale of subregionale vervoermaatschappijen waar de lokale gemeenschap zich kan inspannen, met inspraakrecht, niet betuttelend maar met effectieve begeleiding van technici, is hetgeen waartoe wij moeten komen en daar gaan wij ook naartoe.

Nous avons à Charleroi, en raison de la création de la Stic, madame Mayence, une société qui transporte une partie des voyageurs, les autres se tournant vers la société des transports vicinaux, rames qui circulent en surface et sur rails. Neuf nouvelles stations de métro vont s'ouvrir dans les semaines et mois à venir à Charleroi. Le transport est réparti ainsi entre la Stic du petit-Charleroi et les vicinaux de Charleroi-centre. Nous avons fait «enfanter», au sens maternel du terme, une société prélegale nouvelle qui deviendra la communauté des transports publics à Charleroi, née des amours fructueuses de la Stic et des vicinaux, de manière à rencontrer un ensemble régional de besoins de transport, qui dépassent la frontière du Hainaut pour se prolonger jusque dans le Namurois.

M. Toussaint. — Où en êtes-vous à ce sujet?

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Nous avons constitué un comité de direction composé de six personnes qui représenteront l'Etat, responsable et payeur, de délégués de la Stic, d'un observateur de la ville et de membres de la société des vicinaux. Nous pourrions ainsi présenter aux Chambres législatives une situation expérimentale, prélegale puisque pour l'instant rien n'est obligatoire, je le répète. Nous ne pouvons, en effet, risquer de handicaper la sous-région du Centre par une concurrence entre deux sociétés qu'elles soient intercommunales ou sous-régionales.

Le même problème se pose dans d'autres régions du pays.

Ik denk aan Antwerpen en aan het land van Waas, waar men ter zake positieve ervaring heeft opgedaan. De jongste jaren werd er meer aandacht besteed aan de stedelijke vervoermaatschappijen en aan de buurtspoorwegen.

Ik zal enkele voorbeelden aanhalen.

In Gent werden er trolleybussen aangeschaft en in Antwerpen bijkomende bussen. De buurtspoorwegen kregen gelede bussen en ook voor Gent en Charleroi kwamen er nieuwe bussen.

Le métro léger sur pneus sera probablement destiné à la région montoise et le TAU à la région liégeoise. Seules, en effet, Liège et Mons étaient demandereses. Tout cela démontre que nous voulons assurer au mieux le transport vers les villes et aux alentours de celles-ci et que, là aussi, un effort important a été fait.

Senator Op 't Eynde heeft een aantal opmerkingen gemaakt over het koninklijk besluit nr. 140, dat moeilijkheden meebrengt voor het personeel. Ik weet dat de toepassing van dit besluit vele inspanningen vraagt. Er worden op het ogenblik heel wat overuren gepresteerd. Ik heb de statistieken hier bij mij. Wij moeten op het ogenblik vooral een beroep doen op de gemotiveerde personeelsleden indien wij het hele systeem draaiend willen houden. De moeilijkheden die wij kennen om de lonen en wedden op het einde van de maand uit te betalen, maken de zaak niet gemakkelijker.

Een aantal senatoren heeft terecht vragen gesteld over de invoering van de zonekaart en de daarmee gepaard gaande moeilijkheden. De invoering van deze kaart werd zeer goed tot in de details voorbereid. In Gent, Charleroi, Luxemburg en aan de kust hebben wij vier jaar lang het systeem van de zonekaart uitgetest.

Met de invoering van de zonekaart hadden wij volgende doelstellingen op het oog. Ten eerste, wilden wij een gemakkelijker overstapregeling uitwerken tussen de buurtspoorwegen en het stedelijk vervoer. Dit is op het ogenblik al gerealiseerd in Gent en Charleroi en bijna in Luik. Ook in Antwerpen staan wij dicht bij de oplossing. Het grote probleem op het ogenblik is Brussel.

Ten tweede, wilden wij door het vaststellen van een zone op 4,5 kilometer in plaats van op 1 kilometer, een nieuw systeem tot stand brengen. De technologie ter zake gaat vlugger dan de wetgeving en de interne disputen.

De buurtspoorwegen en een privé-firma hebben samen de pro-data-kaart uitgewerkt, een systeem dat ook al bestaat bij de spoorwegen. Deze kaart zal magnetisch kunnen worden geladen voor een bepaald

bedrag. Op meer dan 5 000 bussen zullen in de komende maanden apparaten voor deze kaart worden geïnstalleerd. Binnen enkele jaren zal deze kaart kunnen worden gebruikt op de treinen, trams en bussen van de NMBS, van de buurtspoorwegen en van het stedelijk vervoer. Deze kaart zal worden verkocht zoals thans de abonnementen en zal dus geld in kas brengen voor het openbaar vervoer. Door dit systeem zal nauwkeurig kunnen worden berekend welk bedrag van de aankoopwaarde van de kaart er zal gaan naar de NMBS, naar de buurtspoorwegen of naar het stedelijk vervoer. De pro-datakaart zal dus onze droom kunnen verwezenlijken, namelijk invoering van een zelfde soort van ticket voor alle openbare vervoermiddelen in ons land. Zo een eenvormig ticket hebben wij trouwens voor de sociale abonnementen reeds ingevoerd in het begin van 1984.

Dit waren de punten die wij met de invoering van de zonekaart wilden verwezenlijken.

Comme cela a déjà été dit, en dessous de dix kilomètres, l'effet sur le coût de certaines distances est inversé. J'ai entrepris, à ce sujet, des négociations avec les anciens combattants, les victimes du devoir civique, et les représentants des familles nombreuses.

Une fois que les dix kilomètres sont dépassés, compte tenu de la longueur moyenne d'une zone, soit 4,5 kilomètres, un effet d'augmentation de coût se produit et certaines corrections devraient pouvoir être apportées. Cela ne peut, malgré tout, avoir aucune interférence sur le but essentiel d'une intégration du type de transport à travers le pays par la technique la plus passionnante qu'on puisse trouver dans ce secteur, mais je répète, chers collègues, que pour toute distance inférieure à dix kilomètres, le coût du transport par bus au moyen de la carte Z est fortement diminué dans de nombreux cas.

Mijnheer De Bondt, wat de commerciële snelheid betreft — en dat geldt ook voor het comfort —, wordt men geconfronteerd met hinderpalen wanneer men het openbaar vervoer aan de oppervlakte moet organiseren, want dan komt men in concurrentie met het gewone vervoer.

U maakte terecht allusie op het bijzondere-machtenbesluit dat werd genomen en op de doorstroming van het openbaar vervoer.

Je voudrais dire tout particulièrement aux collègues bruxellois, que j'éprouve des difficultés énormes à obtenir des 19 communes de Bruxelles leur consentement à une accélération du transport public, à ce que j'appellerai — dans un langage imagé, je le reconnais — « un lit juridique différent » aux trams ou aux bus.

M. Cudell. — Pour le moment, cela dépend surtout du ministre des Travaux publics.

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — C'est exact; c'est pour cette raison que d'aucuns insistent sur la fusion des deux départements. Pour ma part, je n'y suis pas opposé, mais il faut que les communes et les villes, spécialement dans l'importante agglomération qu'est Bruxelles, acceptent volontairement les règlements additionnels à leur circulation routière.

M. Cudell. — Nos services utilisent, pour l'essentiel, des routes d'Etat. Or, pour celles-ci, aucune autorisation n'a été donnée en ce qui concerne la rationalisation de la signalisation.

M. De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — U hebt gelijk, mijnheer De Bondt, bij de grote administraties van de verschillende vervoermaatschappijen en zelfs bij het directoraat-generaal van mijn departement is er een verslapping waar te nemen. Ik heb al de zachte hand gebruikt om orde op zaken te stellen en doen opmerken dat, als men niet vrijwillig ingrijpt, er dan verplichtingen zullen worden opgelegd.

Toch is er al veel veranderd. Ik denk bijvoorbeeld, aan de verkeerslichten voor de kusttram. De bestuurder van de kusttram kan zelf het licht op groen zetten. Dat is ook mogelijk voor een tiental lichten in Brussel en enkele in Antwerpen. Het bestaat nog niet in Luik. Deze techniek is slechts mogelijk wanneer de lijn van het openbaar vervoer geen andere lijn kruist. Dat weet iedereen.

Mijnheer De Bondt, u hebt vragen gesteld over de TAU en de GLT in Wallonië. Ik heb daar geen bezwaar tegen. Uit Vlaanderen mogen er ook vragen komen. Het zou nogal spijtig zijn als dat niet mocht.

Vanmorgen heb ik op het Heizelplein te Brussel de voorstelling beleefd van de *métro léger sur pneu*, de *guided light transit*. Dat was een zeer boeiende gebeurtenis. Vier of twee keer twee gearticuleerde voertuigen met een lengte van twee keer 26 meter kunnen zich verplaatsen met een eigen motor, een dieselmotor met elektrische overbrenging, en kunnen zich inschakelen via een kleinspoor dat een richtinggevend spoor is, met allemaal bewegende assen, met een lengte van 52 meter, ...

De heer Seeuws. — Kostprijs?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — ... en met een bedrading voor energietoevoer. Deze voertuigen kunnen zich op het einde van het parcours splitsen om bijvoorbeeld, naar meer landelijke gebieden te gaan, waar ze zich met eigen motor kunnen verplaatsen. Deze boeiende realisatie is ontstaan uit de samenwerking van Brugse en Nivelles in Brugge en Aec in Charleroi.

En ce qui concerne le TAU, il ne faut pas craindre d'exprimer une certaine fierté envers la technologie belge alors qu'on n'hésite pas à admirer sans réserve le VAL de Lille.

Le TAU belge, devenu opérationnel, est une réalisation technologiquement supérieure, permettant de s'insérer dans des courbes de dix mètres de rayon, avec des gabarits inférieurs, réduisant ainsi les frais des pertuis, les descentes et les montées appelées trémies. Au-delà de l'avantage de circuler sans conducteur, ce qui est assez spectaculaire, il a un fantastique effet de promotion à l'étranger; 500 villes semblent être dans la potentialité de pouvoir être desservies théoriquement et par le métro léger sur pneus, et par le TAU.

Ce n'est donc pas un camouflet pour Mons, comme on l'a dit ici, que d'avoir décidé qu'il valait mieux le TAU dans la région de Liège. L'expérience du métro léger sur pneus peut sans doute donner une chance supplémentaire à Mons.

Er werden vragen gesteld over privatisering, onder meer door de heren Vandermarliere en Eicher. Die hebben mij ietwat verrast.

Bij de buurtspoorwegen kent men reeds sedert ten minste zestig jaar bussen die « in pacht » rijden. De prijs wordt bepaald per kilometer en de voorwaarden worden bepaald, zoals de zorg voor de reizigers en uiteraard de frequentie. Deze bussen doorkruisen het platteland.

In Brussel overweegt men een dergelijk experiment voor de lijnen 60 en/of 37. Dat moet nog worden uitgedokterd. Wij zullen zien wat de resultaten zijn.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Het is niet slecht dit systeem in het openbaar vervoer te gebruiken, voor een kleine fractie. U weet wat een kilometer in pacht kost en wat een kilometer in eigen beheer kost. Bij de Miva wordt 20 pct. verpacht, en bij de buurtspoorwegen 40 pct.

J'ai déjà répondu en partie à M. Eicher concernant les techniques multiples qui régissent le prix des cartes Z. Je souhaiterais vous donner plus de détails en réponse à vos intéressantes questions, monsieur Eicher, mais vous me permettrez sans doute de ne pas m'étendre trop longuement sur ce point au stade actuel du débat.

De heren De Bondt en Seeuws hebben hun visie gegeven op de mogelijkheden om deze landelijke vervoermaatschappijen nog meer te decentraliseren. Zij hebben gelijk. De acht regionale directies hebben reeds veel beslissingsrecht, maar toch, de raad van beheer en de top van de maatschappij blijven in Brussel gevestigd.

Men zou nog dichter komen bij de bevolking en beter tegemoetkomen aan haar noden indien men verder zou gaan met het creëren van subregionale transportmaatschappijen met de buurtspoorwegen en, waar nodig, de stedelijke vervoermaatschappijen.

Monsieur Cudell, il n'aura étonné personne que vous soyez à nouveau intervenu au sujet des transports urbains à Bruxelles.

Mon cher collègue, nous avons eu plus d'une fois le plaisir de converser sur cette matière, que ce soit à titre privé, que ce soit, de votre part, en votre qualité de sénateur ou de président en exercice de la conférence des bourgmestres de l'agglomération. Vous connaissez donc mes sentiments sur ce problème.

Pour résumer un débat énorme et ne pas le reprendre pour la xième fois au Sénat, comme ce fut le cas hier à la Chambre, je dirai qu'il n'y va pas de ma faute si le métro, d'abord pré-métro, ensuite métro lourd, s'est créé entre l'Est et l'Ouest de la ville et non pas entre le Nord et le Sud et si certains quartiers, en conséquence, sont insuffisamment desservis au Nord-Est et au Sud-Est de Bruxelles.

Je ne suis pas responsable non plus du fait que la petite ceinture, qui aurait pu être parcourue par un pré-métro qu'on appelle maintenant métro léger, a suscité un puits d'une profondeur extraordinaire; on se demande s'il faut faire circuler, en pré-métro, dans une première phase, dans un souterrain presque complet, des trams ou s'il faut déjà relier cette petite ceinture au grand axe Est-Ouest afin d'avoir rapidement un métro «convenable» ayant sa propre capacité.

Je n'ai pas écarté toutes ces questions, car il convient, me semble-t-il, de réfléchir davantage aux solutions définitives avant de s'engager, pour la capitale du royaume, dans une option finale.

En attendant, vous serez d'accord avec moi pour dire que les infrastructures dont nous disposons doivent déjà être utilisées. C'est le cas de la station Louise.

Il faut tenir compte de deux nouvelles considérations importantes; d'une part, le libellé des articles du budget présente une modification qui permet, enfin, d'empêcher la mutilation de certains quartiers de la ville et de les «cicatriser» en quelque sorte par le fait qu'on pourra engager en même temps la construction du puits et la reconstruction des quartiers environnants, du moins dans la mesure où les travaux pourront être financés par nos crédits. On pourra ainsi éviter que de véritables «léproseries» immobilières s'installent dans certains quartiers de la ville. Nous avons envisagé cette solution pour les travaux de la rue d'Angleterre qui constitueront un test dans ce secteur.

