

SEANCE DU JEUDI 21 MAI 1987
VERGADERING VAN DONDERDAG 21 MEI 1987ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2038.

MESSAGES:

Page 2038.

Chambre des représentants

PROPOSITIONS (Prise en considération):

Page 2038.

Mme Lieten-Croes et consorts. — Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 27 juin 1974 fixant au 1^{er} avril 1972 les échelles des fonctions des membres du personnel directeur et enseignant, du personnel auxiliaire d'éducation, du personnel paramédical des établissements d'enseignement de l'Etat, des membres du personnel du service d'inspection chargé de la surveillance de ces établissements, des membres du personnel du service d'inspection de l'enseignement primaire subventionné et les échelles des grades du personnel des centres psycho-médico-sociaux de l'Etat.

Mme Delruelle-Ghobert. — Proposition de loi visant à dispenser un enseignement général aux jeunes hospitalisés pour une longue durée.

MM. Vaes et Gryp. — Proposition de résolution concernant la pollution des eaux côtières de la mer du Nord.

Mmes Delruelle-Ghobert et Herman-Michielsens. — Proposition de résolution relative à la discrimination raciale et au sionisme.

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2038.

BOODSCHAPPEN:

Bladzijde 2038.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

VOORSTELLEN (Inoverwegingneming):

Bladzijde 2038.

Mevrouw Lieten-Croes c.s. — Voorstel van wet houdende wijziging van het koninklijk besluit van 27 juni 1974 waarbij op 1 april 1972 worden vastgesteld de schalen verbonden aan de ambten van de leden van het bestuurs- en onderwijzend personeel, van het opvoedend hulppersoneel en van het paramedisch personeel bij de rijksonderwijsinrichtingen, aan de ambten van de leden van de inspectiedienst, belast met het toezicht op deze inrichtingen en aan de ambten van de leden van de inspectiedienst van het gesubsidieerd lager onderwijs, en de schalen verbonden aan de graden van het personeel van de psycho-medisch-sociale centra van de Staat.

Mevrouw Delruelle-Ghobert. — Voorstel van wet betreffende het algemeen onderwijs te geven aan jongeren die voor lange tijd in een ziekenhuis zijn opgenomen.

De heren Vaes en Gryp. — Voorstel van resolutie betreffende de verontreiniging van de kustwateren van de Noordzee.

Mevrouw Delruelle-Ghobert en mevrouw Herman-Michielsens. — Voorstel van resolutie inzake de rassendiscriminatie en het zionisme.

INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation de M. Grosjean au ministre des Communications et du Commerce extérieur sur « la démission de l'administrateur-délégué de la Société nationale des chemins de fer belges » (reprise).

Interpellation de Mme Aelvoet au ministre des Communications et du Commerce extérieur sur « sa politique menée vis-à-vis de la SNCB » (reprise).

Interpellation jointe de M. Hazette au ministre des Communications et du Commerce extérieur sur « l'interruption des travaux d'électrification de certaines lignes de la SNCB ».

Orateurs : M. Grosjean, Mme Aelvoet, MM. Hazette, Eicher, De Bondt, M. De Croo, ministre des Communications et du Commerce extérieur, p. 2038. et p. 2048.

Interpellation de M. Content au secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture sur « l'application de la politique communautaire en matière de pêche ».

Orateurs : MM. Content, Van In, M. De Keersmaecker, secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture, adjoint au ministre des Relations extérieures, p. 2052.

PROPOSITION DE LOI (Vote réservé):

Proposition de loi rendant applicable au personnel de la Caisse nationale de crédit professionnel le régime de pension instauré par la loi du 28 avril 1958 relative à la pension des membres du personnel de certains organismes d'intérêt public et de leurs ayants droit.

Rejet, p. 2043.

PROJETS DE LOI (Votes):

Projet de loi modifiant l'article 27 de la loi du 15 mai 1984 portant mesures d'harmonisation dans les régimes de pensions, p. 2043.

Projet de loi modifiant certaines dispositions relatives aux pensions et rentes de guerre, p. 2043.

Projet de loi relatif à la contribution de la Belgique à la reconstitution du Fonds asiatique de développement et du Fonds spécial d'assistance technique, p. 2043.

Projet de loi modifiant l'article 2 de la loi communale, p. 2043.

VOTE SUR LA MOTION PURE ET SIMPLE DEPOSEE EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE M. PATAER AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES REFORMES INSTITUTIONNELLES, DEVELOPPEE LE 13 MAI 1987:

Page 2044.

VOTE SUR LES MOTIONS PURES ET SIMPLES DEPOSEES EN CONCLUSION DES INTERPELLATIONS DE M. HISMANA A M. DUQUESNE, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, DEVELOPPEES LE 13 MAI 1987:

Page 2045.

VOTE SUR LA MOTION PURE ET SIMPLE DEPOSEE EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE M. A. GEENS ET DE L'INTERPELLATION DE M. GRYP AU SECRETAIRE D'ETAT A L'ENVIRONNEMENT ET A L'EMANCIPATION SOCIALE, DEVELOPPEES LE 20 MAI 1987:

Page 2046.

PROPOSITION DE M. LE PRESIDENT:

Page 2047.

INTERPELLATIES (Bespreking):

Interpellatie van de heer Grosjean tot de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel over « het ontslag van de gedelegeerd bestuurder van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen » (hervatting).

Interpellatie van mevrouw Aelvoet tot de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel over « zijn beleid ten aanzien van de NMBS » (hervatting).

Toegevoegde interpellatie van de heer Hazette tot de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel over « de onderbreking van de elektrificatiewerkzaamheden op bepaalde lijnen van de NMBS ».

Sprekers : de heer Grosjean, mevrouw Aelvoet, de heren Hazette, Eicher, De Bondt, de heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel, blz. 2038 en blz. 2048.

Interpellatie van de heer Content tot de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw over « de toepassing van het gemeenschappelijk visserijbeleid ».

Sprekers : de heren Content, Van In, de heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen, blz. 2052.

VOORSTEL VAN WET (Aangehouden stemming):

Voorstel van wet waarbij de pensioenregeling, ingesteld bij de wet van 28 april 1958 betreffende het pensioen van het personeel van zekere organismen van openbaar nut alsmede van hun rechthebbenden, op het personeel van de Nationale Kas voor beroepskrediet toepasselijk wordt verklaard.

Verwerping, blz. 2043.

ONTWERPEN VAN WET (Stemmingen):

Ontwerp van wet tot wijziging van artikel 27 van de wet van 15 mei 1984 houdende maatregelen tot harmonisering in de pensioenregelingen, blz. 2043.

Ontwerp van wet tot wijziging van sommige bepalingen betreffende de oorlogspensioenen en -renten, blz. 2043.

Ontwerp van wet betreffende de bijdrage van België tot de wedersamenstelling van het Aziatisch Ontwikkelingsfonds en van het Bijzonder Fonds voor technische bijstand, blz. 2043.

Ontwerp van wet tot wijziging van artikel 2 van de gemeentewet, blz. 2043.

STEMMING OVER DE EENVOUDIGE MOTIE INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE OP 13 MEI 1987 GEHOUDEN INTERPELLATIE VAN DE HEER PATAER TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN:

Bladzijde 2044.

STEMMING OVER DE EENVOUDIGE MOTIES INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE OP 13 MEI 1987 GEHOUDEN INTERPELLATIES VAN DE HEER HISMANA TOT DE HEER DUQUESNE, MINISTER VAN ONDERWIJS:

Bladzijde 2045.

STEMMING OVER DE EENVOUDIGE MOTIE INGEDIEND TOT BESLUIT VAN DE OP 20 MEI 1987 GEHOUDEN INTERPELLATIE VAN DE HEER A. GEENS EN DE INTERPELLATIE VAN DE HEER GRYP TOT DE STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU EN MAATSCHAPPELIJKE EMANCIPATIE:

Bladzijde 2046.

VOORSTEL VAN DE VOORZITTER:

Bladzijde 2047.

QUESTION ORALE DE M. MOUTON A M. DUQUESNE, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE SUR « LES CONSTRUCTIONS SCOLAIRES PROVINCIALES ET COMMUNALES ».

Orateurs : M. Mouton, M. Duquesne, ministre de l'Education nationale, p. 2047.

QUESTION ORALE DE M. VERVAET AU MINISTRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DES REFORMES INSTITUTIONNELLES SUR « LA FERMETURE DE L'INSTITUT LEMAIRE A OVERIJSE ».

Orateurs : M. Vervae, M. Dehaene, ministre des Affaires sociales et des Réformes institutionnelles, p. 2047.

COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT :

Page 2052.

ORDRE DES TRAVAUX :

Page 2056.

PROPOSITIONS DE LOI (Dépôt) :

Page 2056.

M. Sondag. — Proposition de loi organisant le règlement des créances alimentaires par l'intermédiaire d'un Office national des créances alimentaires.

M. Hofman. — Proposition de loi modifiant l'article 102 de la loi communale.

M. Péciaux. — Proposition de loi modifiant la loi du 13 août 1986 relative à l'exercice des activités ambulantes.

M. Hazette. — Proposition de loi différant l'application des mesures relatives à la modération des revenus des travailleurs indépendants.

INTERPELLATION (Demande) :

Page 2056.

M. Vaes au Premier ministre, au ministre des Communications et du Commerce extérieur et à M. Thys, secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, sur « l'implantation du Parlement européen à Bruxelles et l'aménagement du site de la gare du Luxembourg ».

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUTON AAN DE HEER DUQUESNE, MINISTER VAN ONDERWIJS OVER « DE PROVINCIALE EN GEMEENTELIJKE SCHOOLGEBOUWEN »

Sprekers : de heer Mouton, de heer Duquesne, minister van Onderwijs, blz. 2047.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VERVAET TOT DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN OVER « DE SLUITING VAN HET INSTITUUT-LEMAIRE TE OVERIJSE »

Sprekers : de heer Vervae, de heer Dehaene, minister van Sociale Zaken en Institutionele Hervormingen, blz. 2047.

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER :

Bladzijde 2052.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN :

Bladzijde 2056.

VOORSTELLEN VAN WET (Indiening) :

Bladzijde 2056.

De heer Sondag. — Voorstel van wet tot regeling van alimentatievorderingen door bemiddeling van een Rijksbureau voor alimentatievorderingen.

De heer Hofman. — Voorstel van wet tot wijziging van artikel 102 van de gemeentewet.

De heer Péciaux. — Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 13 augustus 1986 betreffende de uitoefening van de ambulante activiteiten.

De heer Hazette. — Voorstel van wet strekkende om de toepassing van de maatregelen betreffende de inkomensmatiging van de zelfstandigen uit te stellen.

INTERPELLATIE (Verzoek) :

Bladzijde 2056.

De heer Vaes tot de Eerste minister, tot de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse handel en tot de heer Thys, staatssecretaris voor het Brussels Gewest over « de vestiging van het Europees Parlement te Brussel en de inrichting van de buurt rond het Luxemburgstation ».

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

Mme Panneels-Van Baelen et M. Seeuws, secrétaires, prennent place au bureau.

Mevrouw Panneels-Van Baelen en de heer Seeuws, secretarissen, nemen 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 10 m.

De vergadering wordt geopend te 15 u. 10 m.

CONGES — VERLOF

Mme Coorens, pour raisons de santé; MM. Van Ooteghem, Adriaenssens, De Bremaeker, Verschueren, de Wasseige, Close, en mission à l'étranger; Toussaint, Mme Godinache-Lambert, à l'étranger; MM. Van houtte, deuil familial; Ottenbourg, pour raisons familiales; Bourgois, pour d'autres devoirs, s'excusent de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Coorens, wegens gezondheidsredenen; de heren Van Ooteghem, Adriaenssens, De Bremaeker, Verschueren, de Wasseige, Close, met opdracht buitenslands; Toussaint, mevrouw Godinache-Lambert, buitenslands; de heren Van houtte, familierouw; Ottenbourg, wegens familiale redenen; Bourgois, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 21 mai 1987, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1. Sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs;

Bij boodschappen van 21 mei 1987, zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1. Betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers;

— Renvoi à la commission des Affaires sociales.

Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

2. Contenant le règlement définitif des budgets des services d'administration générale de l'Etat, et d'organismes d'intérêt public pour l'année 1981 ou pour des années antérieures;

2. Houdende eindregeling van de begrotingen van de diensten van algemeen bestuur van de Staat en van instellingen van openbaar nut van het jaar 1981 of voorgaande jaren;

3. Contenant le règlement définitif des budgets des services d'administration générale de l'Etat, et d'organismes d'intérêt public pour l'année 1982 ou pour des années antérieures.

3. Houdende eindregeling van de begrotingen van de diensten van algemeen bestuur van de Staat en van instellingen van openbaar nut van het jaar 1982 of voorgaande jaren.

— Renvoi à la commission des Finances.

Verwezen naar de commissie voor de Financiën.

VOORSTELLEN — PROPOSITIONS

Inoverwegingneming — Prise en considération

De Voorzitter. — Aan de orde is de beraadslaging over de inoverwegingneming van de volgende voorstellen:

A. Voorstellen van wet:

1. Houdende wijziging van het koninklijk besluit van 27 juni 1974 waarbij op 1 april 1972 worden vastgesteld de schalen verbonden aan de ambten van de leden van het bestuurs- en onderwijzend personeel, van het opvoedend hulp personeel bij de rijksonderwijsinstellingen, aan de ambten van de leden van de inspectiedienst, belast met het toezicht op deze instellingen en aan de ambten van de leden van de inspectiedienst van het gesubsidieerd lager onderwijs, en de schalen verbonden aan de graden van het personeel van de psycho-medisch-sociale centra van de Staat (van mevrouw Lieten c.s.);

L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération des propositions suivantes:

A. Propositions de loi:

1. Modifiant l'arrêté royal du 27 juin 1974 fixant au 1^{er} avril 1972 les échelles des fonctions des membres du personnel directeur et enseignant, du personnel auxiliaire d'éducation, du personnel paramédical des éta-

blissements d'enseignement de l'Etat, des membres du personnel du service d'inspection chargé de la surveillance de ces établissements, des membres du personnel du service d'inspection de l'enseignement primaire subventionné et les échelles des grades du personnel des centres psychomédico-sociaux de l'Etat (de Mme Lieten et consorts);

Vraagt iemand het woord?

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor het Onderwijs en de Wetenschap.

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission de l'Enseignement et de la Science.

2. Betreffende het algemeen onderwijs te geven aan jongeren die voor lange tijd in een ziekenhuis zijn opgenomen (van mevrouw Delruelle);

2. Visant à dispenser un enseignement général aux jeunes hospitalisés pour une longue durée (de Mme Delruelle);

Vraagt iemand het woord?

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Het voorstel van wet is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor het Onderwijs en de Wetenschap.

La proposition de loi est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission de l'Enseignement et de la Science.

B. Voorstellen van resolutie:

1. Betreffende de verontreiniging van de kustwateren van de Noordzee (van de heren Vaes en Gryp);

B. Propositions de résolution:

1. Concernant la pollution des eaux côtières de la mer du Nord (de MM. Vaes et Gryp);

Vraagt iemand het woord?

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Het voorstel van resolutie is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu.

La proposition de résolution est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission de la Santé publique et de l'Environnement,

2. Inzake de rassendiscriminatie en het zionisme (van de dames Delruelle en Herman).

2. Relative à la discrimination raciale et au sionisme (de Mmes Delruelle et Herman).

Vraagt iemand het woord?

Quelqu'un demande-t-il la parole?

Het voorstel van resolutie is dus in overweging genomen; het wordt verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

La proposition de résolution est donc prise en considération; elle est renvoyée à la commission des Relations extérieures.

INTERPELLATION DE M. GROSJEAN AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «LA DEMISSION DE L'ADMINISTRATEUR-DELEGUE DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES»

INTERPELLATION DE MME AELVOET AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «SA POLITIQUE MENEES VIS-A-VIS DE LA SNCB»

Reprise

INTERPELLATION JOINTE DE M. HAZETTE AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «L'INTERRUPTION DES TRAVAUX D'ELECTRIFICATION DE CERTAINES LIGNES DE LA SNCB»

INTERPELLATIE VAN DE HEER GROSJEAN TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «HET ONTSLAG VAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN»

INTERPELLATIE VAN MEVROUW AELVOET TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «ZIJN BELEID TEN AANZIEN VAN DE NMBS»

Hervatting

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HAZETTE TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «DE ONDERBREKING VAN DE ELEKTRIFICATIEWERKZAAMHEDEN OP BEPAALDE LIJNEN VAN DE NMBS»

M. le Président. — Nous reprenons l'interpellation de M. Grosjean au ministre des Communications et du Commerce extérieur sur «la

démission de l'administrateur-délégué de la Société nationale des chemins de fer belges » et celle de Mme Aelvoet adressée au même ministre sur « sa politique menée vis-à-vis de la SNCB ».

Wij hervatten de interpellatie van de heer Grosjean aan de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel over « het ontslag van de gedelegeerd bestuurder van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » en die van mevrouw Aelvoet aan dezelfde minister over « zijn beleid ten aanzien van de NMBS ».

Je propose d'y joindre l'interpellation de M. Hazette au même ministre sur « l'interruption des travaux d'électrification de certaines lignes de la SNCB ». (*Assentiment.*)

M. Grosjean, qui a développé son interpellation lors d'une séance précédente, souhaite reprendre la parole.

La parole est au premier interpellateur.

M. Grosjean. — Monsieur le Président, je tâcherai d'être bref. Sachant que le ministre est doté d'une mémoire « éléphanterque », je ne reviendrai donc pas sur mon interpellation développée antérieurement. Je souhaiterais simplement lui faire observer qu'il a bénéficié de deux semaines supplémentaires pour préparer les réponses à mes questions.

Je suppose, monsieur le ministre, que vous avez reçu la copie intégrale de mon intervention qui comportait onze pages sur lesquelles je me suis permis de numérotter et de souligner dix-neuf questions, ce qui vous permettra certainement une réponse plus que complète.

Entre-temps, le *Lloyd Anversois*, notamment dans son édition du 11 mai, a surenchéri au sujet du problème qui nous occupe. J'aurais pu ajouter un titre à ceux que j'ai énumérés dans mon intervention. En effet, cet article critiquait essentiellement deux choses : l'équivoque Paelinck et l'échec « relatif » du plan IC-IR. De plus, l'ensemble de la presse a évoqué ces derniers jours le fameux déficit de quatre milliards.

Je terminerai cette brève intervention en espérant que le ministre ne se contentera pas de répondre aux questions faciles, de répondre à côté des questions difficiles et de ne pas répondre du tout aux questions gênantes. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de tweede interpellant, mevrouw Aelvoet.

Mevrouw Aelvoet. — Mijnheer de Voorzitter, de gebeurtenissen die hebben geculmineerd in het ontslag van de heer Paelinck, afgevaardigd bestuurder van de NMBS, geven de burgers van ons land het onbestemde gevoel dat er hoog spel gespeeld werd en dat dit hoog spel wel moet draaien rond politiek belangrijke dingen, waar ze nooit het fijne van zullen weten.

De burgers weten echter wel dat de ondoorzichtigheid rond deze situatie alles te maken heeft met de verlammende politisering van administratie en overheidsbedrijven, met industriële belangengroepen die bestellingen willen binnenrijven. Rekening houdend met de uiterst moeilijke situatie waarin de NMBS zich sinds langere tijd bevindt en de verwachtingen die vooral door u, mijnheer de minister, in de heer Paelinck werden gesteld om de NMBS uit het slop te halen, roept dit ontslag grote vragen op. Wij vinden het daarom zeer belangrijk dat het Parlement zich over dit dossier buigt.

Duidelijk is in ieder geval dat de onmiddellijke aanleiding voor het ontslag van de heer Paelinck het conflict was rond 192 benoemingen in het middenkader. In een eerste beweging heeft u al deze benoemingen vernietigd. De motieven die u hiervoor aanhaalde waren procedurefouten, niet-statutaire benoemingen en het feit dat de top van de NMBS niet nog zwaarder mocht worden gemaakt, daar het deficit al groot genoeg was.

De NMBS-woordvoerders en -directie en de grote vakbonden zegden hierop duidelijk dat u zich heeft vergist, mijnheer de minister. Naar hun oordeel wordt het middenkader niet uitgebreid. Dit is sinds 1982 met een vierde verminderd, zoals het gehele bestand trouwens. De grote vernieuwing in deze benoemingen is dat de vernietiging slaat op benoemingen die gebeurden op voorstel van de diensthoofden; wie door zijn diensthoofd goed beoordeeld werd, kreeg automatisch de vergoeding en de titel, in tegenstelling tot de vroegere praktijk, waarbij politici vaak bepaalden wie mocht worden bevorderd. Dit was precies één van de hoofdbedoelingen van de heer Paelinck, die vóór zijn benoeming gesteld had dat de NMBS maar in een nieuwe richting kon worden geduwd als de NMBS zich vrij kon opstellen van politieke inmenging, die de goede werking van het bedrijf bedreigt.

Ondertussen is er tussen de raad van bestuur en de voogdijminister een akkoord bereikt over 120 benoemingen, waaruit alvast blijkt dat de eerst geuite bezwaren tegen de benoemingen voor een zeer grote groep niet blijken op te gaan. Wat de resterende benoemingen onder persoonlijke titel aangaat, is er voorlopig beslist dit dossier terug te trekken. Het is merkwaardig dat die benoemingen onder persoonlijke titel slechts een totale meerkost van 528 000 frank in 1987 zouden vertegenwoordigen en van 1988 af 480 000 frank per jaar. Maar ook hier is de verwachting dat deze benoemingen over enige tijd in orde zullen komen.

Uit deze evolutie blijkt dat de « ontnoemingen » met iets anders te maken hebben dan met de formele gronden die eerst werden ingeroepen, namelijk procedurefouten, niet-statutaire benoemingen en de top verzwaren.

In dit verband wens ik de minister volgende vragen te stellen :

Op basis van welke objectieve gegevens kon er een compromis worden bereikt over 120 van de 192 benoemingen en heeft de minister dit compromis met de heer Paelinck besproken op het ogenblik dat deze zaak nog bespreekbaar was?

Uit de analyse die men in de verschillende betrokken milieus maakt, blijkt dat het conflict dat naar voren is gekomen, u, mijnheer de minister, de gelegenheid heeft geboden om de heer Paelinck zichzelf te laten uitrangeren, uiteraard niet door hem te ontslaan, maar door hem te laten werken onder voorwaarden die volgens zijn interpretatie en volgens verklaringen die u indertijd hebt afgelegd, in strijd zijn met de bevoegdheden die hem door u waren toegezegd. Het wijst trouwens in de richting van een publieke uitspraak van Paelinck zelf die verklaarde: « Als de minister mij niet volgt voor een eenvoudige zaak als deze benoemingen, wat moet er dan gebeuren als de echte zware beslissingen moeten worden genomen? ».

Het lijkt mij daarom niet overbodig even in te gaan op enkele saneringen die onder de impuls van de heer Paelinck al werden uitgevoerd. Voor de lopende kredieten bij de banken werden door de NMBS interesten betaald die schommelden rond de 14 pct. In plaats daarvan werden interesten genegotieerd ten belope van 7,5 pct. Die ingreep alleen al betekende een miljardenbesparing voor de NMBS.

Een tweede manifest feit van geslaagd ingrijpen is het verhaal van de brug van Visé, dat u zeker beter bekend is dan vele anderen. In de eerste weken na zijn indiensttreding werd de heer Paelinck verzocht een slordig miljoen uit te trekken voor een nieuwe spoorwegbrug bij Visé, waarvan werd gezegd dat de oude brug diende te worden vervangen want ze dateerde al van de eerste wereldoorlog. Uit een onderzoek dat de heer Paelinck liet uitvoeren, is gebleken dat de brug in 1940 en in 1945 was opgeblazen en herbouwd. Bovendien, na het opvragen van een bestek bleek dat de herstellingen eerst een half miljard zouden kosten, later meer dan één miljard. Als puntje bij paaltje kwam, kon door een ploeg ter plaatse worden vastgesteld dat met een uitgave van enkele tientallen miljoenen de oude brug voldoende kon worden hersteld. Aldus werd meer dan één miljard door een voorzichtig optreden van de afgevaardigd bestuurder uitgespaard. Dit is duidelijk een pluspunt voor een gezonder beheer van de NMBS.