Tenslotte hebben in vele steden en gemeenten de nieuwe boortechnieken voor een boeiende evolutie gezorgd. De Antwerpenaren hier aanwezig zullen zich herinneren dat de metrowerken in hun stad niet konden opschieten omdat er altijd wel een of andere verkiezing in het vooruitzicht was en men doodsbenaauwd was om de straten open te breken.

Men wachtte met de bouw van de metro omdat men geen gaten wilde maken in de smalle straatjes van deze mooie metropool. Sedert men de schildmethode heeft ontdekt — en dit is geen historische allusie — mag men in Antwerpen graven zoveel men wil. De «bemolling» van Antwerpen gaat rustig voort. *Ni vu ni connu*. Men gaat steeds maar verder. Antwerpen geeft nu blijk van een niet te stuiten drang tot «metrorisering».

Er werden niet veel vragen gesteld over het transport langs de weg. Mevrouw Panneels, wier bezorgdheid ik ter zake ken, zal wellicht met mij akkoord gaan dat wij onder meer in het kader van onze bilaterale vergunning met Italië grote inspanningen hebben gedaan. Met succes trouwens. Ik had u onderbroken, mevrouw Panneels, het zij mij vergeven, om erop te wijzen dat wij voorstander zijn van een versoepeling van de in de Europese Gemeenschap op het ogenblik te strak toegepaste richtlijn inzake rij- en rusttijden. Ik heb ook ingestemd met de invoering van referentietarieven op het vlak van het goederenvervoer over de weg. Ik weet dat uw belangstelling uitgaat — terecht trouwens — naar deze zaken.

Monsieur le Président, quelques questions m'ont également été posées sur la navigation, en général, et notamment sur les transports maritimes et la navigation aérienne.

Pour ceux qui aiment bien parler de plans, je puis dire que nous avons élaboré des plans quinquennaux, notamment pour la poste, la RTT, les chemins de fer, les vicinaux, la Stic, la Stil, la Miva, la Strib, la MIV, la Stiv, pour n'en oublier aucune. Nous en avons également dressé pour la Régie des Voies aériennes et pour la Régie des Transports maritimes.

Là aussi, de grands efforts ont été réalisés pour suivre la clientèle qui, naguère, descendant d'un train, montait sur une malle pour débarquer à Douvres.

Cette clientèle existe toujours mais elle est, en grande partie, transportée par jetfoil. Elle voyage souvent en voiture. Les marchandises sont transportées, pour environ 15 p.c., par camions, lesquels traversent la Manche sur les ferrys. Il y a donc une certaine compétition entre les ports de la mer du Nord et ceux des îles Britanniques.

Wij moeten ons echter aanpassen, grotere schepen aankopen, aan schaalverruiming doen en het rendement optimaliseren. Senator Vandermarliere heeft in dat verband pertinente vragen gesteld. Hij sprak ook over de herziening van de vrachtbarema's voor de binnenvaart. Ik zal hem te gepasten tijde hierover een gedetailleerd antwoord bezorgen.

Over de Regie der Luchtwezen werden onder meer vragen gesteld door de heren Op 't Eynde, Humblet, Maes, Vandermarliere, Février en Vermeiren. Zij handelden vooral over de luchthaven en over het beleid ter zake evenals over Sabena. Ik zal pogen daarop kort te antwoorden.

Indien men van dit land een *service-nation to Europe or to the world* wil maken, moeten wij in de eerste plaats aandacht besteden aan de toegangspoort. Onze nationale luchthaven telt op het ogenblik 5 500 000 reizigers. De stijgingscoëfficiënt bedraagt 3 à 4 pct. per jaar. Ofwel blijft Zaventem een parochiale luchthaven ofwel wordt het een luchthaven van de 21e eeuw. Er is geen andere keuze. Uit grondige studies door de meest bevoegde experts verricht, blijkt dat wij zonder bijkomende onteigeningen de capaciteit van onze luchthaven kunnen verdrievoudigen. Dit zal inderdaad moeten gebeuren in het belang van ons land. *Le mouvement se prouve en marchant*. Het is van zeer groot belang dat men die nieuwe mogelijkheden heeft gezien en onderzocht en dat men ervan overtuigd is deze met aangepaste financieringsmiddelen te kunnen verwezenlijken.

Il faut prendre l'argent où il est. Comme l'Etat n'en dispose pas, il faut bien le chercher ailleurs. Il convient donc de trouver un système de *leasing*, de collaboration, de sociétés mixtes de façon à disposer de capitaux suffisants. Qu'est-il advenu depuis le lancement de ces idées? Un hôtel, le Sheraton, a signé un contrat avec la Régie des Voies aériennes d'un montant d'un milliard cinq cents millions pour la création d'un établissement sur le parking de l'aéroport.

Des demandes nouvelles se font jour. Nous sommes en train de devenir, en Europe, le centre du courrier aérien express du monde. De nombreuses sociétés viennent s'implanter à Bruxelles, augmentant le trafic et favorisant l'emploi. Près de dix mille personnes ont déjà trouvé une situation dans les différentes activités qui se sont implantées autour de l'aéroport national. Il en est de même pour la Sabena.

Ik moet niet meer herhalen dat Sabena gedurende 26 jaar aan een stuk als een naamloze vennootschap de boeken sloot met verlies. Het was een uitdaging hierin verandering te brengen. Daarvoor waren nodig: inleveringen, herkapitalisering, nieuwe financiële technieken zoals *leasing* en een nieuwe commerciële inzet. Ingevolge deze saneringen werd een sinds jaren scheefgetrokken toestand rechtgezet en kan Sabena vandaag bij de betere maatschappijen van Europa worden gerekend.

Ik weet het, mijnheer Op 't Eynde, dat er in verband met het personeelsbeleid een en ander aan te merken valt, maar ik moet roeien met de riemen die ik heb. Ik moet proberen voor de Regie der Luchtwezen 800 miljoen te vinden om de regionale luchthavens te bekostigen; er zijn er die bijna 1 miljoen per dag verliezen, maar die toch een bepaald nut hebben in hun regio. Het geld moet ergens vandaan komen.

Zoals ik reeds zegde aan de heer Vermeiren, moeten wij niet alleen ons spoorwegnet behouden, maar moeten wij ook zorgen voor de meer dan duizend vliegtuigen die elke dag ons luchtruim doorkruisen.

Wat het Canac-project betreft, mijnheer De Bondt, hebben wij 27 keer met onze collega's van Nederland en Duitsland onderhandeld. De firma Eurocontrol had ons gezegd dat zij binnen de gegeven tijdslimiet de vernieuwing niet tot stand kon brengen. Wij hebben na een zekere aarzeling toch beslist het Canac-project uit te voeren. Hierdoor zal over vier à vijf jaar het meest moderne luchtbeveiligingscontrolesysteem van Europa, misschien zelfs van de wereld, in Zaventem zijn gerealiseerd.

Ik weet het, mijnheer Maes, dat er moeilijkheden bestaan in verband met het taalstatuut, met nietigverklaring van benoemingen enzovoort. Ik begrijp dat dit zeer frustrerend en deprimerend is voor een aantal goede elementen, maar ik ben gebonden door de wet. Ik ben trouwens de eerste die ze naar best vermogen doet naleven.

Mijnheer Vandermarliere, ik heb hier bij me al de cijfers wat betreft de investeringen bij Sabena. Er moet bijna 50 miljard worden gevonden voor de vernieuwing van de vloot.

Il nous faut trouver 5,2 milliards pour l'achat de deux airbus Aviafin en société de *leasing*. Par ailleurs, l'achat de deux Boeing 747-300 s'avère nécessaire et entraînera une dépense de l'ordre de 6 à 7 milliards, par avion, en fonction du taux du dollar. En outre, l'achat d'un troisième airbus doit être envisagé dans un bref délai.

Près de 20 milliards d'investissements devront donc être consentis pour la modernisation indispensable de la flotte de la Sabena. Pour atteindre cet objectif, il faut la volonté des uns et la confiance des autres.

Mevrouw Panneels, wanneer men in Zaventem woont, heeft men de voordelen en de nadelen van de luchthaven. Wij zijn overtuigd van de nadelen, zoals geluidshinder, maar deze weegt toch niet op, hoeveel respect wij ook hebben voor de natuur en de levensomstandigheden van

de burgers, tegen de voordelen die de luchthaven met zich brengt. Wij hebben gemeend die luchthaven nog te moeten vergroten door in het leven te roepen de BAI, *Brussels Airport International*, een promotiegroep voor de luchthaven zelf.

Senator Vermeiren, met zijn kennis van zaken, heeft mij vele vragen gesteld in verband met het luchtvaartgebeuren in en rondom Zaventem. Hij heeft er terecht de aandacht op gevestigd dat de luchthaven meer dan 1,412 miljard per jaar opbrengt. Uiteraard worden de investeringen en fondsen grotendeels opgeslorpt door de regionale luchtvaartmaatschappijen.

De heer Vermeiren heeft vragen gesteld over de evolutie. Het aantal passagiers is jaarlijks met 5 pct. gestegen, de vracht met 19 pct. Brucargo begint te renderen en ook voor de rest van het luchtvaartgebeuren kunnen wij op jaarbasis stijgende prognoses maken.

Ook ik ben bezorgd wegens de stortplaatsen in de buurt van Zaventem, waarover de heer Vermeiren het had, omdat ze gevaar met zich brengen voor de vogelbestrijding. Meer dan men misschien denkt vormen de vogels een grote hinder voor het luchtvaartverkeer. Ik heb dan ook aangedrongen bij gemeenschapsminister Lenssens om naar best vermogen stortplaatsen te vermijden in de omgeving van Zaventem en Nossegem.

Ik ben haast aan het einde van mijn uiteenzetting. Ik behandel nog eerst de verkeersveiligheid, bespreek dan het amendement van de heer De Bondt, om vervolgens tot een besluit te komen.

Verschillende senatoren — ik noem de heren De Bondt, Donnay, Eicher, Maes en mevrouw Van Puymbroeck — hebben terecht gesproken over de verkeersleefbaarheid en -veiligheid. Wij moeten niet overlopen van optimisme maar moeten toch ook een negatieve benadering vermijden. Ik breng enkele cijfers in herinnering.

De verkeersdichtheid in ons land is fantastisch gestegen wat het aantal voertuigen betreft. In 1972 waren er in België 2,273 miljoen voertuigen ingeschreven en vielen er 106 538 verkeersslachtoffers. Stellen wij, als basis van onze vergelijking, deze beide gegevens voor als honderd. In 1984, dus twaalf jaar later, hebben wij 3,3 miljoen voertuigen en, gelukkig maar nog steeds te veel, 80 000 slachtoffers. In onze vergelijking geeft dit een verhouding van respectievelijk 145 en 75.

Le parc automobile a augmenté de près de 50 p.c. Nos habitudes ont changé et l'on parcourt maintenant beaucoup plus de kilomètres qu'auparavant. Par ailleurs, le nombre de véhicules étrangers, des camions surtout, qui traversent notre pays grâce aux autoroutes, a augmenté de façon faramineuse. Tout ceci peut nous amener à considérer que le danger et les risques d'accident ont doublé durant les quinze dernières années. Nonobstant cette augmentation des risques, le nombre de victimes a diminué de 25 p.c.

M. Wyninckx. — Grâce à M. De Croo!

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Grâce à tout le monde. Grâce aux efforts d'éducation dans les écoles, grâce aux communes, à l'amélioration des réglementations, aux nouvelles dispositions techniques qui ont été prises, à la formation des conducteurs, à l'obligation de porter la ceinture de sécurité ou un casque de motocycliste, bref à mille et une choses. Mais ce n'est pas encore assez.

De heer De Bondt heeft gezegd dat wij een streefcijfer zouden moeten bepalen met een forse jaarlijkse vermindering. Ik merk op dat in het Jaar van de verkeersveiligheid het aantal overledenen met 8 pct. en het aantal slachtoffers met bijna 2 pct. zijn gedaald. Nog niet genoeg, dit geef ik toe.

Ik heb verschillende ideeën toegestuurd aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur zoals modulatie van de verkeerssnelheid, zoals het invoeren van drempels voor lagere verkeersmogelijkheden, de bescherming van schoolkinderen en dergelijke. Ik heb naar alle burgemeesters van het land geschreven om aan te duiden waar de zwakke plekken zijn in steden en gemeenten en waar zich steeds concentraties zullen voordoen in het algemeen of specifiek van bejaarden en scholieren, plaatsen waar in grote mate de zwakke weggebruikers worden aangetroffen. Niets zal echter ooit onze eigen verantwoordelijkheid kunnen verbeteren of omkeren.

Dramatisant quelque peu, je pourrais presque dire que lorsqu'on roule en voiture, c'est comme si on se promenait dans un champ de mines, tant le danger est grand. Nos distractions et nos négligences ne sont pas

seules en cause; il faut également tenir compte des distractions et des négligences des autres, sans oublier l'ivresse au volant.

Le plus dramatique à mes yeux, ce sont ces jeunes de 18 à 22 ans qui viennent d'avoir leur permis de conduire après avoir passé tests et examens et qui se tuent nous savons où et quand, principalement le week-end quand ils sont pris par la fièvre du samedi soir. Faut-il pour cela leur interdire de circuler en voiture le week-end?

Dans la détection de l'alcoolémie, serait-il souhaitable de remplacer la prise de sang, qui pose certains problèmes, par le test de l'haleine millimétrée? Jusqu'où peut-on se protéger contre soi-même? Ce sont là davantage des questions de société que de règlement, et je suis extrêmement sensible au fait que certains aient abondé et continuent d'abonder dans ce sens.

Ik verheug mij over de inspanningen die in het kader van het Jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid werden gedaan door het onderwijsmilieu en op lokaal vlak om die kwaal van de twintigste eeuw te verhelpen.

Savez-vous que quinze cents de nos concitoyens meurent annuellement dans un accident de la route; n'êtes-vous pas bouleversés en pensant à tous ces jeunes — un par jour — qui sont massacrés dans les accidents de la circulation routière?

Ne sentez-vous pas — nous devons tous y être sensibles — que l'effort ne peut jamais se relâcher? Il s'agit là de problèmes prioritaires et, de temps en temps, il faut oser aller loin pour les corriger et inverser le cours des choses.

Nous devons soutenir tout effort de « conscientisation », spécialement chez les jeunes.

Mijnheer de Voorzitter, alvorens mijn antwoord te eindigen op de vele vragen die mij werden gesteld, heb ik nog iets te zeggen in verband met het amendement van de heer De Bondt...

De heer De Bondt. — Mijnheer de minister, indien u mij toestaat, zou ik eerst mijn amendement verdedigen. Het is gebruikelijk dat de auteur zijn amendement toelicht en dat de minister nadien antwoordt.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Akkoord. Ik zal dus eerst besluiten.

Mijnheer de Voorzitter, ik verontschuldigd mij ervoor dat ik meer dan de mij toegemeten tijd van de Senaat in beslag heb genomen. Het zij mij vergeven.

Mijnheer de Voorzitter, misschien is dit departement een zo boeiende aangelegenheid dat wij soms de dimensies waarin het is geplaatst enigszins uit het oog verliezen.

Het is niet alleen een zaak van de spoorwegen, van de buurtspoorwegen, van de zes stedelijke vervoermaatschappijen, van de binnenvaart, van de scheepvaart, van Sabena, van de regionale of nationale luchthavens en van de verkeersveiligheid op de weg, het is een aangelegenheid die België kenmerkt als een van de landen waar het verkeer en de beweeglijkheid zich meer dan elders manifesteren. Het is ons verleden. Het is onze toekomst. Wij zijn groot geworden door onze transportsector. Wij moeten groot blijven door hem uit te bouwen en te moderniseren.

Indien het juist is dat wij meer dan wie ook een Europese tendens hebben om dit samen uit te bouwen en de draaischijf te blijven van het Europese lucht-, spoor- en wegverkeer, is het ook voor onze industrie een heel belangrijke troef. 350 miljard per jaar, 1 miljard per dag, is het uitvoerpakket van verkeerswezen en telecommunicatie. Ook daar dient de tewerkstelling, de ingeniositeit en het naar buiten brengen van grote kenmerken met bijzondere aandacht vermeld te worden.

Tenslotte moeten we standvastig de uitdaging aanvaarden van de noodzaak van een evenwicht. Er zijn zoveel transportmodi ten dienste van onze burgers, of het nu om privé-instellingen, publieke instellingen of gemengde instellingen gaat.

Het is in dit perspectief dat ik deze begroting, mijn vierde en laatste onder deze legislatuur, hier heb verdedigd.

Niettegenstaande de crisis en de inspanningen van budgettaire aard die wij hebben moeten doen en niettegenstaande het feit dat wij meer hebben moeten presteren met minder geld, mogen wij niet ontevreden zijn over de bereikte resultaten en over de perspectieven die worden geopend.

Ik stel er prijs op de leden van Kamer en Senaat te danken voor het betoonde begrip. Ik dank ook de kaders, de bedienden en de werklieden zowel van de privé-sector als van de overheidssector die allen hebben

bijgedragen tot de verbetering van de infrastructuur van ons land. Ons land is sterk en groot geworden dank zij zijn infrastructuur. Het blijft een land met toekomst. Het blijft echter een taak hier in de toekomst een groot departement voor Infrastructuur uit te bouwen. De autowegen in ons land mogen niet de storende betonstroken zijn, maar moeten als het ware de kabels vormen voor de uitbouw van de technologie en de communicatie. Laten wij daar samen in de toekomst verder aan werken.

Het is voor mij een groot genoegen en een bijzondere eer wanneer ik er in de loop van deze legislatuur mocht zijn in geslaagd de wagen van de vooruitgang een stukje voort te duwen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Grosjean. — Monsieur le Président, permettez-moi une brève réplique à M. le ministre De Croo qui nous a expliqué, avec sa fougue habituelle, ce qu'est le TGV, mais ce n'est pas ce que nous lui demandions. Je le remercie de nous apprendre que plus un train prend de la vitesse plus la résistance de l'air augmente. Il aurait pu ajouter que lorsqu'un train monte le plan incliné à Liège, il consomme plus d'énergie que lorsqu'il le descend. (*Sourires.*)

Il veut faire le « Suez du rail », mais le ministre qui se prend vraisemblablement pour le de Lesseps de l'an 2000, ne nous a pas répondu clairement au sujet d'une possibilité d'arrivée à Liège du TGV. Je lui ai dit ce que je pensais du principe du TGV, et je n'en fais pas une affaire d'Etat. Mais que faut-il penser de sa réponse selon laquelle il « n'exclut pas l'arrivée du TGV à Liège ou à Anvers? » Il aurait pu ajouter qu'il ne l'excluait pas non plus à Steenokkerzeel ou à Out-si-Plou.

M. Delmotte. — Ou à Brakel.

M. Grosjean. — Monsieur le ministre, vous avez dit vouloir rester prudent. Ce n'est pas de la prudence! C'est du camouflage.

Au sujet de Montzen, vous vous êtes contenté de vous dire peiné que je vous aie reproché de n'y être pas venu. J'ai simplement dit qu'à défaut de venir vous-même, vous auriez pu envoyer une personne qualifiée. En réalité, vous nous avez délégué un technicien de grande valeur, que je connais personnellement, mais qui ne pouvait répondre qu'à des questions techniques à propos d'un seul plan analysé par ordinateur au départ de données qui nous sont inconnues. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

Vous ajoutez, par ailleurs, au sujet des questions précises et des affirmations chiffrées, qu'il vous est impossible de traiter toutes les questions posées en raison du temps de parole trop court qui vous est imparti. Nous attendons donc, monsieur le ministre, des réponses écrites à ces questions précises.

Enfin, vous n'avez dit mot au sujet de l'électrification de la ligne Montzen-Welkenraedt. Or je n'ai pas parlé en mon nom personnel mais au nom de la SPI qui ne manque pas d'importance, du CERW qui représente toutes les forces vives de ma région, du patronat au syndicat.

Dans le *Compte rendu analytique* de la séance du 7 mai, on peut lire ces mots venant de vous: « On a investi de nombreux milliards, de sorte qu'on ne peut revenir en arrière. Les réseaux existants doivent être achevés. Cette logique est irréversible. »

Croyez-moi, cette réponse n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd et nous vous le rappellerons à propos de Montzen où 1,5 milliard a été investi. La « logique irréversible » doit donc vous amener à investir à Montzen les 200 millions qui manquent pour terminer les travaux. En conclusion, et contrairement à ce que vous pourriez croire, je ne suis pas déçu. D'une part, le fait que vous ne nous ayez pas répondu est la preuve que nous avons avancé des arguments irréfutables. D'autre part, je ne m'attendais à aucune réponse sérieuse. J'avais raison; ce fut le cas! (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord in verband met het veiligheidsprobleem op de luchthaven van Zaventem wat de vogels betreft.

U hebt gezegd dat u contact zou nemen met gemeenschapsminister Lenssens.

Wetende dat er in de jongste maanden op het gebied van de veiligheid ernstige problemen zijn geweest omdat er vliegtuigen werden beschadigd,

heb ik u een zeer concrete vraag gesteld — ik begrijp dat het moeilijk is daarop onmiddellijk te antwoorden — namelijk of er ja dan neen momenteel een direct of indirect gevaar bestaat voor een vliegtuigramp. Ik weet dat de toestand als dusdanig niet onomkeerbaar is. Maar, wanneer er direct gevaar bestaat, dan zou men toch onmiddellijk moeten kunnen optreden.

Mocht u mij nu niet kunnen antwoorden op mijn vraag, dan verzoek ik u mij de eerstvolgende dagen een schriftelijk antwoord te zenden. (*Applaus op de liberale banken. De heer R. Maes applaudisseert eveneens.*)

De Voorzitter. — Ik wil de algemene bespreking sluiten, mijnheer de minister, met uw woorden dat u aan het einde van uw betoog was gekomen. Mag ik aannemen dat dat zo is?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Ja zeker, mijnheer de Voorzitter.

De Voorzitter. — Dan is de algemene behandeling gesloten en gaan wij over tot het onderzoek van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.

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

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

Discussion et vote des articles

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications de 1985.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1985.

Bij de begrotingstabel stelt de heer De Bondt volgend amendement voor:

« Begrotingstabel

Titel I. — Lopende uitgaven

Sectie 36. — Commissariaat-generaal voor toerisme

Hoofdstuk 1. — Consumptieve bestedingen (Lopende uitgaven voor goederen en diensten)

§ 1. Lonen en sociale lasten

Art. 11.03. — *Bezoldigingen van het actief en ter beschikking gesteld personeel (met inbegrip van de bezoldigingen of lonen van het hulppersoneel, de toelagen voor hogere en bijzondere functies, de vergoedingen voor arbeidsongevallen — inbegrepen de uitkering van deze vergoedingen aan leden van de familie van het slachtoffer in geval van overlijden — alsook de verminderde bezoldigingen of lonen van het tijdelijk of hulppersoneel, in dienst door werkongeval getroffen) (blz. 22).*

Het krediet van 26,7 miljoen frank terug te brengen tot 1,2 miljoen frank.

Vermindering: 25,5 miljoen frank.

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

Art. 12.01. — Erelonen van advocaten en geneesheren. — Gerechtskosten inzake burgerlijke, administratieve en strafzaken. — Presentiegelden, reis- en verblijfkosten van niet tot de rijksdiensten behorende personen. — Bezoldiging van niet tot de administratie behorende deskundigen en prestaties van derden (met inbegrip van de provisionele voorschotten) (blz. 22).

Het krediet van 1,6 miljoen frank te doen vervallen.

Vermindering : 1,6 miljoen frank.

Art. 12.02. — Verbruiksuitgaven met betrekking tot het bezetten van de lokalen — met uitsluiting van de uitgaven voor energieverbruik — en uitgaven voor onderhoud. — Leveringen van goederen en diensten: bureaukosten, vervoer, belastingen, retributies, publikaties van het departement, beroepsscholing, kleding en andere kleine bestuursuitgaven (blz. 22).

Het krediet van 2,8 miljoen frank te doen vervallen.

Vermindering: 2,8 miljoen frank.

Art. 12.03. — Uitgaven betreffende het energieverbruik « stookolie, gas, benzine, elektriciteit, kolen » (blz. 22).

Het krediet van 0,8 miljoen frank te doen vervallen.

Vermindering: 0,8 miljoen frank.

Art. 12.05. — Allerhande vergoedingen aan het rijkspersoneel voor werkelijke lasten en materiële schade evenals de vervoerkosten betreffende dienstreizen (met inbegrip van de bijdrage van de Staat-werkgever in de prijs van de sociale abonnementen) (blz. 22).

Het krediet van 0,6 miljoen frank te doen vervallen.

Vermindering: 0,6 miljoen frank.

Art. 12.07. — Uitzonderingsuitgaven voor diensten en voor aankopen van niet-duurzame goederen (werken en leveringen voor inrichtingen van nieuwe lokalen, verhuizingskosten, enz.) (blz. 23).

Het krediet van 0,2 miljoen frank te doen vervallen.

Vermindering: 0,2 miljoen frank.

Hoofdstuk III. — Inkomensoverdrachten aan andere sectoren

Inkomensoverdrachten aan gezinnen

Art. 33.01. — Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid ten overstaan van door zijn organen en door zijn bedienden gepleegde daden (blz. 23).

Het krediet van 0,1 miljoen frank te doen vervallen.

Vermindering: 0,1 miljoen frank. »

« Tableau budgétaire

Titre 1^{er}. — Dépenses courantes.

Section 36. — Commissariat général au tourisme

Chapitre I. — Dépenses de consommation
(Dépenses courantes pour biens et services)

§ 1. Salaires et charges sociales

Art. 11.03. — Rémunération du personnel actif et en disponibilité (y compris les rémunérations ou salaires du personnel auxiliaire, les allocations pour fonctions supérieures et pour fonctions spéciales, les indemnités pour accidents du travail — en ce compris le paiement de ces indemnités à des membres de la famille de la victime en cas de décès — ainsi que les rémunérations ou salaires réduits du personnel temporaire ou auxiliaire, accidenté en service) (p. 22).

Ramener le crédit de 26,7 millions de francs à 1,2 millions de francs.

Réduction: 25,5 millions de francs.

§ 2. Achat de biens non durables et de services

Art. 12.01. — Honoraires des avocats et des médecins. — Frais de justice en matière d'affaires civiles, administratives et pénales. — Jetons de présence, frais de route et de séjour des personnes étrangères aux administrations de l'Etat. — Rémunération d'experts étrangers à l'administration et prestations de tiers (y compris les avances provisionnelles) (p. 22).

Supprimer le crédit de 1,6 millions de francs.

Réduction: 1,6 millions de francs.

Art. 12.02. — Dépenses de consommation en rapport avec l'occupation des locaux — à l'exclusion des dépenses de consommation énergétique — et dépenses d'entretien. — Fournitures de biens et services: frais de bureau, transport, impôts, rétributions, publications du département, formation professionnelle, habillement et autres menues dépenses d'administration (p. 22).

Supprimer le crédit de 2,8 millions de francs.

Réduction: 2,8 millions de francs.

Art. 12.03. — Dépenses de consommation énergétique « mazout, gaz, essence, électricité, charbon » (p. 22).

Supprimer le crédit de 0,8 million de francs.

Réduction: 0,8 million de francs.

Art. 12.05. — Indemnités généralement quelconques au personnel de l'Etat pour charges réelles et dégâts matériels ainsi que les frais de transport afférents aux voyages de service (y compris l'intervention de l'Etat-employeur dans le prix des abonnements sociaux) (p. 22).

Supprimer le crédit de 0,6 million de francs.

Réduction: 0,6 million de francs.

Art. 12.07. — Frais exceptionnels de services et d'acquisitions de biens non durables (travaux et fournitures pour l'aménagement de nouveaux locaux, frais de déménagement, etc.) (p. 23).

Supprimer le crédit de 0,2 million de francs.

Réduction: 0,2 million de francs.

Chapitre III. — Transferts de revenus à destination d'autres secteurs

Transferts de revenus aux ménages

Art. 33.01. — Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'Etat à l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés.) (p. 23).

Supprimer le crédit de 0,1 million de francs.

Réduction: 0,1 million de francs. »

Wordt dit amendement gesteund? (Meer dan twee leden staan op.)

Daar het amendement regelmatig wordt gesteund, maakt het deel uit van de behandeling.

Het woord is aan de heer De Bondt.

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal bondig het amendement dat ik namens mijn fractie bij de begroting van Verkeerswezen 1985 heb ingediend, toelichten. Het amendement strekt ertoe de uitgaven in de begroting ingeschreven die betrekking hebben op toerisme niet aan te houden.