Over een derde punt ga ik niet te ver uitweiden omdat het in de pers al ruim aandacht heeft gekregen. Het gaat over de ongelooflijke maar toch zware verhalen van de bestelling van trekhaken voor uitgerangeerde rijtuigen; dan zwijgen we maar over de houten dwarsliggers waarvan de voorraad jaren ver strekt en waarvoor men desondanks druk blijft uitoefenen om er nieuwe aan te kopen.

Daarmee belanden we bij een ander aspect van het dossier, namelijk de druk die vanuit bepaalde industriële milieus op de NMBS wordt uitgeoefend. Alle bronnen die ik hierover heb kunnen raadplegen, bevestigen twee dingen :

Ten eerste, er wordt door KMO's en grotere bedrijven, onder andere ACEC, druk uitgeoefend om van de NMBS bestellingen los te peuteren. Die druk voelt men al in de administratie van de NMBS. Verschillende bronnen, ook van het allerhoogste niveau, bevestigen dit. Men kan dus terecht veronderstellen dat de druk op het kabinet nog veel groter moet zijn.

Ten tweede, in het kader van de financiële doorlichting had de heer Paelinck beslist alle bestellingen op te schorten, die konden worden opgeschort, zonder de normale werking van de spoorwegen in het gedrang te brengen, tot er meer duidelijkheid was over de financiële toestand.

Die beslissingen hebben natuurlijk een onmiddellijke weerslag op bedrijven die rekenen op bepaalde bestellingen.

Zo weet ik bijvoorbeeld dat in de centrale werkplaats van Mechelen normaal voor ongeveer 60 miljoen bestellingen per jaar gebeuren. Als daarvan nu slechts ongeveer 10 miljoen wordt uitbesteed, betekent dit een min bestelling van 50 miljoen in de Mechelse regio alleen al. De reacties van ACEC, van de federatie van zagerijen zijn een publiek geheim. Dat de bedrijven dan in beweging komen om de overheid toch bestellingen aan te praten, is zeer begrijpelijk. U zult dit wel niet ontkennen. Als de raad van bestuur het bestellingspeil voor investeringswerken houdt op het niveau dat de heer Paelinck nastreefde, zou er van juni af 250 miljoen per maand kunnen worden bespaard. Zal de regeringscommissaris dit beleid steunen en hebt u, mijnheer de minister, die opdrachten aan de heer Roolant gegeven?

Het aspect bestellingen-investeringen brengt ons natuurlijk bij het fundamentele probleem van de afbakening van de beheersautonomie van openbare bedrijven. Ik zal niet ontkennen dat een correcte afbakening van de beheersautonomie van een overheidsbedrijf geen eenvoudige zaak is.

Overheidsbedrijven hebben een publieke functie, die uit de aard van de zaak zelf onder politieke controle moet vallen. Wij zouden de laatste zijn om te beweren dat vragen over « welk openbaar vervoer willen wij? » en over « wat mag het openbaar vervoer de gemeenschap kosten? » door de NMBS-managers alleen moeten worden beantwoord. Hierover moet onze samenleving zelf zich democratisch kunnen uitspreken in het Parlement. En de betrokken minister moet dan voor de beslissingen van het Parlement borg kunnen staan.

Ten andere is het duidelijk dat ook overheidsbedrijven efficiënt moeten worden geleid, willen zij hun dienstverlening op peil houden en willen zij financieel draagbaar blijven voor de gemeenschap. Dit veronderstelt dan toch wel beheersautonomie.

Politieke controle bij het uitstippelen van krachtlijnen van het beleid en verificatie *post factum* zijn toch wat anders dan voortdurende politieke inmenging in de dagelijkse leiding.

In die zin vind ik het bevreemdend dat u, mijnheer de minister, het nodig geoordeeld hebt om tussen beide te komen in die benoemingen.

Hoe omschrijft u dan concreet, mijnheer de minister, de ruime beheersautonomie waarover de NMBS volgens u moet beschikken? Welke bevoegdheden vallen dan volgens u wel onder de beheersautonomie van de NMBS?

De vraag om een efficiënt beheer van de NMBS wordt des te prangerender naarmate de resultaten van de NMBS zorgwekkender worden.

In het koninklijk besluit nr. 451 staat duidelijk dat de raad van bestuur van de NMBS de opdracht krijgt vóór 1 december 1986 maatregelen voor te stellen om een exploitatiebudget in evenwicht tot stand te brengen.

Nu blijkt dat het tekort eind 1987 4 miljard zal bedragen, dat heeft u twee dagen geleden in de openbare kamercommissie voor de Infrastructuur zelf gezegd. Volgens de verklaring van minister Verhofstadt in het nieuwsbericht vanmiddag zal de NMBS geen saneringskredieten krijgen.

Hoe zal de minister van Verkeerswezen dat gat dan dichten?

Of gaat u nu een college *ad hoc* waarvan reeds sprake in het koninklijk besluit nr. 451, inschakelen?

Daarnaast blijft nog het dispuut over de balans van 1986 open. Volgens het rapport van Coopers en Lybrand bedragen de balansaanpassingen 8 miljard. Het aanzuiveren van de balans zou tot gevolg hebben dat het tekort op de exploitatierekening over 1986 zou oplopen tot meer dan 10 miljard.

Mijnheer de minister, hoe gaat u die grote put van 10 miljard van 1986 en waarbij wij weliswaar rekening moeten houden met balansaanpassingen die ook op een veel verder verleden slaan, en die put van 4 miljard van 1987, vullen als u weet dat er uit de begroting geen saneringskredieten kunnen komen?

Mijnheer de minister, ik zou mezelf onrecht aandoen als ik deze gelegenheid niet zou aangrijpen om u het volgende te signaleren.

Er is mij ter ore gekomen — dit staat trouwens in de notulen van de raad van bestuur — dat de heer Paelinck van mening was dat het rendement van de TGV-Nord te laag lag om privé-kapitaal aan te trekken. Ik zie hierin allerszins een bijkomende reden opdat u geen extra moeite zou doen om de heer Paelinck tegen te houden.

Mijnheer de minister, ik zal met plezier naar uw antwoord luisteren. (Applaus op de banken van Agalev en Ecolo.)

M. le Président. — La parole est au troisième interpellateur, M. Hazette.

M. Hazette. — Monsieur le Président, mon interpellation a pour objet l'arrêt des travaux d'électrification des lignes 90, 43 et 154 de la SNCB.

La décision prise par la direction générale de la SNCB, ou par le conseil d'administration, d'arrêter les travaux d'électrification actuellement en cours sur les lignes que je viens d'indiquer mérite quelques commentaires et soulève quelques questions.

La ligne 90: Jurbise-Ath-Lessines-Grammont est une ligne à vocation de transport de marchandises pour l'acheminement des trains lourds de France vers Gand et retour. Le tronçon Brugelette-Ath est terminé et prêt à la mise en service; sur le tronçon qui va de la sortie de Jurbise à Brugelette les caténaires sont prêtes à l'installation. La mise à disposition était prévue pour le 15 mai. En gare de Jurbise, les travaux de génie civil sont en cours et en voie d'achèvement; la fabrication du matériel métallique nécessaire est terminée.

Afin de parvenir à mettre en service la ligne pour le 1^{er} juin 1987, ainsi que le demandaient les services de la SNCB, une équipe de génie civil, composée de quinze hommes, d'un train de terrassement, d'un train-béton, de deux équipes de monteurs spécialisés, fortes chacune de quatorze hommes, et de deux trains de déroulage accompagnés d'une grue télescopique hydraulique ont travaillé, week-ends compris, depuis le 15 février dernier. L'immobilisation complète du matériel sur place et la mise en chômage technique de quarante-trois hommes sera la résultante de l'interruption décidée.

De plus, l'abandon des travaux en cours nécessitera des mesures conservatoires d'attente coûteuses afin d'assurer la sécurité des installations. Des mesures également coûteuses devront être prises à la reprise future des travaux afin de régulariser la situation précaire provoquée par cet arrêt.

L'arrêt des travaux implique évidemment la nécessité pour la SNCB de supprimer la mise en marche des trains électriques lourds prévue — si mes informations sont exactes — à partir du 1^{er} juin 1987 jusqu'à une date difficile à prévoir compte tenu que l'interruption des travaux amènera la reprise de ceux-ci à une période météorologique nettement plus défavorable, ce qui entraînera incontestablement des coûts d'exécution plus élevés, tant pour l'entreprise que pour la SNCB. A noter aussi que les répercussions de l'arrêt se feront également sentir sur le tronçon Ath-Lessines-Grammont.

Sur cette ligne, l'entreprise adjudicataire a réalisé à ce jour — c'est ici que les détails sont intéressants — des travaux pour un montant de 250 millions de francs. Il reste à engager approximativement 30 millions pour terminer ces travaux et pour permettre la mise en service des installations à la date initialement prévue, c'est-à-dire la semaine prochaine.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser la question que voici: dans le cas prévisible où l'entreprise adjudicataire invoquerait l'arrêt de chantier dans une action en dédommagement, quel serait le bénéfice attendu par la SNCB de la mesure d'interruption qu'elle annonce?

J'aborde maintenant le problème qui se pose sur une autre ligne importante du réseau wallon: la ligne 154 Namur-Dinant.

L'électrification de cette ligne fait partie intégrante du plan général de modernisation de l'infrastructure ferroviaire instaurant les trains IC-IR. Elle est le départ du tracé dénommé H pour les trains IR. Le tracé complet de ces trains est Dinant-Namur-Bruxelles-Gand, le tronçon Dinant-Namur étant le maillon manquant pour que tout le tracé soit électrifié.

La ligne Dinant-Namur fait également partie de la ligne dénommée « ligne de la Meuse » reliant Athus-Bertrix-Houyet-Namur. C'est une ligne à trafic lourd international pour laquelle la SNCB prévoit, à terme, l'électrification totale.

Cette ligne absorbe le trafic lourd qui vient de Lorraine en direction d'Anvers et inversement.

D'après mes informations, l'électrification de la ligne Namur-Dinant a été adjugée au montant de 205 651 000 francs. Des travaux pour un montant de près de 155 millions ont été exécutés.

La mise en service était initialement prévue pour le 1^{er} juin 1988. L'arrêt actuel des travaux pour une durée indéterminée remet en cause la date de mise en service de la ligne et, par conséquent, obligera, comme par le passé, les voyageurs à changer de train à Namur pour se rendre à Bruxelles. Il remet également en question les aménagements de voies préalables à l'électrification du tronçon Dinant-Athus et, de ce fait,

retarde le départ des travaux sur celui-ci. L'arrêt de ces travaux implique la mise en chômage de trente hommes qualifiés et l'immobilisation d'un train-béton, d'un train-grue et d'un train de déroulage de caténaires.

Ma question, monsieur le ministre, est analogue à celle que je vous posais au terme de l'analyse de l'arrêt des travaux sur la ligne Ath-Jurbise. Si, à ces inconvénients et effets négatifs, on ajoute le dédommagement légal que l'entreprise adjudicataire est en droit de réclamer, quel avantage la SNCB peut-elle escompter de la mesure d'interruption des travaux ?

J'aborde maintenant le troisième secteur sur lequel un arrêt des travaux d'électrification a été décidé: la ligne 43 Angleur-Marloie.

C'est également une ligne de transit pour trains lourds venant d'Allemagne en direction de la France et pour trains de produits finis venant de la France à destination d'Anvers via Liège et Hasselt.

Cette ligne supporte également le trafic international de voyageurs venant de la Hollande à destination de l'Italie via Luxembourg. Elle est aussi destinée à assurer le trafic de la ligne 162 Arlon-Namur. Les travaux exécutés à ce jour atteignent une valeur de 120 millions, sur un montant initial prévu d'un peu plus de 430 millions ramenés à environ 350 millions. Je ne m'étendrai pas sur les raisons de cette réduction.

La mise en service de la ligne était prévue pour mai 1989. L'arrêt des travaux implique la mise en chômage de 58 hommes et l'immobilisation de leur matériel, à savoir: deux trains de terrassement, un train-béton, un train-grue et deux trains-caténaires. Les répercussions atteignent aussi le bureau d'études et l'atelier de fabrication de Kinkempois où douze hommes qualifiés sont au travail.

Si la SNCB décide d'arrêter définitivement les travaux d'électrification, les trains lourds venant d'Allemagne échapperont au réseau belge et seront déviés par Wasserbillig vers Luxembourg, voire par la Sarre vers la France; les trains lourds venant d'Anvers pourraient être déviés vers la Hollande et l'Allemagne.