De verantwoording van dit amendement ten gronde is dat sinds de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen van kracht is, bepaald artikel 4 de culturele aangelegenheden opsomt die bedoeld zijn in artikel 59bis, paragraaf 2, 1^o, van de Grondwet. Onder punt 10 van dit artikel 4 staat de vrijetijdsbesteding en het toerisme. Het toerisme is derhalve een exclusieve gemeenschapsbevoegdheid.

In 1985 dient de uitvoering van de aldus in 1980 tot stand gekomen quasi constitutionele wet aan de orde te worden gesteld. Wat zijn de bijkomende argumenten om precies vandaag, naar aanleiding van de bespreking van de begroting 1985, dit amendement in te dienen? Er zijn twee argumenten, dit van begroting en dit van de werking der instellingen.

Wat het eerste argument betreft, kan ik het volgende zeggen: Bij de behandeling van de begroting Verkeerswezen — u zult het zich herinneren — hebben wij vorig jaar tijdens de bespreking in de commissie en in openbare vergadering uw aandacht gevestigd op de foutieve aanwezig-

heid van uitgaven voor toerisme in uw begroting. Er is toen een vertrouwensvol gesprek ontstaan tussen de minister en de commissie, waarna men tot een afspraak is gekomen dat omwille van praktische redenen een amendement van de wet houdende de begroting op dat ogenblik niet zou plaatsvinden.

Het was echter welverstaan dat de ministers alles in het werk zouden stellen om de begroting van het daaropvolgend begrotingsjaar, de begroting 1985 die wij vandaag bespreken, in overeenstemming te brengen met artikel 4, 10°, van de wet van 8 augustus 1980. Deze belofte is inmiddels aan de aandacht van de minister ontsnapt.

Er is echter nog een tweede argument. Ik heb namelijk via de pers — want ik beweeg mij niet op dat niveau — iets kunnen vernemen over de werking van het overlegcomité. Wij hebben in onze geregionaliseerde Staat een overlegcomité gewenst. Het is immers nodig dat de uitvoerende machten van de verschillende deelgebieden en van de nationale Staat met elkaar praten over punten waarmede belangenconflicten gemoeid zijn.

In de wet op de staatshervorming hebben wij bepaald dat de besluiten die in het overlegcomité bij consensus worden genomen, ten uitvoering zouden worden gelegd door diegene die het behoort. Anders zou de geregionaliseerde Staat, waarin de uitvoerende machten van de deelgebieden en van de nationale Staat naast elkaar bestaan en niet in ondergeschikt verband, niet kunnen functioneren.

Wij hebben nu in de pers vernomen dat er in het overlegcomité een unanieme beslissing is genomen over de aangelegenheid waarover ik hier spreek. Er werd afgesproken dat de desbetreffend bevoegde minister zou overgaan tot de overheveling van de diensten en de personeelsleden van het departement van Verkeerswezen die zich op het ogenblik inlaten met het toerisme. Deze beslissing werd niet uitgevoerd.

Het behoort echter niet tot de bevoegdheid van de Senaat deze beslissing te doen uitvoeren. De Senaat is echter wel verantwoordelijk voor het ondersteunen van de werking van de instellingen. Wij kunnen wel beslissen geen kredieten ter beschikking te stellen van de uitvoerende macht voor domeinen waarvoor deze niet bevoegd is. Iedereen zal toegeven dat de overheveling niet kon gebeuren van de ene dag op de andere. Het uitwerken van de modaliteiten voor de overheveling van het personeel van de nationale administratie naar de administratie van gemeenschappen en gewesten heeft enige tijd in beslag genomen. De vertegenwoordigers van het personeel werden hierbij immers op een bijzondere wijze betrokken. Dit is nu tot een goed einde gebracht.

Het Parlement zou nu een wenk moeten geven aan de uitvoerende macht om ze aan te sporen de op een rustig ogenblik aangegane verbintenissen na te leven. Dit houdt geen afkeuring in van het beleid.

Ongeacht het standpunt dat men inneemt tegenover deze begroting en het regeringsbeleid, zou ik de Senaat ertoe willen uitnodigen mijn amendement eenparig goed te keuren. Aldus zal niemand in deze aangelegenheid gezichtsverlies moeten lijden. Het gaat hier niet om de enen die het beter weten, tegen de anderen die het niet zo goed weten.

Ik vraag enkel dat de Senaat aan de uitvoerende macht de verplichting zou opleggen om de wet van 8 augustus 1980 waardoor wij de geregionaliseerde Staat tot stand hebben gebracht, na een aanloopperiode van enkele jaren uit te voeren, ongeacht de redenen die de minister van Verkeerswezen mag hebben om deze wet te verwaarlozen. (*Applaus op verschillende banken.*)

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

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, wij hebben eerder al kennis genomen van het amendement van collega De Bondt, tevens voorzitter van de bevoegde commissie.

Reeds bij een eerste lezing waren wij niet ongevoelig voor een aantal argumenten die collega De Bondt ontwikkelde in zijn amendement. Het gaat hier niet om een technisch amendement, maar om een fundamenteel politiek probleem. De toelichting die de heer De Bondt heeft gegeven stemt ons nog meer tot nadenken. De Senaat wordt hier geconfronteerd met een zeer belangrijke beslissing die ten gronde te maken heeft met heel de toepassing van de wetten op de gewestvorming. Daarom wensen wij onze fractie te raadplegen en vragen wij een schorsing van 15 minuten. (*Applaus op de socialistische banken.*)

De Voorzitter. — Mijnheer Wyninckx, ik meen deze vraag tot schorsing ook bij anderen gehoord te hebben. Alvorens te schorsen is het misschien goed naar het antwoord van de minister te luisteren. U zult zich dan des te beter kunnen beraden.

De heer Wyninckx. — Akkoord, mijnheer de Voorzitter.

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

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb het amendement van de heer De Bondt goed begrepen. Bij wijze van inleiding zou ik willen zeggen dat dit amendement voor mij moeilijkheden van technische aard doet rijzen. Sta mij toe een kort verhaal met cijfers en data te geven.

De overheveling van het personeel van het Commissariaat-generaal voor toerisme kent een lange en moeizame weg. De formatie telde 96 eenheden en was vastgelegd op 16 juni 1977. Bij koninklijk besluit van 29 juni 1982, door mij voorgesteld, werd deze formatie herleid tot 29 eenheden. Het personeelsbestand is echter wel kleiner. De overheveling van 67 eenheden naar de gemeenschappen werd uitgevoerd in toepassing van het koninklijk besluit van 24 november 1981.

Er zijn dan een aantal gesprekken geweest binnen en buiten het overlegorgaan waaraan de heer De Bondt refereerde, die onder meer betrekking hadden op andere aspecten van de zaak, namelijk de integratie ingevolge de door mij gedane belofte, waar ik bij blijf. De graad van commissaris-generaal moet worden omgezet in die van directeur-generaal binnen het departement. Ik heb dit bij ontwerp van koninklijk besluit voorgesteld aan het Openbaar Ambt op 13 oktober 1983. Intussen werd er herhaaldelijk aangedrongen op vermelde behandeling van het dossier. Op 2 april 1985 heb ik van het departement van Begroting telefonisch akkoord gekregen dat, tot nog toe, niet schriftelijk werd bevestigd. De aanpassing van de formatie is nodig om de zaak harmonisch op te lossen. Ik sta dus voor een technisch probleem met volgende gevolgen eraan verbonden.

Ten eerste, de overblijvende ambtenaren zijn tot op heden uiteraard op deze begroting betaald; ten tweede, niemand vraagt de overheveling, maar wel de omvorming van de graad van commissaris-generaal voor toerisme in die van directeur-generaal. Deze functie wordt in feite al uitgeoefend met aangepaste bevoegdheden bijvoorbeeld, die van hoofd van de rechtskundige dienst en andere opdrachten binnen het departement van Verkeerswezen. Dit was in dit departement met een beperkt aantal hoge ambtenaren, op het formele vlak maar mogelijk door de aanpassing van de formatie en het taalkader. Ik sta niet verder dan dat. Alle procedures leiden naar wat hier wordt gevraagd.

Indien dit amendement wordt aangenomen ben ik bang voor het ontstaan van grote technische moeilijkheden vermits één van die functies nog niet is overgeheveld, dat is ook nog niet toegelaten, en vermits voor de andere functie geen mogelijkheden voor betaling bestaan.

Deze procedure moet haar beloop krijgen. Ik kan u het dossier voorleggen. Sedert maanden werd getracht de procedure te acceleren en ik vraag u ons nog enige tijd te laten om ze te beëindigen.

Men kan opwerpen dat deze vraag vorig jaar reeds werd gesteld. Ik ben evenwel niet verantwoordelijk voor begroting, noch voor openbaar ambt. Ik kan alleen maar aandringen om de procedure verder te laten lopen om deze uiteraard bescheiden, maar zoals blijkt uit de uiteenzettingen niet makkelijk te realiseren wijziging, uit te voeren.

De begrotingen zijn reeds goedgekeurd in de Kamer. De procedure loopt stap voor stap en het blijkt dat de zaken zullen worden geregeld. In die omstandigheden vraag ik de Senaat de procedure *ipso modo* te laten verlopen. (*Applaus op sommige banken van de meerderheid.*)

De Voorzitter. — Ik schors de vergadering voor een kwartier.

Onmiddellijk na de schorsing gaan wij verder met de bespreking over dit amendement.

Daarna zullen wij onmiddellijk overgaan tot de stemmingen.

— *De vergadering wordt geschorst te 17 uur.*

La séance est suspendue à 17 heures.

Ze wordt hervat te 17 u. 25.

Elle est reprise à 17 h 25.

De Voorzitter. — De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Wij hervatten de aan de gang zijnde bespreking.

Vraagt u nog het woord, mijnheer Wyninckx? Het is de gewoonte dat degene die de schorsing vraagt, na de schorsing de houding van zijn fractie toelicht.

De heer Wyninckx. — Voor onze fractie is er geen probleem, mijnheer de Voorzitter. Ik weet niet wat de andere fracties daarvan denken, maar wij staan in elk geval als één man achter het amendement van onze goede collega De Bondt.

De Voorzitter. — Ik herinner eraan dat u volgens ons reglement, bij de behandeling van een amendement allen recht hebben op vijf minuten spreektijd.

Het woord is aan de heer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, bij de algemene bespreking van deze begroting hebben wij er reeds op gewezen dat de minister van Verkeerswezen ook inzake regionalisering een locomotief zou moeten zijn en niet een rem. Wat het toerisme betreft, moet hij de consequenties trekken uit de staatshervorming en het amendement van de heer De Bondt, waarmee wij volkomen kunnen instemmen, aanvaarden. Indien de heer De Bondt zijn amendement zou intrekken, zullen wij en andere collega's het trouwens overnemen. (*Applaus op verschillende banken.*)

De heer Wyninckx. — Minister De Croo is met een sneltrain vertrokken!

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

M. Lepaffe. — Nous soutiendrons également l'amendement, monsieur le Président, pour les raisons qui ont été évoquées.

De Voorzitter. — Wij moeten nu stemmen over het amendement van de heer De Bondt.

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, kunnen wij over dat amendement stemmen wanneer de indiener hier niet aanwezig is? De heer De Bondt is blijkbaar ondergedoken.

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

De heer Vandersmissen. — Mijnheer de Voorzitter, ik vraag namens onze fractie een schorsing van vijftien minuten.

De heer Wyninckx. — Om minister De Croo en collega De Bondt « op te sporen » (*Gelach.*)

De Voorzitter. — De vergadering is geschorst.

— *De vergadering wordt geschorst te 17 u. 30.*

La séance est suspendue à 17 h 30.

Ze wordt hervat te 17 u. 55.

Elle est reprise à 17 h 55.

De Voorzitter. — De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Wij hervatten de aan de gang zijnde bespreking.

Nous reprenons la discussion en cours.

Het woord is aan de heer Vermeiren.

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, wij hebben zeer aandachtig geluisterd naar de motivering van de indiener van het amendement evenals naar de uitleg die de minister van Verkeerswezen heeft gegeven in verband met de problemen die omtrent dit amendement zijn gerezen.

Wij vragen dat deze problemen worden onderzocht door de betrokken instanties en stellen daarom voor de stemming over de begroting van het ministerie van Verkeerswezen veertien dagen uit te stellen. (*Applaus op de banken van de PVV.*)

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

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, wij zijn onder de indruk gekomen van het pleidooi dat de minister heeft gehouden in verband met het zo belangrijke budget dat in de Hoge Vergadering aan de orde is nadat het reeds werd goedgekeurd door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Wij begrijpen eigenlijk niet goed wat er gebeurt. Wij wensen de minister de middelen ter beschikking te stellen die hij nodig heeft om het beleid dat hij gedurende twee uur met zoveel vuur van op de tribune heeft verdedigd. Daarom vragen wij dat vandaag zou worden gestemd. (*Applaus op de socialistische banken.*)

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

M. Delmotte. — Monsieur le Président, je dirai brièvement qu'il est assez singulier que notre distingué collègue M. De Bondt, qui est à l'origine de la situation quelque peu embrouillée que nous connaissons, ne se manifeste pas.

C'est à lui de se prononcer et non pas à des tiers, quel que soit leur titre.

Nous attendons de savoir si M. De Bondt demande le retrait de cet amendement. S'il n'en est rien, le vote doit avoir lieu. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et sur certains autres bancs.*)

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, onze fractie is van mening dat het staatsbelang boven het partijbelang gaat. Daarom vragen wij onmiddellijk over het amendement en over de begroting te stemmen.

De heer Wyninckx. — Natuurlijk.

De Voorzitter. — Ik vrees dat velen onder u niet beseffen hoe moeilijk het is de agenda te respecteren. Ik zeg dit enigszins boos want ik vind het niet fair zoals onze agenda de jongste 24 uren voortdurend door elkaar wordt gehaald. Ik weet niet meer wanneer, wat moet gebeuren en hoe.

Uiteraard is de Hoge Vergadering meester over haar werkzaamheden. U kent mij voldoende om te weten dat ik zal uitvoeren wat u beslist. Dat is evident. De jongste 24 uren begrijp ik soms niet veel meer van de dialoog tussen regering en Parlement.

Ik wilde dit opmerken. Ik wens daarover verder geen enkel woord meer te zeggen. (*Applaus op de socialistische banken en op de banken van de Volksunie.*)

De heer Wyninckx. — Het is niet de schuld van de oppositie.

De Voorzitter. — Ik geef niemand de schuld. Ik stel enkel vast. De Senaat beslist of hij zich over deze begroting, die op de agenda staat ingeschreven en waarop op de meest normale wijze een amendement werd ingediend, al dan niet over veertien dagen zal uitspreken.

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, misschien is een naamstemming toch wel aangewezen.

De Voorzitter. — Niet ik heb gesproken over een stemming bij zitten en opstaan. Ik wou inderdaad ook liefst een uitspraak bij naamstemming.

Ik leg mij neer bij de beslissing van de Hoge Vergadering. Zij die van mening zijn dat de Senaat zich over 14 dagen moet uitspreken over het amendement en over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen, stemmen ja.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

148 membres sont présents.

148 leden zijn aanwezig.

87 votent oui.

87 stemmen ja.

52 votent non.

52 stemmen neen.

9 s'abstiennent.

9 onthouden zich.

Derhalve worden de stemming over het amendement en de stemming over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen, veertien dagen verdaagd.

En conséquence, le vote sur l'amendement et le vote sur les projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications sont reportés à quinzaine.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, Aubecq, Bascour, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Deleeck, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, François, Friederichs, Geens, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagac, Lagneau, Lutgen, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, Poma, Reynders, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels et Wintgens.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

MM. Basecq, Belot, Capoen, Mme Coorens, MM. Coppens, Cudell, De Baere, De Breaecker, Delcroix, Delmotte, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelsemeers, Eichler, Geldolf, R. Gillet, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Houben, Lagasse, Lallemand, Leclercq, Lepaffe, Lowis, Luyten, Mme N. Maes, MM. Marmenout, Matthys, Minet, Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Péciaux, W. Peeters, Poulain, Seeuws, Thys, Toussaint, Trussart, Vandenove, Van der Elst, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck et M. Van Roye.

Se sont abstenus:

Hebben zich onthouden:

MM. Hubin, R. Maes, Paque, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Rutten, Vandezande, Wyninckx et Leemans.

De Voorzitter. — Ik verzoek de leden die zich hebben onthouden, de reden van hun onthouding mede te delen.

Les membres qui se sont abstenus sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

Mme Remy-Oger. — Monsieur le Président, j'ai pairé avec Mme Hanquet.

De heer Vandezande. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met de heer Verbist. Dit geldt ook voor de volgende stemmingen.

De heer R. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met gemeenschapsminister Akkermans.

De heer Rutten. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met de heer Féir.

M. Paque. — Monsieur le Président, j'ai pairé avec Mme Godinache.

De heer P. Peeters. — Ik ben afgesproken met de heer Chabert.

M. Hubin. — J'ai pairé avec M. Pouillet.

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb mij onthouden omdat, zoals uit de stemming gebleken is, wij de stemming over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van Verkeerswezen twee weken uitstellen. Daar komt het eigenlijk op neer. Op die manier wordt de agenda van de Senaat ernstig belast en ontstaat er een zeer moeilijke situatie wat het afhandelen van de parlementaire werkzaamheden betreft. In de commissie voor de parlementaire werkzaamheden werden afspraken gemaakt.

Ik weet niet waarover de Senaat om 18 uur nog zal stemmen maar ik weet wel dat de agenda voor de week van 20 mei, waarover ik trouwens nog met u heb gesproken, ten zeerste wordt belast. Wij waren afgesproken de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking te behandelen. Thans vernemen wij dat de tijd waarover de ministers beschikken beperkt is.

Als wij nu ook alle stemmingen, die deze week op de agenda staan, veertien dagen verdagen, kan ik niet anders, mijnheer de Voorzitter, dan uw redenering beamen: op die manier worden inderdaad de parlementaire werkzaamheden op hun kop gezet... door de regering. (*Applaus op verschillende banken.*)

VOORDRACHT VAN EEN DUBBELTAL VOOR EEN AMBT VAN RAADSHEER IN HET HOF VAN CASSATIE

PRESENTATION DE DEUX CANDIDATS A UNE PLACE DE CONSEILLER A LA COUR DE CASSATION

De Voorzitter. — Er wordt nu overgegaan tot de stemming over de voordracht van de kandidaten voor het openstaande ambt van raadsheer in het Hof van cassatie.

Il va être procédé au scrutin pour la présentation des candidats à la place vacante de conseiller à la Cour de cassation.

Het lot wijst de heren Tilquin en Grosjean aan om samen met de secretarissen de functie van stemopnemers te vervullen.

Le sort désigne MM. Tilquin et Grosjean pour remplir avec MM. les secrétaires les fonctions de scrutateurs.

De stemming over de voordracht van de eerste en van de tweede kandidaat geschiedt bij twee afzonderlijke opnemingen.

Il sera procédé par deux scrutins séparés au vote pour la présentation du premier et du second candidat.

Om elke vergissing te vermijden, zet ik mijn collega's aan hun stembriefje in de bus neer te leggen op het ogenblik dat hun naam wordt afgeroepen.

Pour éviter toute erreur, j'engage mes honorables collègues à ne déposer leur bulletin dans l'urne qu'au moment même de l'appel de leur nom.

Wij stemmen nu over de voordracht van de eerste kandidaat.

Nous allons procéder au scrutin pour la présentation du premier candidat.

De stemming begint met de naam van de heer Tilquin.

Le vote commence par le nom de M. Tilquin.

— Er wordt overgegaan tot geheime stemming.

Il est procédé au scrutin.

De Voorzitter. — De stemming is gesloten.

Le scrutin est clos.

Il conviendra sans doute au Sénat de poursuivre ses travaux pendant le dépouillement des bulletins.

De Senaat zal waarschijnlijk zijn agenda willen voortzetten terwijl de stemopnemers de stembiljetten nazien. (*Instemming.*)

Dan is hiertoe besloten.

Il en sera donc ainsi.

ONTWERP VAN WET BETREFFENDE HET ONDERWIJS

Verzoek om raadpleging van de Raad van State

PROJET DE LOI CONCERNANT L'ENSEIGNEMENT

Demande de consultation du Conseil d'Etat

De Voorzitter. — Dames en heren, gisteravond heeft de heer Seeuws bij de bespreking van artikel 1 van het ontwerp van wet betreffende het onderwijs het woord gevraagd. Hij verzocht mij meteen om over artikel 18 van het ontwerp het advies van de Raad van State te vragen omdat er, naar zijn mening, een bevoegdheidsconflict was gerezen tussen het Nationale Parlement en de gemeenschapsraden.

In artikel 18 van het ontwerp wordt gehandeld over de interne organisatie van de universiteiten. De heer Seeuws deed zijn verzoek niet in uitvoering van artikel 2, paragraaf 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, maar beriep zich op paragraaf 1 die betrekking heeft

op de autonome bevoegdheid van de voorzitter van de Senaat. De traditie wil echter dat de voorzitter in dat geval de vergadering consulteert. Hij kan daarna nog naar eigen goeddunken handelen luidens de termen van de wet.

De zaken liggen voor mij echter niet zo eenvoudig. Ik wil wel even de vergadering consulteren over die aangelegenheid. Ik zal de door de heer Seeuws aangevoerde argumenten niet herhalen, maar maak er u op attent dat hij heeft aangetoond dat reeds zowel in de Cultuurraad als in de Vlaamse Raad decreten werden aangenomen die nooit tot betwisting aanleiding hebben gegeven en die over dezelfde materie handelen als wat in artikel 18 van het ontwerp van wet betreffende het onderwijs staat vermeld.

Terecht heeft men er mijn aandacht op gevestigd dat allicht nog in andere artikelen van dit ontwerp bepalingen voorkomen die aanleiding zouden geven tot het consulteren van de Raad van State. Indien ik ooit het dringend advies van de Raad van State mocht vragen, dan zal ik niet nalaten daarop te wijzen. Daarmee doe ik niets tekort aan de heer Seeuws.

Ik vraag u derhalve uw voorzitter een indicatie te geven hoewel het hem daarna nog vrijstaat naar goeddunken te handelen.

Les membres qui ont la conviction que le projet de loi dont nous avons débattu longuement, hier après-midi et hier soir jusqu'à 22 h 30, pose des problèmes de compétence — ce qui est l'avis exprimé par M. Seeuws — et qu'il convient donc de consulter le Conseil d'Etat, sont priés de se prononcer affirmativement.

Ceux qui ne partagent pas cette opinion ne doivent pas participer au vote. Il n'est pas question d'être « pour » ou « contre » la proposition. Je consulte simplement le Sénat. Pour moi, il s'agira d'une indication quant à la tendance de l'assemblée à cet égard.

Le vote commence.

— Il est procédé au vote.

Er wordt tot stemming overgegaan.

49 membres votent oui.

49 leden stemmen ja.

De Voorzitter. — Ik had mij voorgenomen het advies van de Raad van State in te winnen zo er 61 ja-stemmen zouden zijn, omdat zulks dan in de lijn ligt van de wet van 9 augustus 1980. Aangezien er geen 61 voor-stemmen zijn, vraag ik dus niet het advies van de Raad.

Het woord is aan de heer Wyninckx.

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, de wijze van stemmen verwondert mij. U hebt een voorstel gedaan dat wij ten zeerste waarderen.

Een parlamentslid dat in de vergaderzaal aanwezig is op het moment van de stemming moet zich uitspreken in de ene of de andere richting. Dat is de geldende regel.

Men mag natuurlijk de zaal verlaten, maar men mag niet aanwezig zijn en zich verschuilen achter de anonimiteit om achteraf te kunnen zeggen dat men het over de grond van de zaak wel eens was doch dat men zich in die zin niet heeft uitgesproken.

Ik vind het hoogst merkwaardig dat sommige senatoren in deze zaal hebben geoordeeld geen standpunt te moeten innemen, hoewel zij er wel een hebben.

De heer Van Herreweghe. — Op raad van de Voorzitter, mijnheer Wyninckx.

De Voorzitter. — U moet alles zeggen, mijnheer Wyninckx.

Ik respecteer volledig de vraag van de heer Seeuws vooral omdat men niet het automatisme van de 61 handtekeningen heeft ingeroepen, want, dat had men ook kunnen doen. Had men 61 handtekeningen verzameld, dan was ik er immers toe verplicht geweest het advies van de Raad van State te vragen.

Ik wou zien of 61 leden het verzoek steunden. Dat was voor mij een indicatie. Ik heb mijn verantwoordelijkheid op mij te nemen. Daarover is geen discussie.

De heer Wyninckx. — Maar die stemming stond niet op de agenda, mijnheer de Voorzitter.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, ik constateer dat bij deze stemming het quorum niet is bereikt en dat derhalve de Senaat onvoltallig is.

De Voorzitter. — Het ging hier niet om een quorum, mijnheer Van Ooteghem, indien alle leden van de Senaat — ik meen wat ik zeg — zo trouw aanwezig waren als u, dan zouden zij hier allemaal zijn. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

De heer Luyten. — Dat kunt u in uw verkiezingspamflet schrijven, mijnheer Van Ooteghem, zulke lofwoorden van de Senaatsvoorzitter.

PROJET DE LOI PORTANT CONFIRMATION DE CERTAINS ARRETES ROYAUX PRIS EN EXECUTION DE L'ARTICLE 67, ALINEA 1^{er}, DE LA LOI DU 9 JUILLET 1975 RELATIVE AU CONTROLE DES ENTREPRISES D'ASSURANCES

Vote sur les amendements réservés

ONTWERP VAN WET TOT BEKRACHTIGING VAN ZEKERE KONINKLIJKE BESLUITEN GENOMEN IN UITVOERING VAN ARTIKEL 67, EERSTE LID, VAN DE WET VAN 9 JULI 1975 BETREFFENDE DE CONTROLE DER VERZEKERINGS- NEMINGEN

Stemming over de aangehouden amendementen

M. le Président. — Nous devons procéder maintenant au vote sur les amendements réservés du projet de loi portant confirmation de certains arrêtés royaux pris en exécution de l'article 67, alinéa 1^{er}, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

Wij moeten thans stemmen over de aangehouden amendementen van het ontwerp van wet tot bekrachtiging van zekere koninklijke besluiten genomen in uitvoering van artikel 67, eerste lid, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

M. de Wasseige propose l'insertion d'un article 5 (nouveau) et d'un article 6 (nouveau).

De heer de Wasseige stelt voor een artikel 5 (nieuw) en een artikel 6 (nieuw) in te lassen.

M. de Wasseige est-il d'accord pour que nous procédions à un seul vote sur ces deux amendements?

M. De Wasseige. — Oui, monsieur le Président.

M. le Président. — Nous passons au vote.

Wij gaan over tot de stemming.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

138 membres sont présents.

138 leden zijn aanwezig.

96 votent non.

96 stemmen neen.

37 votent oui.

37 stemmen ja.

5 s'abstiennent.

5 onthouden zich.

En conséquence, les amendements ne sont pas adoptés.

Derhalve zijn de amendementen niet aangenomen.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. Aerts, Aubecq, Bascour, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Demuyter, Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, François, Friederichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lowis, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Reynders, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuysse, Van Ooteghem, Van Rompaey, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

M. Basecq, Mme Coorens, MM. Cudell, De Baere, De Bremaeker, Delcroix, Mme De Pauw-Deveene, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelmeers, Eicher, Geldolf, R. Gillet, Goossens, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Lagasse, Lallemand, Leclercq, Marmenout, Matthys, Minet, Mouton, Op 't Eynde, Pécriaux, Poulain, Seeuws, Toussaint, Trussart, Vandenheve, Van Der Niepen, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Roye et Wyninckx.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Capoen, Delmotte, Hubin, Mme Remy-Oger et M. Rutten.

M. le Président. — Il sera procédé dans un instant au vote sur l'ensemble du projet de loi.

We stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Le Sénat décidera tout à l'heure de la suite de ses travaux. Toutefois, M. de Wasseige, président de la commission de l'Economie, a demandé que nous examinions et votions aujourd'hui encore le projet de loi portant approbation des Actes internationaux relatifs aux conventions sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

L'assemblée est-elle d'accord? (*Assentiment.*)

PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION DES ACTES INTERNATIONAUX SUIVANTS:

1. PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 29 JUILLET 1960 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DOMAINE DE L'ENERGIE NUCLEAIRE, AMENDEE PAR LE PROTOCOLE ADDITIONNEL DU 28 JANVIER 1964;
2. PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 31 JANVIER 1963 COMPLEMENTAIRE A LA CONVENTION DU 29 JUILLET 1960 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DOMAINE DE L'ENERGIE NUCLEAIRE, AMENDEE PAR LE PROTOCOLE ADDITIONNEL DU 28 JANVIER 1984,

FAITS A PARIS LE 16 NOVEMBRE 1982

Discussion générale et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE GOEDKEURING VAN VOLGENDE INTERNATIONALE AKTEN:

1. PROTOCOL HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VERDRAG VAN 29 JULI 1960 INZAKE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE, GEWIJZIGD BIJ HET AANVULLEND PROTOCOL VAN 29 JANUARI 1964;
2. PROTOCOL HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VERDRAG VAN 31 JANUARI 1963 TOT AANVULLING VAN HET VERDRAG VAN 29 JULI 1960 INZAKE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE, GEWIJZIGD BIJ HET AANVULLEND PROTOCOL VAN 28 JANUARI 1964,

OPGEMAAKT TE PARIJS OP 16 NOVEMBER 1982

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi portant approbation des actes internationaux relatifs à deux conventions sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Wij vatten de beraadslaging aan over het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de internationale akten betreffende verdragen inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

Personne ne demandant la parole, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles.