Il y a là danger de contournement du réseau wallon, car pour les trains d'Anvers vers la France, la ligne par Grammont, Courtrai, Lille est totalement électrifiée.

On peut remarquer que dans ses programmes de restructuration et de modernisation, la SNCB a éliminé les gares de triage de Montzen, de Haine-Saint-Pierre, de Ramet et de Saint-Ghislain en région wallonne et toujours au profit de gares situées dans la région flamande.

La question se pose dès lors de savoir si la région flamande est, elle aussi, touchée par les arrêts de chantiers d'électrification, pour quels montants, en quels endroits et avec quelles conséquences prévisibles pour l'avenir des transports par voie ferrée ?

La tradition politique a toujours recommandé, me semble-t-il, de considérer différemment les emprunts destinés à couvrir des dépenses d'investissements, d'une part, et les emprunts contractés pour couvrir les dépenses de personnel ou de fonctionnement, d'autre part. Un Etat s'appauvrit en refusant les premières autant qu'en acceptant les seconds. On ne peut, dès lors, concevoir que l'assainissement des pratiques budgétaires à la SNCB traite indistinctement les dépenses de fonctionnement et les crédits d'investissement.

L'argumentation générale se renforce encore de la situation particulière que les décisions de la société vont créer. La rupture unilatérale des contrats qui lient la SNCB aux entreprises contractantes entraînera des dédommagements. Pour l'une de ces entreprises, l'indemnité atteindrait 200 millions. Cette somme et celles qu'il convient d'y ajouter sont-elles inférieures aux charges des emprunts qui permettraient de maintenir inchangée la programmation ?

Si l'on veut sauver ce qui a été investi jusqu'à présent, cette programmation devra être maintenue et ces emprunts devront être contractés.

Je suis convaincu, monsieur le ministre, qu'un examen attentif déboucherait sur le retrait de la décision d'interrompre les travaux, du moins certains d'entre eux. Je souhaiterais, dans cette affaire, pouvoir compter sur votre réalisme, votre bon sens et votre souci d'efficacité. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. Eicher. — Monsieur le Président, M. Grosjean et Mme Aelvoet ont pleinement mis en évidence les causes et les conséquences de l'incident grave qui s'est produit à la tête de la Société nationale des chemins de fer belges. Incident grave et, somme toute, prévisible: il est dangereux

de mettre plusieurs crocodiles dans la même mare. Ils pourraient même se manger entre eux. (*Sourires.*)

Je ne reviendrai pas sur ce que nos collègues viennent de dire. Ayant travaillé 25 ans à la SNCB, je me propose d'exprimer ce que le cheminot, du plus petit ouvrier au plus haut fonctionnaire, ressent face à cette situation.

Le cheminot est, vous le savez, particulièrement attaché à son outil de travail et il a le sentiment de faire partie d'un service public à part, dont il est généralement très fier.

Il met tout en œuvre pour faire rouler les trains, le jour et la nuit, les week-ends et jours fériés, par beau temps lorsque ses concitoyens sont en vacances, mais aussi en hiver, par temps de pluie, sous la neige et par des froids exceptionnels.

C'est en se mesurant avec les caprices de la nature qu'il s'est attaché à son métier et à son travail, qui sont loin d'être toujours agréables.

Les événements récents sont extrêmement dommageables pour l'état d'esprit qui devrait régner dans l'entreprise.

Or, le climat est actuellement très malsain et les cheminots s'interrogent sur la gestion même de leur société.

Ce climat est rendu malsain aussi par l'application des mesures générales prises à l'encontre de la fonction publique, avec pour effet la réduction des effectifs et la stagnation des revenus.

Climat rendu malsain à cause de l'hostilité manifestée par l'équipe gouvernementale en place à l'encontre des services publics, coupables de tous les maux, inefficaces, incompétents... La gabegie créée par la démission de M. Paelinck, qui est à l'opposé de la bonne gestion que l'on prétendait rechercher, est un excellent exemple indiquant où se trouve les responsabilités: dans la tutelle.

Climat rendu malsain encore parce que les travailleurs du rail se sentent empêchés de mener à bien leur travail, ce qui, même s'ils n'y peuvent rien, leur vaudra les vitupérations des esprits bien-pensants. Empêchés par le blocage systématique des chantiers en cours, pour des motifs d'économie, plusieurs exemples viennent d'être donnés et il en existe un nombre important dans toute la Belgique. Empêchés par le contrôle systématique et tâillon des dépenses, qui allonge les procédures de décision et provoque parfois, dans les ateliers, des ruptures de stock du matériel nécessaire à l'entretien et aux réparations même urgentes.

Cette situation est aberrante. Là où l'on prétendait mettre le dynamisme en place, c'est l'immobilisme qui prévaut, la pesanteur des contrôles, le manque d'une certaine souplesse nécessaire au travail des agents qui, à tous les niveaux, ont à gérer cette société.

Mais croit-on encore pouvoir réellement motiver le personnel en poursuivant dans cette voie ?

Croyez-vous que le personnel, que l'on dit « petit », se sente encore réellement motivé au vu de l'exemple que leur ont donné et le ministre de tutelle et M. Paelinck ?

Récemment dans une « carte blanche » du journal *Le Soir*, un ingénieur principal exprimait tout son désarroi face à ce qui se passait à la SNCB, et mettait en cause la façon dont le personnel de cadre était démotivé.

Les dernières péripéties ne vont sûrement pas lui redonner une meilleure motivation. A terme, pour le personnel de cadre auquel on refuse toute initiative, que l'on n'écoute pas, qui n'a même plus l'assurance de pouvoir mener une carrière normale à la SNCB, la tentation d'aller chercher fortune dans le secteur privé sera grande. Au moins là, les considérera-t-on comme des cadres valables et non comme des incapables !

Les cheminots sont aujourd'hui pleins d'amertume. Je vous ai entendu appeler le personnel de la SNCB à se serrer les coudes pour faire face et repartir du bon pied. Vous avez sans doute voulu formuler un bon mot ? Dites-moi comment vous allez opérer pour galvaniser des cheminots alors que, depuis six ans, vous leur avez asséné tant de mauvais coups. Les réformes que vous avez introduites sont des échecs.

La suppression de gares, de trains, de services, etc., ne pouvait aboutir à d'autres résultats. Depuis des années, on vous le dit et on vous le répète, cette politique ne peut donner d'autres résultats que ceux obtenus. Depuis des années, on s'est demandé si c'est le chaos que l'on cherchait et, aujourd'hui, on peut dire que vous avez gagné; vous êtes arrivé à la situation voulue.

Je l'ai répété, à maintes reprises, lors de précédentes discussions budgétaires: supprimez les ruisseaux et vous aurez bientôt trop peu d'eau dans les rivières !

Il fallait du culot pour prétendre qu'en supprimant des gares et des trains, le nombre de voyageurs augmenterait.

Le plan IC/IR a pour résultat que l'on abandonne le chemin de fer; le trafic voyageurs régresse sans cesse, comme celui des marchandises; la situation financière s'aggrave; l'endettement, après six ans de votre gestion, est passé de 60 milliards, fin 1981, à près de 100 milliards; la réforme des organes de gestion n'a introduit que la politisation et le désordre à la tête de la Société... Triste bilan que, manifestement, vous avez du mal à assumer!

Gardez-vous de nous parler encore d'une plus grande autonomie de gestion ou de dynamisme commercial: vous faites exactement le contraire. Ce ne sont pas les cheminots qui sont responsables de la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui la SNCB, après que vous l'avez gérée pendant six ans. Cette durée, inhabituelle en Belgique, ne vous a, en tous cas, rendu ni plus adroit ni, surtout, plus efficace.

Ces mots sont durs et j'ai hésité avant de les prononcer, mais le cheminot que je suis resté dans le fond de mon âme tenait à vous les dire. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

M. De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijn uiteenzetting zal kort zijn. Ik meen dat de belangrijke kwesties die door de collega's Grosjean, Aelvoet en Hazette hier ter sprake werden gebracht, met meer verfijning en in een rustiger klimaat kunnen worden besproken in de commissie voor de Infrastructuur, voor zover uw begroting, mijnheer de minister, daar tenminste zou kunnen worden behandeld. Ik moet vaststellen, dat u tot nog toe zwaar in gebreke is gebleven. De begroting van Verkeerswezen is bij mijn weten immers nog steeds niet ingediend bij de Senaat. Ongeacht de tekortkomingen die de interpellanten de minister thans aanwrijven en waarover ik mij op het ogenblik niet wens uit te spreken, vind ik dat door dit feit alleen reeds de minister een enorme flater begaat. Hij moet toch weten dat zijn beleid slechts kan standhouden indien het in het Parlement wordt besproken en goedgekeurd. Het Parlement is niet eens in staat zich over het beleid van de minister uit te spreken omdat het Parlement dat beleid niet kent. De minister schijnt dit trouwens zelf niet te kennen, aangezien hij geen begroting heeft.

Over de financiële situatie van de NMBS is reeds een en ander gezegd op dit spreekgestoelte en ook hierbuiten. Het verwondert mij, mijnheer de minister, dat u bij het krokusoverleg, waarbij de regering heeft getracht het te financieren saldo binnen een bepaalde marge te houden, niet de gelegenheid hebt gevonden om uw collega's in de regering de juiste stand van zaken omtrent de NMBS voor de jaren 1986 en 1987, mede te delen. U was immers perfect op de hoogte van de gebreken die thans in de pers en ook hier, op deze tribune, werden besproken. Het is voor mij een raadsel want nadien hebben wij via de mededeling van de Eerste minister kennis genomen van de resultaten van het krokusoverleg waarbij wij in de overtuiging konden verkeren dat daarin met alle elementen rekening werd gehouden. Thans is gebleken — hoewel sommigen dat toen ook reeds wisten — dat geen rekening werd gehouden met de bijkomende inspanningen die noodzakelijk zijn in het departement van Verkeerswezen. Ik vraag mij af, mijnheer de minister, hoe u dat zult oplossen. Het is wellicht nuttig de collega's erop te wijzen dat de hervorming die u hebt ingevoerd via het genummerd besluit inderdaad aanleiding heeft gegeven tot incidenten waarvoor wij echter reeds bij de uitvaardiging van het besluit hadden gewaarschuwd. Door het genummerd besluit wordt het bestuur nog meer gecentraliseerd in hoofde van de minister, terwijl het in feite de bedoeling was de maatschappij meer armsglag te geven. Ik weet niet of u een nieuwe gedelegeerd bestuurder zal aanwijzen. Daarover gaan allerlei geruchten waaraan ik echter geen belang hecht. Het is wellicht niet eens nodig een gedelegeerd bestuurder aan te wijzen zolang u, met de voortvarendheid die u eigen is, meent nummer één te zijn van de Belgische spoorwegen.

Ik doe opmerken dat de uitgaven van uw kabinet in de begroting 1986 niet in overeenstemming zijn met de werkelijke uitgaven. U draagt bij tot het deficit van de spoorwegen door het feit dat u haar de wedden van een dertigtal spoorwegambtenaren, die voor uw kabinet werken, en de kabinetvergoeding met een handigheidje ten laste legt.

Ik wens niet op een pessimistische noot te eindigen. Gisteren had ik het genoegen om met de heren Grosjean en Seeuws de herdenkingsplechtigheid van het 150-jarig bestaan van het departement van Openbare Werken bij te wonen. Dat departement werd in 1837 tot stand gebracht, dus vrij kort na de onafhankelijkheid van ons koninkrijk. Het was toen een departement van «Infrastructuur», zoals wij het vandaag wensen.

Als een volgende regering wordt gevormd en als u invloed kan uitoefenen, dan zouden wij moeten kunnen terugkeren tot die toestand van 1837 om incidenten, ongerijmdheden, verspillingen inzake infrastructuur en oriëntering van openbare investeringen op het gebied van communicatie in de meest brede zin van het woord, te vermijden.

De eerste minister van Openbare Werken was een Nothomb. Dat klinkt goed. Hij heeft het voorbeeld gegeven.

Ik wens mij tot deze opmerkingen en overwegingen te beperken. Ik ga niet in op de grond van de onderwerpen, behandeld door de interpellanten.