Daar niemand het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en wij gaan over tot de behandeling van de artikelen.

Artikel één luidt:

Artikel 1. Het Protocol, opgemaakt te Parijs op 16 november 1982, houdende wijziging van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964, zal volkomen uitwerking hebben.

Article 1^{er}. Le Protocole, fait à Paris le 16 novembre 1982, portant modification de la Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, sortira son plein et entier effet.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. Het Protocol, opgemaakt te Parijs op 16 november 1982, houdende wijziging van het Verdrag van 31 januari 1963 tot aanvulling van het Verdrag van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, gewijzigd bij het Aanvullend Protocol van 28 januari 1964, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 2. Le Protocole fait à Paris le 16 novembre 1982, portant modification de la Convention du 31 janvier 1963 complémentaire à la Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, sortira son plein et entier effet.

— Aangenomen.

Adopté.

M. le Président. — Il sera procédé tout à l'heure au vote sur l'ensemble du projet de loi.

We stemmen straks over het ontwerp van wet in zijn geheel.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DE
LA DÉFENSE NATIONALE DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1985

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DE LA
DÉFENSE NATIONALE DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1984

Vote

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET
MINISTERIE VAN LANDSVERDEDIGING VOOR HET BEGRO-
TINGSJAAR 1985

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE
BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN LANDSVERDEDI-
GING VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1984

Stemming

M. le Président. — Je propose au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble de ces projets de loi.

Ik stel de Senaat voor één enkele stemming te houden over deze ontwerpen van wet in hun geheel. (*Instemming*)

Le vote commence.

De stemming begint.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

140 membres sont présents.

140 leden zijn aanwezig.

85 votent oui.

85 stemmen ja.

45 votent non.

45 stemmen neen.

10 s'abstiennent.

10 onthouden zich.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

Ils seront soumis à la sanction royale.

Zij zullen aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, Aubecq, Bascour, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Claeys, Clerdent, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléry, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnéa, De Kerpel, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Demuyter, Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, François, Friedrichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lutgen, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pedé, Edg. Peetermans, Reynders, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

M. Basecq, Mme Coorens, MM. Cudell, De Baere, De Bremaeker, Delcroix, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelmeers, Eicher, Geldolf, R. Gillet, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Lagasse, Lallemand, Leclercq, Lowis, Luyten, Mme N. Maes, MM. Marmenout, Matthys, Minet, Mouton, Op 't Eynde, Pécriaux, W. Peeters, Poulain, Seeuws, Thys, Toussaint,

Trussart, Vandenhoeve, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Roye et Wyninckx.

Se sont abstenus:

Hebben zich onthouden:

MM. Capoen, Close, de Clippele, Delmotte, Hubin, R. Maes, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Rutten et Vandezande.

De Voorzitter. — Ik verzoek de leden die zich hebben onthouden, de reden van hun onthouding mede te delen.

Les membres qui se sont abstenus sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

De heer Capoen. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met minister Coens.

M. Close. — Monsieur le Président, je me suis abstenu lors du vote des budgets de la Défense nationale pour trois raisons essentielles, que j'ai explicitées dans mon intervention du 23 avril dernier.

1^o Le budget ne nous permet pas de remplir nos obligations internationales et ne garantit pas notre sécurité; la réorganisation envisagée pour les forces armées en est la preuve.

2^o Rien n'a été fait pour la réserve, élément essentiel de notre défense.

3^o Le programme des hélicoptères antichars, qui accuse un retard de plus de huit ans, est toujours sous le boisseau.

Il y a quarante ans, le camp de concentration où j'étais interné était libéré par les Américains. Nous étions encore une dizaine de survivants sur les septante-cinq arrêtés en 1942.

En m'abstenant sur ce vote, j'espère prévenir le retour de telles situations où nous a conduit, à la fin des années trente, l'esprit de démission, le laxisme, l'impéritie et l'aveuglement. (*Applaudissements sur les bancs libéraux.*)

PROJET DE LOI PORTANT CONFIRMATION DE CERTAINS
ARRÊTES ROYAUX PRIS EN EXECUTION DE L'ARTICLE 67,
ALINEA 1^{er}, DE LA LOI DU 9 JUILLET 1975 RELATIVE AU
CONTROLE DES ENTREPRISES D'ASSURANCES

Vote

ONTWERP VAN WET TOT BEKRACHTIGING VAN ZEKERE
KONINKLIJKE BESLUITEN GENOMEN IN UITVOERING VAN
ARTIKEL 67, EERSTE LID, VAN DE WET VAN 9 JULI 1975
BETREFFENDE DE CONTROLE DER VERZEKERINGS-
ONDERNEMINGEN

Stemming

M. le Président. — Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi portant confirmation de certains arrêtés royaux pris en exécution de l'article 67, alinéa 1^{er}, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het ontwerp van wet tot bekrachtiging van zekere koninklijke besluiten genomen in uitvoering van artikel 67, eerste lid, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

Le vote commence.

De stemming begint.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

138 membres sont présents.

138 leden zijn aanwezig.

Tous votent oui.

Allen stemmen ja.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont pris part au vote :

Hebben aan de stemming deelgenomen :

MM. Aerts, Aubecq, Bascour, Basecq, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Mme Coorens, MM. Cudell, Dalem, De Baere, De Bondt, De Bremaeker, C. De Clercq, T. Declercq, Decléry, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Delcroix, Delmotte, Mme Delruelle-Ghobert, M. Demuyter, Mme De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, De Smeyter, de Wasseige, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Eicher, Février, Flagothier, François, Friederichs, Geldolf, Gerits, Gijss, J. Gillet, Mme L. Gillet, M. R. Gillet, Mme Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hamelle, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Hubin, Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Marmenout, Matthys, Mme Mayence-Goossens, MM. Minet, Mouton, Nicolas, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Péciaux, Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Poulain, Mme Remy-Oger, MM. Reynders, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Toussaint, Trussart, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandenbove, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens, Wyninckx et Leemans.

PROPOSITION DE LOI PORTANT CREATION D'UNE COMMISSION DU TRAVAIL FAMILIAL

Vote

VOORSTEL VAN WET HOUDENDE OPRICHTING VAN EEN COMMISSIE ARBEID TEN BEHOEVE VAN HET GEZIN

Stemming

M. le Président. — Nous passons au vote de l'ensemble de la proposition de loi portant création d'une Commission du travail familial.

Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het voorstel van wet houdende oprichting van een Commissie arbeid ten behoeve van het gezin.

La parole est à Mme Remy pour une explication de vote.

Mme Remy-Oger. — Monsieur le Président, notre groupe s'abstiendra de voter cette proposition de loi, ainsi qu'il l'a fait d'ailleurs en commission.

Il ne veut pas la rejeter purement et simplement car on pourrait exciper de ce vote que nous n'ions la valeur du travail accompli par le membre de la cellule familiale qui reste au foyer. Telle n'est pas notre position.

Nous jugeons ce travail à sa juste valeur, qu'il soit réalisé par celle ou celui qui l'assume à plein temps ou qu'il soit accompli en plus du travail effectué à l'extérieur, cumulant ainsi des missions lourdes et contraignantes, tout en courant des risques identiques d'accidents domestiques ou de surmenage à l'intérieur de la cellule familiale.

Certes, la politique familiale retient toute notre attention, mais elle ne doit pas être menée au détriment ou, plutôt, à l'encontre de l'individu — la femme le plus souvent — qui, par nécessité ou par choix — il s'agit de l'exercice de la liberté individuelle —, travaille à l'extérieur, ce qui n'implique pas une démission de ses devoirs familiaux.

Une des tâches de la Commission du travail familial sera de prendre objectivement en compte ce travail qu'il soit exclusif ou cumulé avec un travail professionnel accompli à l'extérieur.

C'est dans cet espoir que nous adoptons une position d'expectative en ne nous opposant pas au vote de cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Wyninckx voor een stemverklaring.

De heer Wyninckx. — Mijnheer de Voorzitter, tijdens de algemene bespreking hebben wij de redenen uiteengezet waarom wij ons zullen onthouden. Zij stemmen trouwens in grote mate overeen met de argumenten van mevrouw Remy die ons ertoe aanspoorde niet voor dit ontwerp te stemmen. Wij zullen ook niet tegen stemmen. Wij hebben hier trouwens een ander belangrijk argument aangevoerd, namelijk dat de demografische en gezinspolitiek in aanzienlijke mate een gemeenschapsmaterie is. Dat verdient een overweging. Om al deze redenen wensen wij ons te onthouden. (*Applaus op de socialistische banken.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Nelly Maes.

Mevrouw N. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal niet namens mijn fractie spreken maar wel in mijn persoonlijke naam zeggen dat ik, zoals mijn fractie overigens, dit voorstel zal goedkeuren.

Ik vind het uitzonderlijk nuttig dat de Senaat die in hoge mate uit mannen bestaat, zich gaat verdiepen in het probleem van de huishoudelijke arbeid ten einde een behoorlijke taakverdeling binnen de gezinnen op een verantwoorde wijze te organiseren. (*Applaus op talrijke banken.*)

De Voorzitter. — Wij gaan over tot de stemming.

Nous passons au vote.

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

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

138 membres sont présents.

138 leden zijn aanwezig.

97 votent oui.

97 stemmen ja.

41 s'abstiennent.

41 onthouden zich.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre de représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Aerts, Aubecq, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléry, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Demuyter, Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, François, Friederichs, Gerits, Gijss, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lowis, Lutgen, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Reynders, Rutten, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Ooteghem, Van Rompaey, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

M. Basecq, Mme Coorens, MM. Cudell, De Baere, De Bremaeker, Delcroix, Delmotte, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelmeers, Eicher, Geldolf, R. Gillet, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Hubin, Lagasse, Leclercq, Luyten, Marmenout, Matthys, Minet, Mouton, Op 't Eynde, Péciaux, Poulain, Mme Remy-Oger, MM. Seeuws, Toussaint, Trussart, Vanden-

hove, Van Der Niepen, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Roye et Wyninckx.

De Voorzitter. — Ik verzoek de heer Luyten de reden van zijn onthouding mede te delen.

De heer Luyten. — Mijnheer de Voorzitter, na wat mijn partijgenoot over taakverdeling in het huishouden heeft gezegd, moet ik mij onthouden omdat ik niet getrouwd ben. (*Gelach.*)

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 8 VAN DE ARBEIDSWET VAN 16 MAART 1971

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN HET KONINKLIJK BESLUIT NR. 78 VAN 10 NOVEMBER 1967 BETREFFENDE DE GENEESKUNST, DE UITOEFENING VAN DE DAARAAN VERBONDEN BEROEPEN EN DE GENEESKUNDIGE COMMISSIES.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE ARTIKELEN 5 EN 9 VAN DE WET VAN 12 APRIL 1965 BETREFFENDE DE BESCHERMING VAN HET LOON DER WERKNEMERS

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 30 JULI 1963 BETREFFENDE HET VERHUREN VAN FILMS BESTEMD VOOR COMMERCIELE VERTONING

Stemming

PROJET DE LOI MODIFIANT L'ARTICLE 8 DE LA LOI DU 16 MARS 1971 SUR LE TRAVAIL

PROJET DE LOI MODIFIANT L'ARRETE ROYAL N° 78 DU 10 NOVEMBRE 1967 RELATIF A L'ART DE GUERIR, A L'EXERCICE DES PROFESSIONS QUI S'Y RATTACHENT ET AUX COMMISSIONS MEDICALES

PROJET DE LOI MODIFIANT LES ARTICLES 5 ET 9 DE LA LOI DU 12 AVRIL 1965 CONCERNANT LA PROTECTION DE LA REMUNERATION DES TRAVAILLEURS

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 30 JUILLET 1963 RELATIVE A LA LOCATION DES FILMS DESTINES A LA PROJECTION COMMERCIALE

Vote

De Voorzitter. — Ik stel de Senaat voor één enkele stemming te houden over deze ontwerpen van wet in hun geheel.

Je propose au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble de ces projets de loi. (*Assentiment.*)

De stemming begint.

Le vote commence.

— Il est procédé au vote nominatif sur l'ensemble des projets de loi.

Er wordt tot naamstemming overgegaan over de ontwerpen van wet in hun geheel.

136 membres sont présents.

136 leden zijn aanwezig.

Tous votent oui.

Allen stemmen ja.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

Het eerste, het tweede en het vierde ontwerp zullen aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Le premier, le deuxième et le quatrième projets seront soumis à la sanction royale.

Het derde ontwerp zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Le troisième projet sera transmis à la Chambre des représentants.

Ont pris part au vote:

Hebben aan de stemming deelgenomen:

MM. Aerts, Aubecq, Basecq, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Mme Coorens, MM. Cudell, Dalem, De Baere, De Bondt, De Bremacker, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Delcroix, Delmotte, Mme Delruelle-Ghobert, M. Demuyter, Mme De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Smeyter, de Wasseige, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Eicher, Février, Flagothier, François, Friederichs, Geldolf, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, M. R. Gillet, Mme Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hamelle, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Hubin, Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lallemand, Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Marmenout, Matthys, Mme Mayence-Goossens, MM. Minet, Mouton, Nicolas, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pécriaux, Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Poulain, Mme Remy-Oger, MM. Reynders, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Toussaint, Trussart, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenaabeele, Van den Broeck, Vandenhove, Vanderborgh, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens, Wyninckx et Leemans.