Het enige doel van mijn betoog is er akte van te laten nemen — voor zover de buitenwereld ernaar luistert — dat het de plicht is van de minister om ervoor te zorgen dat de begroting in de Senaat wordt ingediend. Daarop volgt een bespreking op hoog niveau. Pas dan zal de minister kunnen nagaan of hij op het juiste spoor is. (*Applaus op de socialistische banken, op de banken van het FDF en van de Volksunie.*)

De heer Content. — Mijnheer De Bondt, u hield hier een oppositiedrede. U zou van fractie moeten veranderen.

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

M. Grosjean. — Monsieur le Président, l'intervention de M. De Bondt ne peut que me réjouir. Je m'aperçois, en effet, que la minorité vient de gagner un membre. En réalité cette intervention n'est qu'une des indications du malaise, de plus en plus profond, existant entre les familles de la majorité. Je ne suis pas venu à cette tribune pour remuer le fer de M. De Bondt dans la plaie de M. De Croo, mais plutôt pour évoquer l'interpellation de M. Hazette.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que je suis intervenu, à deux reprises déjà, au sujet des arrêts d'électrification des lignes de chemin de fer, notamment de la ligne 42, à propos de laquelle j'ai déposé une recommandation Benelux, et une autre ligne, qui concerne plus particulièrement ma région. J'y reviendrai dans un instant.

Il n'empêche que l'interpellation de mon collègue me laisse perplexe. En effet, la semaine dernière, mon attention fut attirée par une interpellation adressée au ministre des Communications, parce qu'elle émanait d'un membre de la majorité, ne faisant pas partie de la commission de l'Infrastructure, ce qui n'a rien d'irrégulier mais s'avère, pour le moins, singulier. Cette interpellation avait pour objet l'interruption des travaux d'électrification de certaines lignes de la SNCB.

Croyant que l'interpellateur parlerait de la ligne que je viens d'évoquer, j'ai voulu m'inscrire dans le débat.

Mais hier — fait qui a ajouté à ma perplexité — j'ai lu dans le compte rendu analytique de la réunion publique de mardi de la commission de l'Infrastructure de la Chambre, qu'une interpellation sur les travaux d'électrification de la SNCB, et intitulée « Craintes relatives à leur interruption sur la ligne 43 et décision de leur arrêt sur les lignes 90A et 154 », vous était adressée par un membre de la majorité.

J'ai lu votre réponse à cette interpellation et suppose que vous allez nous donner la même aujourd'hui.

Je vous pose, dès lors, la question: cette double interpellation n'a-t-elle pas une signification particulière? Ces interpellations de deux membres de la majorité, sur un même sujet, n'ont-elles pas été sollicitées par le ministre (*signes de dénégation du ministre*) ou sont-elles une nouvelle preuve des problèmes qui se posent de plus en plus au sein de la majorité?

J'en viens au problème de ma région. Voici deux ans déjà, j'attirais votre attention sur le problème posé par l'électrification, prévue au budget depuis plusieurs années, de la ligne Montzen-Eupen. Si le tronçon Eupen-Welkenraedt, le plus cher et le moins utile sur les plans économique et de la rationalité, a été réalisé, on ne parle plus du tronçon Welkenraedt-Montzen.

Cette électrification n'entraînerait pourtant qu'une dépense d'environ 40 millions, ce qui n'est vraiment pas exagéré dans le cadre des investissements SNCB. Son utilité a d'ailleurs été prouvée. J'en retiens trois éléments essentiels.

Elle permettrait tout d'abord d'éviter des ruptures de charges, dues au passage par un tronçon non électrifié, qui relie deux tronçons électrifiés; elle permettrait ensuite une liaison aisée et électrifiée entre Hasselt et Aix-la-Chapelle en rejoignant l'axe Ostende-Cologne; elle donnerait enfin la possibilité de prévoir un itinéraire de délestage ou de dépannage du tronçon Liège-Aix-la-Chapelle.

Vous avez déclaré vous-même, avant-hier, que le plan global d'investissement serait soumis demain, au conseil d'administration de la SNCB. Je voudrais être souris pour voir ce qu'il en résultera!

Je vous pose, dès lors, une question complémentaire à la réponse que vous avez fournie à la Chambre: que devient l'électrification du dernier tronçon Eupen-Montzen dans une région particulièrement touchée par vos décisions néfastes pour la SNCB? (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

M. le Président. — Je propose au Sénat d'interrompre ici les interpellations pour procéder aux votes prévus à l'ordre du jour.

Ik stel de vergadering voor de interpellaties hier te onderbreken om over te gaan tot de stemmingen die de agenda vermeldt. (*Instemming.*)

VOORSTEL VAN WET WAARBIJ DE PENSIOENREGELING, INGESTELD BIJ DE WET VAN 28 APRIL 1958 BETREFFENDE HET PENSIOEN VAN HET PERSONEEL VAN ZEKERE ORGANISMEN VAN OPENBAAR NUT ALSMEDE VAN HUN RECHTHEBBENDEN, OP HET PERSONEEL VAN DE NATIONALE KAS VOOR BEROEPSKREDIET TOEPASSELIIK WORDT VERKLAARD

Verwerping

PROPOSITION DE LOI RENDANT APPLICABLE AU PERSONNEL DE LA CAISSE NATIONALE DE CREDIT PROFESSIONNEL LE REGIME DE PENSION INSTAURE PAR LA LOI DU 28 AVRIL 1958 RELATIVE A LA PENSION DES MEMBRES DU PERSONNEL DE CERTAINS ORGANISMES D'INTERET PUBLIC ET DE LEURS AYANTS DROIT

Rejet

De Voorzitter. — Dames en heren, wij moeten ons nu uitspreken over het voorstel van wet waarbij de pensioenregeling, ingesteld bij de wet van 28 april 1958 betreffende het pensioen van het personeel van zekere organismen van openbaar nut alsmede van hun rechthebbenden, op het personeel van de Nationale Kas voor beroepskrediet toepasselijk wordt verklaard, waarvan de commissie de verwerping voorstelt.

Nous devons nous prononcer sur la proposition de loi rendant applicable au personnel de la Caisse nationale de crédit professionnel le régime de pension instauré par la loi du 28 avril 1958 relative à la pension des membres du personnel de certains organismes d'intérêt public et de leurs ayants droit, dont la commission propose le rejet.

Overeenkomstig artikel 47 van ons reglement breng ik de conclusie van de commissie in stemming.

Conformément à l'article 47 de notre règlement, je mets aux voix les conclusions de la commission.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

143 membres sont présents.

143 leden zijn aanwezig.

80 votent oui.

80 stemmen ja.

47 votent non.

47 stemmen neen.

16 s'abstiennent.

16 onthouden zich.

En conséquence, les conclusions de la commission sont adoptées et la proposition de loi vient à tomber.

Derhalve is de conclusie van de commissie aangenomen en vervalt het voorstel van wet.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1986-1987
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1986-1987

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, Akkermans, Anthuenis, Antoine, Aubecq, Bascour, Bataille, Bock, Boël, J. A. Bosmans, J. H. Bosmans, Buchmann, Mme Buyse, MM. Cardoen, Cerexhe, Claeys, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, De Clercq, de Clippele, De Cooman, De Kerpel, Deleek, Mmes Delruelle-Ghobert, Demeulenaere-Dewilde, MM. Deprez, Descamps, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Didden, Doumont, Falise, Flagothier, Friederichs, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, MM. Glibert, Hansenne, Hatry, Hazette, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Langendries, Laverge, Lenfant, Lutgen, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Monfils, Noerens, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pedé, Peetermans, Remacle, Saulmont, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Swaelen, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Daele, Vandenhaute, Vandermarliere, Vandersmissen, J. Van Eetvelt, V. Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Waltniel, Weckx, Willemsens, Windels et Leemans.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

MM. Basecq, Belot, Borremans, Collignon, Content, De Baere, Mme De Pauw-Deveene, MM. De Smeyter, Deworme, De Wulf, Donnay, Dufour, Egelméers, Eicher, Gevenois, Guillaume, Hismans, Hofman, Holsbeke, Hotyat, Kenzeler, Lafosse, Lallemant, Leclercq, Mme Lieten-Croes, MM. Matthys, Minet, Moens, Mommerency, Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Paque, Pataer, Péciaux, Pinoie, Mme Rifflet-Knauer, MM. Schellens, Seeuws, Smitt, Swinnen, Taminiaux, Mmes Thiry, Trufaut, MM. Vandenheve, Vanlerberghe et Wyninckx.

Se sont abstenus:

Hebben zich onthouden:

Mme Aelvoet, MM. Capoen, Flandre, A. Geens, Gryp, Lepaffe, Luyten, Meyntjens, Somers, Trussart, Valkeniers, Vandekerckhove, Van Grembergen, Van In, Mme Van Puymbroeck et M. Vervaeke.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 27 VAN DE WET VAN 15 MEI 1984 HOUDENDE MAATREGELEN TOT HARMONISERING IN DE PENSIOENREGELINGEN

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN SOMMIGE BEPALINGEN BETREFFENDE DE OORLOGSPENSIOENEN EN -RENTEN

ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE BIJDRAGE VAN BELGIE TOT DE WEDERSAMENSTELLING VAN HET AZIATISCH ONTWIKKELINGSFONDS EN VAN HET BIJZONDER FONDS VOOR TECHNISCHE BIJSTAND

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 2 VAN DE GEMEENTEWET

Stemming

PROJET DE LOI MODIFIANT L'ARTICLE 27 DE LA LOI DU 15 MAI 1984 PORTANT MESURES D'HARMONISATION DANS LES REGIMES DE PENSIONS

PROJET DE LOI MODIFIANT CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES AUX PENSIONS ET RENTES DE GUERRE

PROJET DE LOI RELATIF A LA CONTRIBUTION DE LA BELGIQUE A LA RECONSTITUTION DU FONDS ASIATIQUE DE DEVELOPPEMENT ET DU FONDS SPECIAL D'ASSISTANCE TECHNIQUE

PROJET DE LOI MODIFIANT L'ARTICLE 2 DE LA LOI COMMUNALE

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.

— Er wordt tot naamstemming overgegaan.

Il est procédé au vote nominatif.

146 leden zijn aanwezig.

146 membres sont présents.

Allen stemmen ja.

Tous votent oui.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

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

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

Het tweede en het derde zullen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Le deuxième et le troisième seront transmis à la Chambre des représentants.

Hebben aan de stemming deelgenomen:

Ont pris part au vote:

Mme Aelvoet, MM. Aerts, Akkermans, Anthuenis, Antoine, Aubecq, Bascour, Basecq, Bataille, Belot, Bock, Boël, Borremans, J. A. Bosmans, J. H. Bosmans, Buchmann, Mme Buyse, MM. Capoen, Cardoen, Cerexhe, Claeys, Collignon, Conrotte, Content, Cooreman, Dalem, De Baere, De Bondt, De Clercq, de Clippele, De Cooman, Dehaene, De Kerpel, Deleek, Mmes Delruelle-Ghobert, Demeulenaere-Dewilde, M. Demuyter, Mme De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, De Smeyter, Deworme, De Wulf, Didden, Donnay, Doumont, Dufour, Egelmeers, Eichler, Evers, Falise, Flagothier, Flandre, Friederichs, A. Geens, Gevenois, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, MM. Grosjean, Gryp, Guillaume, Hatry, Hazette, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Hismans, Hofman, Holsbeke, Horyat, Kenzeler, Lafosse, Lallemand, Langendries, Laverge, Leclercq, Lenfant, Lepaffe, Mme Lietsen-Croes, MM. Lutgen, Luyten, Mme Maes-Vanrobaeys, MM. Mainil, Matthys, Mme Mayence-Goossens, MM. Meyntjens, Minet, Moens, Mommeency, Monfils, Moureaux, Mouton, Noerens, Op 't Eynde, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Paque, Pataer, Péciaux, Pede, Peetermans, Pinoie, Remacle, Mme Rifflet-Knauer, MM. Saulmont, Schellens, Seeuws, Smeers, Mme Smits, MM. Somers, Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Swaelen, Swinnen, Taminiaux, Mmes Thiry, Truffaut, M. Trussart, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Valkeniers, Van Daele, Vandekerckhove, Vandenhaute, Vandenhove, Vanderborgh, Vandermarliere, Vandersmissen, J. Van Eetvelt, V. Van Eetvelt, Van Grembergen, Vanhaverbeke, Van In, Vanlerberghe, Van Nevel, Vannieuwenhuize, Van Overstraeten, Mme Van Puymbroeck, MM. Van Rompaey, Waltniel, Weckx, Willemsens, Windels, Wyninckx et Leemans.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PATAER TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN OVER «DE OPPORTUNITEIT VAN EEN HERNIEUWD VERZOEK TOT UITLEVERING VAN DE BRITSE VOETBALSUPPORTERS DIE VERANTWOORDELIJK WORDEN GEACHT VOOR HET HEIZELDRAAMA»

Stemming over de eenvoudige motie

INTERPELLATION DE M. PATAER AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES REFORMES INSTITUTIONNELLES SUR «L'OPPORTUNITE D'UNE NOUVELLE DEMANDE D'EXTRADITION DES SUPPORTERS BRITANNIQUES PRESUMES RESPONSABLES DU DRAME DU HEYSEL»

Vote sur la motion pure et simple

De Voorzitter. — Dames en heren, tot besluit van de interpellatie van de heer Pataer tot de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen werden twee moties ingediend.