VOORSTEL VAN WET WAARBIJ AAN DE GEMEENTE ZOUT-LEEUW OPNIEUW DE TITEL VAN STAD WORDT VERLEEND

ONTWERP VAN WET WAARBIJ AAN DE GEMEENTE LANDEN OPNIEUW DE TITEL VAN STAD WORDT VERLEEND

ONTWERP VAN WET TOT TOEKENNING VAN DE TITEL VAN STAD AAN DE GEMEENTE HOOGSTRATEN

ONTWERP VAN WET WAARBIJ AAN DE GEMEENTE GEMBLOUX DE TITEL VAN STAD WORDT VERLEEND

ONTWERP VAN WET TOT TOEKENNING VAN DE TITEL VAN STAD AAN DE GEMEENTE HERENTALS

ONTWERP VAN WET WAARBIJ AAN DE GEMEENTE BREE DE TITEL VAN STAD WORDT VERLEEND

Stemming

PROPOSITION DE LOI RESTITUANT A LA COMMUNE DE LEAU LE TITRE DE VILLE

PROJET DE LOI RESTITUANT A LA COMMUNE DE LANDEN LE TITRE DE VILLE

PROJET DE LOI ACCORDANT LE TITRE DE VILLE A LA COMMUNE D'HOOGSTRATEN

PROJET DE LOI TENDANT A ACCORDER LE TITRE DE VILLE A LA COMMUNE DE GEMBLOUX

PROJET DE LOI ACCORDANT LE TITRE DE VILLE A LA COMMUNE D'HERENTALS

PROJET DE LOI ACCORDANT LE TITRE DE VILLE A LA COMMUNE DE BREE

Vote

De Voorzitter. — Ik stel de Senaat voor één enkele stemming te houden over deze ontwerpen van wet in hun geheel.

Je propose au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble de ces projets de loi. (*Assentiment.*)

De stemming begint.

Le vote commence.

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

Er wordt tot naamstemming overgegaan over het voorstel van wet en de ontwerpen van wet in hun geheel.

136 membres sont présents.

136 leden zijn aanwezig.

Tous votent oui.

Allen stemmen ja.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

Le premier sera transmis à la Chambre des représentants.

Het eerste zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Les autres seront soumis à la sanction royale.

De andere zullen aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

Ont pris par au vote:

Hebben aan de stemming deelgenomen:

MM. Aerts, Aubecq, Basecq, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Mme Coorens, MM. Cudell, Dalem, De Baere, De Bondt, De Bremaeker, C. De Clercq, T. De Clercq, Decléty, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Delcroix, Delmotte, Mme Delruelle-Ghobert, M. Demuyter, Mme De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, De Smeyter, de Wasseige, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeeers, Eicher, Février, Flagothier, François, Friederichs, Geldolf, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, M. R. Gillet, Mme Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hamelle, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Hubin, Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, R. Maes, Mainil, Marmenout, Matthys, Mme Mayence-Goossens, MM. Minet, Mouton, Nicolas, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pécriaux, Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Poulain, Mme Remy-Oger, MM. Reynders, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Toussaint, Trussart, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uytendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandenhove, Vanderborgh, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuys, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens, Wyninckx et Leemans.

ONTWERP VAN WET TOT INSTELLING VAN DE PLAATSAAN- DUIDINGEN «WAASLANDHAVEN» EN «KALLOSLUIS» ALS OFFICIELE BENAMINGEN

Stemming

PROJET DE LOI OFFICIALISANT LES NOMS «WAASLAND- HAVEN» ET «KALLOSLUIS»

Vote

De Voorzitter. — Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het ontwerp van wet tot instelling van de plaatsaanduidingen «Waastrandhaven» en «Kallosluis» als officiële benamingen.

Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi officialisant les noms «Waastrandhaven» et «Kallosluis».

Het woord is aan mevrouw Nelly Maes voor een stemverklaring.

Mevrouw N. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, wij zullen dit ontwerp goedkeuren.

Wij leggen er wel de nadruk op dat de ingreep van de Senaat ertoe geleid heeft dat de benaming, zoals zij van de Kamer is gekomen, werd veranderd en nu in elk geval linguïstisch meer verantwoord is. Een Antwerpse Waastrandhaven is eigenlijk een term die weinig zin heeft.

Ik waarschuw ervoor dat het geven van een naam de promotie van het linkeroevergebied niet automatisch verzekert, integendeel. Wij hebben daar grote zorgen over.

Er zijn reeds bepaalde linkeroeverinstanties in het leven geroepen door de wet-Chabert, die op ongeveer een dozijn uitvoeringsbesluiten wacht om operationeel te worden.

Een van deze linkeroeverinstanties, die overigens weinig activiteit aan den dag legt, heeft de promotie van het linkeroevergebied toevertrouwd aan de Antwerpse vereniging Assiport in de hoop dat de tot nog toe in gebreke gebleven promotie daardoor zal verbeteren.

Assiport neemt zich voor de promotie van dit gebied te verzekeren in samenhang met de promotie van de Antwerpse haven. Daarover bestaat een eenheidsconcept bij Assiport.

Ik vermeldde reeds het uitblijven van de uitvoeringsbesluiten bij de wet-Chabert.

Ik vermeld tevens dat de op het ogenblik nog bestaande gedecentraliseerde afdeling van Openbare Werken, de dienst Linkerscheldeover, toentertijd als grote compensatie voor de verandering van bestemming van het linkeroevergebied werd opgericht, met het doel, zoals men in de streek zegde, de zwarte vlaggen binnen te halen. Die dienst kreeg van de regering zeer grote bevoegdheden in het begeleiden van de infrastructuurele verbouwing van dit gebied. De betrokken dienst heeft niet langer bevoegdheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Hij is ook niet bevoegd voor de Liefkenshoektunnel noch voor de grote ring.

Ik ben wel bereid de benaming «Waastrandhaven» goed te keuren maar ik ben niet blij met deze dode mus. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Wij gaan over tot de stemming.

Nous passons au vote.

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

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

135 membres sont présents.

135 leden zijn aanwezig.

134 votent oui.

134 stemmen ja.

1 s'abstient.

1 onthoudt zich.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera renvoyé à la Chambre des représentants.

Het zal terug naar de Kamer van volksvertegenwoordigers worden gezonden.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aubecq, Bascour, Basecq, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Mme Coorens, MM. Dalem, De Baere, De Bondt, De Bremaeker, C. De Clercq, T. De Clercq, Decléty, de Clippele, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Delcroix, Delmotte, Mmes Delruelle-Ghobert, De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, De Smeyter, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeeers, Eicher, Février, Flagothier, François, Friederichs, Geldolf, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, M. R. Gillet, Mme Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hamelle, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Hubin, Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lallemand, Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Marmenout, Matthys, Mme Mayence-Goossens, MM. Minet, Mouton, Nicolas, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pécriaux, Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Poulain, Mme Remy-Oger,

MM. Reynders, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Toussaint, Trussart, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenaabee, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandenhove, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens, Wyninckx et Leemans.

S'est abstenu :

Heeft zich onthouden :

M. de Wasseige.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE GOEDKEURING VAN VOLGENDE INTERNATIONALE AKTEN :

1. PROTOCOL HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VERDRAG VAN 29 JULI 1960 INZAKE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE, GEWIJZIGD BIJ HET AANVULLEND PROTOCOL VAN 28 JANUARI 1964;
2. PROTOCOL HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VERDRAG VAN 31 JANUARI 1963 TOT AANVULLING VAN HET VERDRAG VAN 29 JULI 1960 INZAKE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE, GEWIJZIGD BIJ HET AANVULLEND PROTOCOL VAN 28 JANUARI 1964,

OPGEMAAKT TE PARIJS OP 16 NOVEMBER 1982

Stemming

PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION DES ACTES INTERNATIONAUX SUIVANTS :

1. PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 29 JUILLET 1960 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DOMAINE DE L'ENERGIE NUCLEAIRE, AMENDEE PAR LE PROTOCOLE ADDITIONNEL DU 29 JANVIER 1964;
2. PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 31 JANVIER 1963 COMPLEMENTAIRE A LA CONVENTION DU 29 JUILLET 1960 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DOMAINE DE L'ENERGIE NUCLEAIRE, AMENDEE PAR LE PROTOCOLE ADDITIONNEL DU 28 JANVIER 1984,

FAITS A PARIS LE 16 NOVEMBRE 1982

Vote

De Voorzitter. — Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van internationale akten.

Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi portant approbation d'actes internationaux.

De stemming begint.

Le vote commence.

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

Er wordt tot naamstemming overgegaan over het ontwerp.

132 membres sont présents.

132 leden zijn aanwezig.

Tous votent oui.

Allen stemmen ja.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont pris part au vote :

Hebben aan de stemming deelgenomen :

MM. Aubecq, Bascour, Basecq, Bens, Bocq, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Mme Coorens, MM. Dalem, De Baere, De Bondt, De Bremaeker, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, de Clippele, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Delmotte, Mmes Delruelle-Ghobert, De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, De Smeyter, de Wasseige, Mme D'Hondt-Van Opendenbosch, MM. Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Eicher, Février, Flagothier, François, Friederichs, Geldolf, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, M. R. Gillet, Mme Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hismans, Holsbeke, Hubin, Kenens, Kevers, Lagneau, Lallemand, Leclercq, Lowis, Lutgen, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Marmenout, Matthys, Mme Mayence-Goossens, MM. Minet, Mouton, Nicolas, Noerens, Op 't Eynde, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Péciaux, Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Poulain, Mme Remy-Oger, MM. Reynders, Rutten, Seeuws, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Toussaint, Trussart, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenaabee, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandenhove, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Van Roye, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens, Wyninckx et Leemans.

PROJET DE LOI SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DOMAINE DE L'ENERGIE NUCLEAIRE

Vote

ONTWERP VAN WET INZAKE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE

Stemming

M. le Président. — Nous passons au vote de l'ensemble du projet de loi relatif à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Wij gaan over tot de stemming over het geheel van het ontwerp van wet betreffende wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van kernenergie.

La parole est à M. Trussart pour une explication de vote.

M. Trussart. — Monsieur le Président, j'ai tenté par mes interventions et mes amendements, aussi bien en commission qu'au cours de la discussion en séance publique, de montrer que réussir la mise au point, sur le plan technique, d'un projet de loi bien charpenté et réaliser un ensemble cohérent en matière de législation nationale et internationale relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, travail qui, à peu de chose près, a été accompli, n'était pas suffisant et certainement pas un but en soi.

L'objectif primordial doit être, selon nous, d'offrir aux populations concernées un maximum de protection en matière de réparation des dommages à l'égard d'une industrie qu'on leur impose, industrie qui leur fait courir au demeurant des risques démesurément élevés étant donné les caractéristiques connues des accidents nucléaires.

Tous les calculs de probabilité du monde n'y changeront rien!

J'ose affirmer que cet objectif est loin d'être atteint. Et pourtant, il aurait pu être partiellement rencontré par l'adoption des amendements que nous avons proposés. Si ce projet peut être présenté comme une amélioration par rapport à la loi de 1966, ce n'est que sur les plans juridique et structurel ainsi que de la mise en concordance avec des conventions internationales; en ce qui concerne les garanties de dédommagement, aucun pas n'a été franchi, tout au plus un saut de puce.

De plus, le report sur l'Etat, donc sur la collectivité, de la majeure partie de la charge liée à la réparation des dommages, risque de plonger brutalement le Trésor public dans des difficultés insurmontables au cas où, par malheur, un accident de gravité, même pas moyenne, survient.

A cet égard, je me dois de signaler que, dans le courant du mois de février dernier, la chaîne de télévision américaine CBS a révélé, sur base d'une étude toute récente, que le taux de décès par cancer dans trois communes proches de la centrale de Three Mile Island est sept fois plus élevé que la moyenne nationale.

Manifestement, ce projet est en définitive destiné à rassurer la population, en la trompant, et à lui faire avaler, même de travers, la dragée nucléaire sans provoquer — c'est cela l'essentiel — la plus petite difficulté aux producteurs d'électricité.

C'est un choix qu'avec le gouvernement vous avez fait, monsieur le ministre. Les écologistes sont sans doute des utopistes — et c'est certainement un bien en cette époque où un trop grand nombre fait du rase-mottes — mais ils ne sauraient être qualifiés de farceurs.

C'est pourquoi ils voteront contre ce projet. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo-Agalev.*)

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

De heer Op 't Eynde. — Mijnheer de Voorzitter, de SP zal zich bij deze stemming onthouden. De redenen daartoe werden voldoende uiteengezet tijdens de algemene bespreking van het ontwerp.

Het is logisch dat wij alleszins voorstander zijn van een wettelijke regeling van de aansprakelijkheid, maar anderzijds kunnen wij dit ontwerp niet goedkeuren omdat de geplande schadeloosstellingen ontoereikend zijn. Wij moeten ons dus onthouden.

M. le Président. — La parole est à M. de Wasseige pour une explication de vote.

M. de Wasseige. — Monsieur le Président, le projet de loi qui nous est soumis, qui a été très travaillé en commission à la suite de l'examen simultané d'une proposition portant sur le même objet, nous permet de sortir, enfin, d'une situation minable dans le domaine des assurances nucléaires et eu égard aux risques que font peser sur nous les centrales nucléaires.

Nous appliquons enfin les conventions qui ont été ratifiées en 1966. Dans la mesure où la Chambre pourra nous suivre à bref délai — espérons cette année encore — nous allons nous conformer après vingt ans aux conventions internationales.

Ce projet ne nous donne pas entière satisfaction, loin de là. Il faudra aller plus loin en matière de garantie à l'égard des éventuelles victimes et dans la partie qui doit normalement incomber aux exploitants de centrales nucléaires.

Tout bien pesé, compte tenu de la situation actuelle, nous voterons ce projet sur lequel il faudra cependant revenir ultérieurement, mais en cette matière, mieux vaut faire une petite pas que de ne pas en faire du tout. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le Président. — Nous passons au vote.

Wij gaan over tot de stemming.

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

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

133 membres sont présents.

133 leden zijn aanwezig.

114 votent oui.

114 stemmen ja.

4 votent non.

4 stemmen neen.

15 s'abstiennent.

15 onthouden zich.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Derhalve is het ontwerp van wet aangenomen.

Il sera transmis à la Chambre des représentants.

Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aubecq, Basecq, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Capoen, Clacys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Mme Coorens, MM. Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléry, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Delcroix, Delmotte, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, de Wasseige, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Eicher, Février, Flagothier, François, Friederichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, M. R. Gillet, Mme Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hismans, Kenens, Kevers, Lagneau, Lallemand, Leclercq, Lowis, Lutgen, Luyten, Mme N. Maes, MM. R. Maes, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Minet, Mouton, Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pécriaux, Pede, Edg. Peetermans, P. Peeters, W. Peeters, Poulain, Reynders, Rutten, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Thys, Tilquin, Toussaint, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborgh, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vandezande, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van In, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Ooteghem, Van Rompaey, Vermeiren, Waltiel, Weckx, Windels, Wintgens en Leemans.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

MM. Hamelle, Trussart, Mme Van Puymbroeck et M. Van Roye.

Se sont abstenus:

Hebben zich onthouden:

MM. De Baere, De Bremaeker, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyster, Egelmeers, Geldolf, Holsbeke, Hubin, Marmenout, Matthys, Op 't Eynde, Mme Remy-Oger, MM. Seeuws, Vandenhove et Van Der Niepen.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW N. MAES TOT DE HEER COENS, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER «DE TOESTAND VAN HET LAGER ONDERWIJS TE VOEREN»

Stemming over de eenvoudige motie

INTERPELLATION DE MME N. MAES A M. COENS, MINISTRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, SUR «LA SITUATION DE L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE A FOURON»

Vote sur la motion pure et simple

De Voorzitter. — Dames en heren, tot besluit van de interpellatie van mevrouw Nelly Maes werden twee moties ingediend,

Mesdames, messieurs, deux motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de madame Nelly Maes.

De ene, de eenvoudige motie, door de heren Van Herreweghe en Bascour, mevrouw Delruelle en de heer Sondag, luidt:

«De Senaat,

Gehoord de interpellatie van mevrouw Nelly Maes en het antwoord van de minister van Onderwijs,

Gaat over tot de orde van de dag.»

«Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de Mme Nelly Maes et la réponse du ministre de l'Éducation nationale,

Passe à l'ordre du jour.»

De andere, door de heren Van In en Vandezande, luidt:

«De Senaat,

Gehoord de interpellatie van mevrouw Nelly Maes en het antwoord van de minister,

Sommeert de regering af te zien van alle steun aan de verfransingshaarden in Voeren en in het bijzonder geen geld van de Nederlandse Onderwijsbegroting tot dit doel aan te wenden.»

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de Mme Nelly Maes et la réponse du ministre,

Somme le gouvernement de renoncer à toute aide aux foyers de francisation à Fouron et en particulier de ne pas affecter à cette fin des fonds provenant du budget de l'Education nationale du régime néerlandais. »

Overeenkomstig ons reglement stemmen wij over de eenvoudige motie die de voorrang heeft.

Conformément à notre règlement, nous votons sur la motion pure et simple qui bénéficie de la priorité.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

129 membres sont présents.

129 leden zijn aanwezig.

84 votent oui.

84 stemmen ja.

37 votent non.

37 stemmen neen.

8 s'abstiennent.

8 onthouden zich.

En conséquence, la motion pure et simple est adoptée.

Derhalve is de eenvoudige motie aangenomen.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Aubecq, Bascour, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. De Clercq, Decléty, de Clippele, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, François, Friederichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lutgen, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, Reynders, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

M. Basecq, Mme Coorens, MM. De Baere, De Bremaeker, Delcroix, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelmeeers, Eicher, Geldolf, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Lallemand, Lowis, Luyten, Mme N. Maes, MM. Marmenout, Minet, Mouton, Op 't Eynde, Péciaux, W. Peeters, Seeuws, Thys, Toussaint, Trussart, Vandenhove, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck et M. Van Roye.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Capoen, Delmotte, Hubin, R. Maes, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Rutten et Vandezande.

INTERPELLATIONS JOINTES :

- a) DE M. POULLET AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DES CLASSES MOYENNES SUR « LE TAUX DE LA TAXE A LA VALEUR AJOUTEE APPLIQUE DANS LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION », ET

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1984-1985
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1984-1985

- b) DE M. DE CLIPPELE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DES CLASSES MOYENNES SUR « L'ANNONCE FAITE PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES, ET SELON LAQUELLE LE TAUX DE LA TVA POUR LA CONSTRUCTION REPASSERAIT DE 6 À 17 P.C. AU PREMIER JANVIER 1986 »

Vote sur la motion pure et simple

SAMENGEVOEGDE INTERPELLATIES :

- a) VAN DE HEER POULLET TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN EN MIDDENSTAND OVER « HET PERCENTAGE VAN DE BELASTING OVER DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE BOUWSECTOR », EN
- b) VAN DE HEER DE CLIPPELE TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN EN MIDDENSTAND OVER « DE MEDEDELING VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN DAT HET BTW-TARIEF VOOR DE BOUW OP 1 JANUARI 1986 VAN 6 PCT. OPNIEUW VERHOOGD WORDT TOT 17 PCT. »

Stemming over de eenvoudige motie

M. le Président. — Mesdames, messieurs, deux motions ont été déposées en conclusion des interpellations de MM. Pouillet et de Clippele.

Dames en heren, tot besluit van de interpellatie van de heren Pouillet en de Clippele werden twee moties ingediend.

L'une, pure et simple, par Mme Delruelle et M. Bascour, est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Ayant entendu les interpellations de MM. Pouillet et de Clippele et la réponse du secrétaire de l'Etat,

Passe à l'ordre du jour. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellaties van de heren Pouillet en de Clippele en het antwoord van de staatssecretaris

Gaat over tot de orde van de dag. »

L'autre, par M. Lepaffe et Van Ooteghem, est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Après avoir entendu les interpellations de MM. Pouillet et de Clippele, Prie le gouvernement de proroger au moins pour l'année 1986 la réduction à 6 p.c. de la TVA pour la construction. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellaties van de heren Pouillet en de Clippele,

Verzoekt de regering de toepassing van de BTW van 6 pct. op het bouwbedrijf te verlengen tot het jaar 1986. »

Conformément à notre règlement, nous votons sur la motion pure et simple qui bénéficie de la priorité.

Overeenkomstig ons reglement stemmen wij over de eenvoudige motie die de voorrang heeft.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

127 membres sont présents.

127 leden zijn aanwezig.

81 votent oui.

81 stemmen ja.

8 votent non.

8 stemmen neen.

8 s'abstiennent.

8 onthouden zich.

En conséquence, la motion pure et simple est adoptée.

Derhalve is de eenvoudige motie aangenomen.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Aubecq, Bascour, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, Février, Flagothier, François, Friedrichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lagneau, Lutgen, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, Reynders, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Van Rompaey, Vermeiren, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

M. Basecq, Mme Coorens, MM. De Baere, De Bremaeker, de Clippele, Delcroix, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelmeers, Eicher, Geldolf, R. Gillet, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Lowis, Luyten, Mme N. Maes, MM. Marmenout, Minet, Mouton, Op 't Eynde, Pécriaux, W. Peeters, Seeuws, Thys, Toussaint, Trussart, Vandenhove, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck et M. Van Roye.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Capoen, Delmotte, Hubin, R. Maes, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Rutten et Vandezande.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VAN OOTEGHEM TOT DE STAATSSECRETARIS VOOR VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU OVER «DE WANTOESTANDEN IN DE VLEESKEURING EN -HANDEL EN DE GEVAREN HIERVAN VOOR DE VOLKSGEZONDHEID»

Stemming over de eenvoudige motie

INTERPELLATION DE M. VAN OOTEGHEM AU SECRETAIRE D'ETAT A LA SANTE PUBLIQUE ET A L'ENVIRONNEMENT SUR «LES SITUATIONS INTOLERABLES DANS LE SECTEUR DE L'EXPERTISE ET DU COMMERCE DES VIANDES ET LES RISQUES QUI EN RESULTENT POUR LA SANTE PUBLIQUE»

Vote sur la motion pure et simple

De Voorzitter. — Dames en heren, tot besluit van de interpellatie van de heer Van Ooteghem werden twee moties ingediend.

Mesdames, messieurs, deux motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Van Ooteghem.

De ene, de eenvoudige motie, door de heren Van Herreweghe en Sondag en mevrouw Delruelle, luidt;

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Van Ooteghem et la réponse du secrétaire d'Etat à la Santé publique,

Passe à l'ordre du jour. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Van Ooteghem en het antwoord van de staatssecretaris voor Volksgezondheid,

Gaat over tot de orde van de dag. »

De andere, door mevrouw Van Puymbroeck en de heren Van In, Capoen, Luyten en de Clippele, luidt:

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Van Ooteghem over de wantoestanden in de vleeskeuring en -handel en de gevaren hiervan voor de volksgezondheid en het antwoord van de staatssecretaris,

Drukt zijn verontwaardiging uit over de laksheid van het departement van Volksgezondheid ten aanzien van de handel in scheikundige hormonen,

Onttrekt zijn vertrouwen aan de verantwoordelijke staatssecretaris en verzoekt hem zijn ontslag in te dienen. »

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Van Ooteghem sur les abus en matière d'expertise et de commerce des viandes et sur les dangers qui en résultent pour la santé publique, ainsi que la réponse du secrétaire d'Etat,

Exprime son indignation au sujet du laxisme du département de la Santé publique à l'égard du commerce des hormones chimiques,

Retire sa confiance au secrétaire d'Etat responsable et l'invite à présenter sa démission. »

Overeenkomstig ons reglement stemmen wij over de eenvoudige motie die de voorrang heeft.

Conformément à notre règlement, nous votons sur la motion pure et simple qui bénéficie de la priorité.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

128 membres sont présents.

128 leden zijn aanwezig.

82 votent oui.

82 stemmen ja.

38 votent non.

38 stemmen neen.

8 s'abstiennent.

8 onthouden zich.

En conséquence, la motion pure et simple est adoptée.

Derhalve is de eenvoudige motie aangenomen.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Aubecq, Bascour, Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Bossicart, Califice, Claeys, Clerdent, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, François, Friedrichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagneau, Lutgen, Luyten, Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Nicolas, Noerens, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Edg. Peetermans, Reynders, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vangronsveld, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

M. Basecq, Mme Coorens, MM. De Baere, De Bremaeker, de Clippele, Delcroix, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, de Wasseige, Donnay, Egelmeers, Eicher, Geldolf, R. Gillet, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hismans, Lallemand, Lowis, Mme N. Maes, MM. Marmenout, Minet, Mouton, Op 't Eynde, Pécriaux, W. Peeters, Seeuws, Thys, Toussaint, Trussart, Vandenhove, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Mme Van Puymbroeck et M. Van Roye.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. Capoen, Delmotte, Hubin, R. Maes, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Rutten et Vandezande.

ORDRE DES TRAVAUX

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — Mesdames, messieurs, avant de lever la présente séance, je désire vous consulter sur le point de savoir si nous allons procéder à 20 heures aux votes qui sont encore à notre ordre du jour. Je pense que nous devons prévoir une heure pour le vote des amendements et des articles réservés et le vote de l'ensemble du projet de loi concernant l'enseignement.

U zult het mij niet ten kwade duiden dat ik mij eerst tot fractievoorzitters van de meerderheid richt. Gaan zij ermede akkoord nog te stemmen tussen 20 en 21 uur. (*Instemming.*)

Il n'y aura normalement plus de vote après 21 heures.

La parole est à M. Hubin.

M. Hubin. — Monsieur le Président, j'avais accepté de paier avec M. Pouillet, mais je n'avais pas prévu que des votes auraient lieu aussi tard. Il ne me sera pas possible de rester après 20 heures.

De Voorzitter. — Wij stemmen dus tussen 20 en 21 uur.

Nadien bespreken wij de artikelen en de amendementen van het ontwerp van wet betreffende de bescherming en het welzijn der dieren.

Als er nog tijd overblijft, kunnen we eventueel het voorstel van wet betreffende de Economische Hogeschool Limburg en het ontwerp van wet betreffende de *Faculté polytechnique de Mons* bespreken.

Ik wil uitdrukkelijk stellen dat wij onze werkzaamheden beëindigen tussen 22 u. 15 en 22 u. 30. Ik vestig er bovendien uw aandacht op dat er nog andere ontwerpen en voorstellen moeten worden behandeld.

Morgennamiddag horen we de mondelinge vragen en één interpellatie.

We kunnen dus gewoon onze werkzaamheden vandaag voortzetten tot 22 u. 30 en onze agenda morgennamiddag verder afhandelen.

Na 21 uur zouden er vandaag geen stemmingen meer plaatsvinden.

Is de Senaat het eens met deze regeling van de werkzaamheden?

Le Sénat est-il d'accord sur cet ordre des travaux? (*Assentiment.*)

Dan is daartoe besloten.

Il en sera ainsi.

Dan onderbreken wij hier onze werkzaamheden.

ONTWERP VAN WET — PROJET DE LOI

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De regering heeft ingediend een ontwerp van wet houdende goedkeuring van volgende internationale akten:

a) Verdrag inzake de toetreding van het koninkrijk Denemarken, Ierland en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland tot het Verdrag van 27 september 1968 betreffende de rechterlijke

bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, alsmede tot het Protocol van 3 juni 1971 betreffende de uitlegging daarvan door het Hof van justitie, ondertekend te Luxemburg op 9 oktober 1978;

Le gouvernement a déposé un projet de loi portant approbation des actes internationaux suivants:

a) Convention relative à l'adhésion du royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au Protocole du 3 juin 1971 concernant son interprétation par la Cour de justice, signée à Luxembourg le 9 octobre 1978;

b) Verdrag inzake de toetreding van de Helleense Republiek tot het Verdrag van 27 september 1968 alsmede tot het Protocol van 3 juni 1971, ondertekend te Luxemburg op 25 oktober 1982.

b) Convention relative à l'adhésion de la République hellénique à la Convention du 27 septembre 1968 ainsi qu'au Protocole du 3 juin 1971, signée à Luxembourg le 25 octobre 1982.

Dit ontwerp van wet zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Ce projet de loi sera imprimé et distribué.

Het wordt verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

Il est renvoyé à la commission des Relations extérieures.

INTERPELLATION — INTERPELLATIE

Demande — Verzoek

M. le Président. — M. Désir désire interpellier le Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique ainsi que le ministre des Relations extérieures sur «l'abstention du délégué permanent de la Belgique lors du vote au Conseil de l'Europe sur le projet de Charte de l'autonomie locale».

De heer Désir wenst de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt evenals de minister van Buitenlandse Betrekkingen te interpellieren over «de onthouding van de permanente vertegenwoordiger van België in de Raad van Europa bij de stemming over het ontwerp van Handvest van de lokale autonomie».

La date de cette interpellation sera fixée ultérieurement.

De datum van deze interpellatie zal later worden bepaald.

De Senaat vergadert opnieuw vanavond te 20 uur.

Le Sénat se réunira ce soir à 20 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(*De vergadering wordt gesloten te 19 u. 05.*)

(*La séance est levée à 19 h 05.*)

2524