Mesdames, messieurs, deux motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Pataer au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles.

De ene, de eenvoudige motie, door mevrouw Panneels en de heren Nicolas en Bataille luidt:

«De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Pataer over de opportuniteit van een hernieuwd verzoek tot uitlevering van de Britse voetbalsupporters die verantwoordelijk worden geacht voor het Heizeldrama en het antwoord van de minister,

Gaat over tot de orde van de dag.»

«Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Pataer sur l'opportunité d'une nouvelle demande d'extradition des supporters britanniques présumés responsables du drame du Heyssel et la réponse du ministre,

Passe à l'ordre du jour.»

De andere, door de heren De Baere, De Smeyter en Bourgois luidt:

«De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Pataer aan het adres van de Vice-Eerste minister en de minister van Justitie over de mogelijke uitlevering van Britse voetbalsupporters aan het Belgische gerecht, als gevolg van het Heizeldrama,

Betwijfelt de opportuniteit van een uitlevering van verdachten die, om vele redenen, beter worden berecht en bestraft in het land van herkomst;

Dringt aan op een volstreekte voorrang voor een billijke vergoeding van de slachtoffers van het drama.»

«Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Pataer au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice, sur «une éventuelle extradition, demandée par la justice belge, des supporters britanniques présumés responsables du drame du Heyssel,

Doute de l'opportunité d'une extradition de prévenus qui, pour de multiples raisons, devraient être jugés et punis dans leur pays d'origine;

Insiste sur la priorité absolue d'une indemnisation équitable des victimes du drame.»

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.

146 membres sont présents.

146 leden zijn aanwezig.

83 votent oui.

83 stemmen ja.

63 votent non.

63 stemmen neen.

En conséquence, la motion pure et simple est adoptée.

Derhalve is de eenvoudige motie aangenomen.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, Akkermans, Anthuenis, Antoine, Aubecq, Bascour, Bataille, Bock, Boël, J. A. Bosmans, J. H. Bosmans, Mme Buyse, MM. Cardoen, Cerexhe, Claeys, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, De Clercq, de Clippele, De Cooman, Dehaene, De Kerpel, Deleek, Mmes Delruelle-Ghobert, Demeulenaere-Dewilde, MM. Demuyter, Deprez, Descamps, De Seranno, Didden, Doumont, Evers, Falise, Flagothier, Friederichs, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, MM. Glibert, Hansenne, Hatry, Hazette, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Langendries, Laverge, Lenfant, Lutgen, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Mainil, Mme

Mayence-Goossens, MM. Monfils, Noerens, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Peetermans, Remacle, Saulmont, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Swaelen, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Daele, Vandenhaute, Vandermarliere, Vandersmissen, J. Van Eetvelt, V. Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Waltniel, Weckx, Willemssens, Windels et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

Mme Aelvoet, MM. Basecq, Belot, Borremans, Capoen, Collignon, Content, De Baere, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, Deworme, De Wulf, Donnay, Dufour, Egelmeeers, Eicher, Flandre, A. Geens, Geveno, Grosjean, Gryp, Guillaume, Hismans, Hofman, Holsbeke, Hotyat, Kenzeler, Lafosse, Lallemand, Leclercq, Lepaffe, Mme Lieten-Croes, MM. Matthys, Meyntjens, Miner, Moens, Mommerency, Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Paque, Pataer, Pécriaux, Pinoie, Mme Rifflet-Knauer, MM. Schellens, Seeuws, Smitz, Somers, Swinnen, Taminiaux, Mmes Thiry, Truffaut, MM. Trussart, Valkeniers, Vandekerckhove, Vandenhoeve, Van Grembergen, Van In, Vanlerberghe, Mme Van Puymbroeck, MM. Vervaeet et Wyninckx.

INTERPELLATION DE M. HISMANS A M. DUQUESNE, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « LE PREJUDICE CAUSE A L'ENSEIGNEMENT DE L'ETAT PAR LE DEFAUT DE RESPECT OU D'APPLICATION DES DISPOSITIONS DU STATUT DU PERSONNEL DE CET ENSEIGNEMENT »

INTERPELLATION DE M. HISMANS A M. DUQUESNE, MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE, SUR « LE PAIEMENT DIRECT DES PROFESSEURS ET LES RETARDS DANS LA LIQUIDATION DES SUBVENTIONS-TRAITEMENTS DANS L'ENSEIGNEMENT OFFICIEL SECONDAIRE SUBVENTIONNE »

Vote sur les motions pures et simples

INTERPELLATIE VAN DE HEER HISMANS TOT DE HEER DUQUESNE, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER « DE SCHADE BEROKKEND AAN HET RIJKSONDERWIJS DOOR HET NIET NALEVEN OF HET NIET TOEPASSEN VAN DE BEPALINGEN VAN HET PERSONEELSSTATUUT VAN DAT ONDERWIJS »

INTERPELLATIE VAN DE HEER HISMANS TOT DE HEER DUQUESNE, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER « DE RECHTSTREEKSE BETALING VAN DE LEERKRACHTEN EN DE ACHTERSTAND IN DE UITKERING VAN DE WEDDETOELAGEN IN HET GESUBSIDIEERD OFFICIEEL SECUNDAIR ONDERWIJS ».

Stemming over de eenvoudige moties

M. le Président. — Mesdames, messieurs, deux motions ont été déposées en conclusion de la première interpellation de M. Hismans au ministre de l'Education nationale.

Dames en heren, tot besluit van de eerste interpellatie van de heer Hismans tot de minister van Onderwijs werden twee moties ingediend.

L'une, pure et simple, par Mme Panneels et MM. Henrion et Vandermarliere est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Hismans sur le préjudice causé à l'enseignement de l'Etat par le défaut de respect ou d'application des dispositions du statut du personnel de cet enseignement, et la réponse du ministre,

Passe à l'ordre du jour ».

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Hismans over de schade berokkend aan het rijksonderwijs door het niet naleven of het niet toepassen van de bepalingen van het personeelsstatuut van dat onderwijs en het antwoord van de minister, gaat over tot de orde van de dag ».

L'autre, par MM. Mouton et Lafosse est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Hismans relative aux fonctions de sélection et de promotion dans l'enseignement de l'Etat,

Invite le ministre de l'Education nationale à prendre sans délai toutes les dispositions statutaires destinées à favoriser le bon fonctionnement, la bonne gestion et la renommée de l'enseignement de l'Etat. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Hismans betreffende de selectie- en bevorderingsambten in het rijksonderwijs,

Verzoekt de minister van Onderwijs onverwijld alle statutaire maatregelen te treffen om de goede werking, het goed beheer en de faam van het rijksonderwijs te bevorderen. »

Deux motions ont été déposées en conclusion de la deuxième interpellation de M. Hismans au ministre de l'Education nationale.

Tot besluit van de tweede interpellatie van de heer Hismans tot de minister van Onderwijs werden twee moties ingediend.

L'une, pure et simple, par Mme Panneels et MM. Henrion et Vandermarliere est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Hismans sur le paiement direct des professeurs et les retards dans la liquidation des subventions-traitements dans l'enseignement officiel secondaire subventionné et la réponse du ministre,

Passe à l'ordre du jour. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Hismans over de rechtstreekse betaling van de leerkrachten en de achterstand in de uitkering van de weddetoelagen in het gesubsidieerd officieel secundair onderwijs en het antwoord van de minister,

Gaat over tot de orde van de dag. »

L'autre, par MM. Mouton et Lafosse est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Hismans relative aux subventions-traitements dans l'enseignement officiel secondaire subventionné,

Demande au ministre de l'Education nationale de mettre tout en œuvre pour assurer à cet enseignement officiel un même régime que celui qui est accordé depuis plus de dix ans à l'enseignement libre,

Insiste pour que des retards de subsides ne pénalisent plus injustement les finances communales et provinciales déjà en très mauvaise posture suite aux différentes mesures gouvernementales. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Hismans over de weddetoelagen in het gesubsidieerd officieel secundair onderwijs,

Verzoekt de minister van Onderwijs alles in het werk te stellen om dat officieel onderwijs dezelfde regeling te waarborgen als die welke het vrij onderwijs al meer dan tien jaar geniet,

Dringt erop aan dat vertragingen inzake toelagen de provincie- en gemeentefinanciën niet meer onrechtmatig zouden bezwaren, te meer omdat de financiën reeds de zeer nadelige weerslag van verschillende regeringsmaatregelen hebben ondergaan. »

Conformément à notre règlement, nous votons sur les motions pures et simples qui bénéficient de la priorité.

Overeenkomstig ons reglement stemmen wij over de eenvoudige moties die de voorrang hebben.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

145 membres sont présents.

145 leden zijn aanwezig.

83 votent oui.

83 stemmen ja.

62 votent non.

62 stemmen neen.

En conséquence, les motions pures et simples sont adoptées.
Derhalve zijn de eenvoudige moties aangenomen.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, Akkermans, Anthuenis, Antoine, Aubecq, Bascour, Bock, Boël, J. A. Bosmans, J. H. Bosmans, Mme Buyse, MM. Cardoen, Cerexhe, Claeys, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, De Clercq, de Clippele, De Cooman, Dehaene, De Kerpel, Deleecq, Mmes Delruelle-Ghobert, Demeulenaere-Dewilde, MM. Demuyter, Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Didden, Doumont, Evers, Falise, Flagothier, Friederichs, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, MM. Glibert, Hansenne, Hatry, Hazette, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Langendries, Laverge, Lenfant, Lutgen, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Monfils, Noerens, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Peetermans, Remacle, Saulmont, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Swaelen, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Daele, Vandenhaute, Vanderborcht, Vandermarliere, Vandersmissen, J. Van Eetvelt, V. Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Nevel, Vannieuwenhuys, Van Rompaey, Waltniel, Weckx, Willemsens, Windels et Leemans.

Ont voté non:

Hebben neen gestemd:

Mme Aelvoet, MM. Basecq, Belot, Borremans, Capoen, Collignon, Content, De Baere, Mme De Pauw-Devean, MM. De Smeyter, De Wulf, Donnay, Dufour, Egelmeers, Eicher, Flandre, A. Geens, Gevenois, Grosjean, Gryp, Guillaume, Hismans, Hofman, Holsbeke, Hotyat, Kenzeler, Lafosse, Lallemant, Leclercq, Mme Lieten-Croes, MM. Luyten, Matthys, Meyntjens, Minet, Moens, Mommerency, Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Paque, Pataer, Pécriaux, Pinoie, Mme Rifflet-Knauer, MM. Schellens, Seeuws, Smits, Somers, Swinnen, Taminiaux, Mmes Thiry, Truffaut, MM. Trussart, Valkeniers, Vandekerckhove, Vandenhoove, Van Grembergen, Van In, Vanlerberghe, Mme Van Puymbroeck, MM. Vervaet et Wyninckx.

INTERPELLATION VAN DE HEER ANDRÉ GEENS TOT DE STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU EN MAATSCHAPPELIJKE EMANCIPATIE OVER «DE DESINFORMATIE DIE VOORKOMT IN DE DOOR HAAR ZOPAS GEPUBLICIEERDE BROCHURE MET ALS TITEL «VRAAG EN ANTWOORD ROND DE RADIOACTIVITEIT NA TSJERNOBYL»

INTERPELLATION VAN DE HEER GRYP TOT DE STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU EN MAATSCHAPPELIJKE EMANCIPATIE OVER «DE UITGAVE EN VERSPREIDING VAN DE BROCHURE «VRAAG EN ANTWOORD ROND RADIOACTIVITEIT NA TSJERNOBYL»

Stemming over de eenvoudige motie

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ GEENS AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT ET À L'ÉMANCIPATION SOCIALE SUR «LES INFORMATIONS INEXACTES CONTENUES DANS LA BROCHURE QU'ELLE VIENT DE FAIRE PUBLIER SOUS LE TITRE «QUESTIONS ET RÉPONSES CONCERNANT LA RADIOACTIVITÉ APRES TCHERNOBYL»

INTERPELLATION DE M. GRYP AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT ET À L'ÉMANCIPATION SOCIALE SUR «L'ÉDITION ET LA DIFFUSION DE LA BROCHURE «QUESTIONS ET RÉPONSES CONCERNANT LA RADIOACTIVITÉ APRES TCHERNOBYL»

Vote sur la motion pure et simple

De Voorzitter. — Dames en heren, tot besluit van de interpellatie van de heer André Geens en van de interpellatie van de heer Gryp tot

de staatssecretaris voor Leefmilieu en Maatschappelijke Emancipatie werden twee moties ingediend.

Mesdames, messieurs, deux motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. André Geens et de celle de M. Gryp au secrétaire d'Etat à l'Environnement et à l'Émancipation sociale.

De ene, de eenvoudige motie, door de heren De Kerpel en Henrion luidt:

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer André Geens en de interpellatie van de heer Gryp en het antwoord van de staatssecretaris,

Gaat over tot de orde van de dag. »

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. André Geens et celle de M. Gryp et la réponse du secrétaire d'Etat,

Passe à l'ordre du jour. »

De andere, door mevrouw Van Puymbroeck en de heren Flandre en Van Grembergen luidt:

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer André Geens en de interpellatie van de heer Gryp en het antwoord van de staatssecretaris,

Gelet op de desinformatieve inhoud, het gebrek aan objectieve voorlichting en de misleidende invloed ervan naar de bevolking toe,

Verzoekt de regering de verdere verspreiding van bedoelde brochure onmiddellijk stop te zetten en een meer objectieve informatie te starten. »

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. André Geens et celle de M. Gryp et la réponse du secrétaire d'Etat,

Compte tenu de son caractère de désinformation, de l'absence d'informations objectives et de son influence mystifiante sur la population,

Invite le gouvernement à suspendre immédiatement la diffusion de cette brochure et à entamer une campagne d'information plus objective. »

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.

145 membres sont présents.

145 leden zijn aanwezig.

84 votent oui.

84 stemmen ja.

61 votent non.

61 stemmen neen.

En conséquence, la motion pure et simple est adoptée.

Derhalve is de eenvoudige motie aangenomen.

Ont voté oui:

Hebben ja gestemd:

MM. Aerts, Akkermans, Anthuenis, Aubecq, Bascour, Baraille, Bock, Boël, J. A. Bosmans, J. H. Bosmans, Buchmann, Mme Buyse, MM. Cardoen, Chabert, Claeys, Conrotte, Cooreman, Dalem, De Bondt, De Clercq, de Clippele, De Cooman, Dehaene, De Kerpel, Deleecq, Mmes Delruelle-Ghobert, Demeulenaere-Dewilde, MM. Demuyter, Deprez, Descamps, De Seranno, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Didden, Doumont, Evers, Falise, Flagothier, Friederichs, Gijs, J. Gillet, Mme L. Gillet, MM. Glibert, Hansenne, Hatry, Hazette, Henrion, Mme Herman-Michielsens, MM. Langendries, Laverge, Lenfant, Lutgen, Mme Maes-Vanrobaeys, M. Mainil, Mme Mayence-Goossens, MM. Monfils, Noerens, Ottenbourg, Mme Panneels-Van Baelen, MM. Pede, Peetermans, Remacle, Saulmont, Smeers, Mme Smitt, M. Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Swaelen, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Daele,

Vandenhaute, Vanderborcht, Vandermarliere, Vandersmissen, J. Van Eetvelt, V. Van Eetvelt, Vanhaverbeke, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Waltniel, Weckx, Willemsens, Windels et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

Mme Aelvoet, MM. Belot, Borremans, Capoen, Collignon, Content, De Baere, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, De Wulf, Donnay, Dufour, Egelsemeers, Eicher, Flandre, A. Geens, Gevenois, Grosjean, Gryp, Guillaume, Hismans, Hofman, Holsbeke, Hotyat, Kenzeler, Lafosse, Leclercq, Lepaffe, Mme Lieten-Croes, MM. Luyten, Matthys, Meyntjens, Minet, Moens, Mommerency, Moureaux, Mouton, Op 't Eynde, Paque, Pataer, Pécriaux, Pinoie, Mme Rifflet-Knauer, MM. Schellens, Seeuws, Smits, Somers, Swinnen, Taminiaux, Mmes Thiry, Truffaut, Mme Trusart, Valkeniers, Vandekerckhove, Vandenove, Van Grembergen, Van In, Vanlerberghe, Mme Van Puymbroeck, MM. Vervaeke et Wyninckx.

VOORSTEL VAN DE VOORZITTER

PROPOSITION DE M. LE PRÉSIDENT

De Voorzitter. — Mijnheer de minister van Verkeerswezen, gaat u ermee akkoord dat wij eerst nog twee mondelinge vragen afwerken voor ik u het woord verleen om te antwoorden op de drie interpellaties die tot u werden gericht?

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel. — Ik ben ter beschikking van de Senaat, mijnheer de Voorzitter.

QUESTION ORALE DE M. MOUTON À M. DUQUESNE, MINISTRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, SUR « LES CONSTRUCTIONS SCOLAIRES PROVINCIALES ET COMMUNALES »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUTON AAN DE HEER DUQUESNE, MINISTER VAN ONDERWIJS, OVER « DE PROVINCIALE EN GEMEENTELIJKE SCHOOLGEBOUWEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouton à M. Duquesne, ministre de l'Éducation nationale, sur « les constructions scolaires provinciales et communales. »

La parole est à M. Mouton.

M. Mouton. — Monsieur le Président, en attendant la parution de l'arrêté royal fixant les nouvelles normes physiques et financières, tous les dossiers de constructions scolaires des provinces et des communes, qui ont obtenu une promesse de principe avant le 1^{er} janvier 1987, sont bloqués faute d'une promesse ferme. Cette situation est d'autant plus critique que l'arrêté royal n° 411 limite les dotations pour 1986 et 1987 des différents fonds, et singulièrement du Fonds des bâtiments scolaires provinciaux et communaux.

M. le ministre pourrait-il, dès lors, répondre aux questions suivantes :

1. Quel est le montant disponible au 1^{er} mai 1987 en matière de constructions scolaires provinciales et communales ?
2. Quel est le nombre de dossiers ayant obtenu une promesse de principe dans l'attente d'une promesse ferme ?
3. Quel sera le critère de choix des promesses de principe à soumettre à votre signature en vue de l'octroi d'une promesse ferme ?
4. Pourriez-vous refuser une promesse ferme aux dossiers qui ont été dressés, conformément à la réglementation en matière de surface et de coût, et qui ne respecteraient pas l'arrêté royal fixant les nouvelles normes physiques et financières ?

Dans cette éventualité, qui aurait à supporter le montant des honoraires d'architectes ?

5. Quel est le montant des engagements définitifs intervenus du 1^{er} janvier 1987 au 30 avril 1987 pour le Fonds des bâtiments scolaires provinciaux et communaux ?

6. Quel est le calendrier, normalement prévisible, pour le retour à la normale du cheminement administratif des dossiers de subventions scolaires ?

M. le Président. — La parole est à M. Duquesne, ministre.

M. Duquesne, ministre de l'Éducation nationale. — Monsieur le Président, les questions posées par M. Mouton appellent les commentaires suivants.

En matière de constructions scolaires provinciales et communales, le montant disponible au 1^{er} mai 1987 s'élève à 1 580 292 015 francs. C'est plus qu'il n'en faut pour cette année, aux dires du Fonds concerné.

Cent septante-trois dossiers ont reçu une promesse de principe.

Le critère de choix en vue de l'octroi d'une promesse ferme sera la conformité par rapport aux nouvelles normes fixées par l'arrêté royal, approuvé en Conseil des ministres, qui paraîtra sous peu.

Le nouvel arrêté sur les normes règle le sort des dossiers ayant reçu un accord de principe. Les dossiers conformes à ces normes physiques et financières seront approuvés, de même que ceux qui ne dépassent pas de plus de 5 p.c. la norme physique. Les autres dossiers seront refusés, comme ce sera le cas pour tous les dossiers des autres fonds. Néanmoins, une incitation à faire recommencer les études est offerte sous la forme de la prise en charge par le Fonds des honoraires de recommencement des études, plafonnés à 5 p.c.

Le montant des engagements définitifs du 1^{er} janvier 1987 au 30 avril 1987 s'élève à 10 250 195 francs.

Quant au retour à la normale du cheminement administratif des dossiers de subventions scolaires, aucun délai ne peut être fixé avec exactitude. Le Fonds doit, en effet, réétudier les dossiers à la lumière des nouvelles normes. Ceux qui seront conformes seront ensuite présentés à l'Inspection des Finances, puisque cette instance ne les avait jamais vus jusqu'ici, ce qui est anormal. Sans doute pour la rentrée scolaire, tout sera-t-il redevenu normal dans le traitement des dossiers.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VERVAET AAN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN, OVER « DE SLUITING VAN HET INSTITUUT-LEMAIRE TE OVERIJSE »

QUESTION ORALE DE M. VERVAET AU MINISTRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DES RÉFORMES INSTITUTIONNELLES, SUR « LA FERMETURE DE L'INSTITUT LEMAIRE À OVERIJSE »

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Vervaeke voor het stellen van een mondelinge vraag aan de minister van Sociale Zaken en Institutionele Hervormingen over « de sluiting van het Instituut-Lemaire te Overijse ».

De heer Vervaeke. — Voorzitter, het ziekenhuis « Instituut Lemaire » in Overijse wordt gesloten. Zo wil het althans de verzekeringsmaatschappij Prévoyance Sociale-Sociale Voorzorg behorende tot de Gemeenschappelijke Socialistische Actie.

Het Lemaire-Instituut telt nu nog 150 personeelsleden en werkt de jongste jaren niet meer met verlies.

De druivenstreek blijft ook nood hebben aan een erkende verzorgingsinstelling. Begrijp wie kan; of de Michelin-stijl doet het in Vlaams Brabant.

Mag ik de minister de volgende vragen stellen :

Zal de Prévoyance Sociale, naar eigen berekening, de saneringspremie van 178 miljoen aangeboden krijgen, dit als gevolg van de toepassing van het koninklijk besluit van 8 december 1986 ?

Indien niet, zal de Prévoyance Sociale worden verplicht — weliswaar na de verantwoorde herstructureren — het personeel, de zieken en de sociale doelstelling van het Lemaire-Instituut te behouden ?

Indien ja, zal de minister zijn verantwoordelijkheid opnemen om de bewuste premie geheel of gedeeltelijk te doen gebruiken om een nieuwe verzorgingsinstelling — zo noodzakelijk voor de druivenstreek — in het leven te roepen ?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Dehaene.

De heer Dehaene, minister van Sociale Zaken en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, de schadeloosstelling wordt berekend volgens het koninklijk besluit van 20 juni 1983. De berekening is gesteund op diverse elementen, zoals de ouderdom van de gebouwen, de verpleeg-

dagprijs en de bestemming van de bedden. De aanvraag tot het bekomen van de schadeloosstelling dient, samen met het sluitingsdossier, te worden overgemaakt aan de gemeenschapsminister. Pas nadien, wanneer het dossier door de gemeenschapsminister is afgehandeld, wordt het aan de nationale minister overgezonden voor berekening en uitbetaling van de schadeloosstelling. Tot nog toe werd mij dit dossier nog niet toegezonden.

De beslissing tot herstructurering behoort tot de inrichtende macht. Zij is het die de gemeenschapsminister voorstellen doet en het is de gemeenschapsminister die een beslissing neemt over de gebeurlijke aan-gevraagde herstructurering.

Noch de gemeenschapsminister noch de nationale minister hebben zeggenschap over de aanwending van de schadeloosstellingspremie. Dit is de volledige verantwoordelijkheid van de betrokken inrichtende macht.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GROSJEAN TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «HET ONTSLAG VAN DE GEDELEGEERD BESTUURDER VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN»

INTERPELLATIE VAN MEVROUW AELVOET TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «ZIJN BELEID TEN AANZIEN VAN DE NMBS»

INTERPELLATIE VAN DE HEER HAZETTE TOT DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN BUITENLANDSE HANDEL OVER «DE ONDERBREKING VAN DE ELECTRIFICATIEWERKZAAMHEDEN OP BEPAALDE LIJNEN VAN DE NMBS»

Hervatting

INTERPELLATION DE M. GROSJEAN AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «LA DEMISSION DE L'ADMINISTRATEUR-DELEGUE DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES»

INTERPELLATION DE MME AELVOET AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «SA POLITIQUE MENEES VIS-A-VIS DE LA SNCB»

INTERPELLATION DE M. HAZETTE AU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DU COMMERCE EXTERIEUR SUR «L'INTERUPTION DES TRAVAUX D'ELECTRIFICATION DE CERTAINES LIGNES DE LA SNCB»

Reprise

De Voorzitter. — Wij hervatten de drie interpellaties gericht tot de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel.

Nous reprenons les trois interpellations adressées au ministre des Communications et du Commerce extérieur.

Het woord is aan minister De Croo.

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel. — Mijnheer de Voorzitter, zoals gebruikelijk apprecieer ik de interpellaties van de heer Grosjean, mevrouw Aelvoet en de heer Hazette alsook de beschouwingen van de heer Eicher en commissievoorzitter De Bondt. Iets heeft mij toch getroffen in deze interpellaties in de Hoge Vergadering, alsmede in die welke twee dagen geleden gehouden werden in de commissie voor de infrastructuur van onze tweede Kamer. Wij worden immers geconfronteerd met de vraag van de beheersorganen van de belangrijke maatschappij, die de NMBS toch is, naar een zo groot mogelijke autonomie. Als minister van Verkeer moet ik echter de drijfriem gaande houden tussen de opperste gezagsorganen van ons land, Senaat en Kamer, en bedoelde maatschappij.

Ik geef drie voorbeelden ter illustratie. Men heeft mij een paar dagen geleden in de Kamer gevraagd wat er zou gebeuren met de taalkaders in het centraal bestuur van de NMBS. Zal men, naar mate men de adviezen van de Raad van State ter zake goed interpreteert, criteria vinden om de

50/50-verhouding, indertijd ingevoerd door mijn voorganger, de heer Feaux, om te buigen?

Tweede voorbeeld. Men vraagt wat er gaat gebeuren met de lijnen Namen-Dinant, Brussel-Geraardsbergen, Aat-Doornik, om er maar enkele te noemen. De vragen van de heren Hazette en Grosjean sluiten hierbij aan.

Derde voorbeeld. Men vraagt mij, in een parlementaire vraag, wat er gaat gebeuren met de bestelling van dwarsliggers, zowel van hout als van beton.

Dit soort vragen illustreert dat de NMBS geen maatschappij is als een andere. Het gaat zo maar niet op deze maatschappij *carte blanche* te geven binnen een bepaalde begroting om dan twee of drie jaar later de resultaten na te gaan.

Wij hebben dan ook via verscheidene bepalingen van het bijzondere machtenbesluit, dat nadien door Kamer en Senaat werd bekrachtigd, een oplossing voor deze vragen proberen te vinden via een beheerscontract tussen de maatschappij enerzijds en het Rijk anderzijds. De Raad van State heeft ons hierbij, zoals u weet, niet gevolgd. Binnen de NMBS heerst dus een permanente tweestrijd tussen de bedrijfseconomische benadering en wat men noemt in de wet van 1926, het beheer in 's lands belang.

La vie et l'action de la SNCB se situent dans un système *sui generis*, difficile et complexe. En effet, par la loi de 1926, un cadre juridique a été créé par lequel l'Etat confie une mission à la SNCB et ce, pour une durée de septante-cinq ans, soit jusqu'en l'an 2001. Les statuts sont fixés par arrêté royal; les administrateurs qui représentent l'Etat, majoritaire à 99 p.c., sont également nommés par arrêté royal.

De plus, le Parlement, par une loi du 15 décembre 1986, a soumis la société notamment aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. C'est ainsi qu'une série de nominations, de dispositions, de mesures de surveillance — j'ai cité tout à l'heure le cadre linguistique — sont soumises à une tutelle assez complexe. Le Parlement exerce, à juste titre, un contrôle politique et budgétaire sur le destin de la SNCB. En outre, par la loi de 1926, le contrôle des comptes — et c'est important — est entre vos mains, mesdames, messieurs. Le collège des commissaires, chargé de contrôler la SNCB et de faire rapport au Parlement, est élu moitié par la Haute Assemblée, moitié par la Chambre des représentants. Il s'agit donc d'une sorte de commission *mutatis mutandis* équivalant à la Cour des Comptes, détachée à la SNCB. Mais je reviendrai tout à l'heure sur ces points lorsque l'on parlera des chiffres.

J'en viens à la démission honorable, et à sa demande, de l'administrateur-délégué de la SNCB, démission dont ont parlé les intervenants.

Nos collègues de la commission de l'Infrastructure doivent encore posséder une documentation fort importante — le ministre leur avait transmis tous les documents qu'il possédait — sur les travaux effectués par divers audits. Je me souviens notamment des audits de Sobemap et de *Canadian Pacific*, ainsi que du comité d'action où les travaux de ces audits ont été résumés et adaptés pour déboucher sur 131 recommandations.

Pour compléter encore l'information, j'y ajouterai les audits relatifs aux filiales et aux ateliers. Je reviendrai sur ce point.

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

Le conseil d'administration de la SNCB a délibéré environ une dizaine de fois sur ces questions. Ces délibérations, un peu lentes, je le reconnais, ont abouti à la désignation d'une nouvelle direction. Faut-il rappeler que la SNCB est la plus importante du pays avec plus de 50 000 emplois et un chiffre d'affaires d'environ 100 milliards? Il est exceptionnel, monsieur Eicher, que, dans une société de cette importance, toute la direction soit remplacée en cours d'exercice.

Je suppose que cette opération s'est effectuée en fonction des possibilités offertes à ce moment par le recrutement de quatre nouveaux directeurs, d'un directeur général et d'un directeur général adjoint. La nouvelle structure mise en place prévoyait que les directeurs de district seraient au nombre de cinq. Par ailleurs, ces fonctions n'étaient plus assumées par le plus ancien des chefs locaux, mais bien par un directeur doté de responsabilités, l'équivalent d'un directeur général local, si je puis m'exprimer ainsi. Enfin, et c'est important, il fallait éviter que la SNCB ne soit dirigée comme une série de satrapies parallèles avec un comité de direction et un comité de coordination se réunissant régulièrement,

un conseil d'administration restreint et un comité encore plus restreint, permettant une bonne gestion et une prise de décision rapide.

Le conseil d'administration a proposé pour nomination au Roi l'administrateur-délégué, le directeur général, le directeur général adjoint; et le conseil d'administration a proposé les directeurs de département, qui, comme les directeurs de district — seconde caractéristique étonnante et nouvelle —, sont nommés *prorata temporis*, pour six ans. Il ne s'agit donc pas de nominations définitives.

Quant aux rémunérations, celles-ci sont largement supérieures à celles correspondant à leur échelle statutaire pour les personnes appartenant à la société; pour les personnes extérieures, il s'agit d'une rémunération relativement importante, au sujet de laquelle, monsieur Grosjean, vous m'avez naguère interpellé.

Ces décisions ont été prises par le conseil d'administration de la SNCB en date du 23 janvier et du 20 février 1987.

Le Conseil procéda encore à 34 nominations de niveau I, dont 13 nominations sans promotion.

En outre, le 3 avril 1987, par une procédure qui n'était pas régulière — il a d'ailleurs accepté les remarques formulées à ce sujet et en a tenu compte — il a poursuivi l'installation de certaines personnes aux grades moyen et moyen supérieur de la société en décidant 111 désignations sans promotion, 125 nominations fonctionnelles — à des postes existants mais non occupés — et 67 nominations à titre personnel. Je signale que le ministre n'a pris aucune part à ces décisions.

Le 6 avril, le commissaire du gouvernement — ceci est une nouveauté — de par la loi susmentionnée et, notamment, l'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986, approuvé par le Parlement le 15 décembre 1986, introduit un recours auprès de son ministre de tutelle, et ce pour plusieurs raisons, dont, entre autres, la non-observation de la procédure de consultation obligatoire et préalable du comité de direction, la non-observation du délai de cinq jours prévu pour la communication de documents aux membres et les nominations à titre personnel statutairement non prévues à la société.

Le ministre approuve ce recours en date du 16 avril, et demande que la société revoie sa décision.

En l'absence du ministre, qui avait eu l'audace de prendre quatre jours de vacances pendant la période de Pâques (*sourires*), ces faits ont été répercutés par les médias. A mon retour, j'ai pris connaissance du problème posé par l'administrateur-délégué. A l'aube du vendredi matin, j'ai repris le dossier en main et j'ai proposé une solution tant au président du conseil d'administration qu'à l'administrateur-délégué. J'ai indiqué que les nominations à titre personnel me paraissaient inacceptables, mais qu'il fallait établir un plan de carrière et de mobilité, indispensable dans une société dont le personnel a été réduit de 21 p.c., cette compression de personnel n'étant d'ailleurs pas terminée.

J'ai signalé qu'en ce qui concerne, d'une part, les désignations sans promotion et, d'autre part, les nominations fonctionnelles, je n'avais pas d'objections à formuler, la procédure ayant été régularisée.

Après avoir discuté longuement avec le président du conseil et avec l'administrateur-délégué, j'ai demandé qu'ils me fassent part de leur réponse l'après-midi du vendredi, puisqu'une réunion du conseil d'administration était prévue pour le lundi suivant.

L'administrateur-délégué a présenté sa démission vers 14 heures, pour motifs personnels, signalant clairement qu'il ne réclamait aucune indemnité. Cette démission, honorable, je le répète, a été acceptée par le Roi et publiée il y a quelques jours au *Moniteur belge*. Le lundi suivant «l'incident», ainsi qu'on a appelé ce qui s'était passé, le conseil d'administration a décidé: 1° de confirmer les désignations sans promotion — et ce, sans aucune intervention de ma part —; 2° de régler les nominations fonctionnelles dans des fonctions existantes; 3° de ne pas confirmer les 67 nominations à titre personnel; 4° de mettre en chantier — j'avais insisté sur ce point depuis des semaines, voire des mois — l'élaboration d'un plan de carrière et de mobilité; 5° suite à l'arrêt d'annulation du Conseil d'Etat, de donner également un avis sur le cadre linguistique du personnel central de la société. Ni plus, ni moins.

Après la démission de l'administrateur-délégué, la SNCB a désigné le directeur général, qui avait été nommé quelques mois auparavant, comme administrateur-délégué faisant fonction, et a réparti certaines compétences du conseil entre ce dernier et le comité restreint que les statuts prévoyaient.

Survint alors un fait qui me préoccupe et qui devrait également préoccuper le Sénat, fait qui a trait au fonctionnement de la plupart des

mécanismes en cette matière. J'avais été interrogé au mois de décembre 1986 par M. Grosjean, si je ne me trompe, sur l'opportunité de désigner un comité *ad hoc*, remplaçant, le cas échéant, le conseil d'administration en ce qui concerne le budget de la SNCB. Le nouveau conseil d'administration de la SNCB, sur proposition de l'ancienne direction, avait fixé son budget 1986 en novembre 1986 — chose relativement facile au onzième mois de l'année! — ainsi que son budget 1987, et ce budget était en équilibre.

M. Leemans reprend la présidence de l'assemblée

Contraint par nature de faire opérer des vérifications, je l'ai soumis à M. l'inspecteur des Finances auprès de la SNCB et à mon administration. Ces deux instances m'ont confirmé que le budget était en équilibre. J'ai alors pu répondre au Sénat que, dans ces conditions, il ne fallait pas appliquer les mesures, plutôt draconiennes, qui permettraient le remplacement du conseil d'administration par un conseil restreint — comme nous l'avions fait naguère, et une seule fois, pour la société gantoise de transports urbains — ayant pour seule mission de présenter un budget en équilibre.

Quelques mois plus tard, en février, je crois, l'administrateur-délégué a exprimé ses craintes quant à la réalité des chiffres avancés par ces diverses instances. Préoccupé, j'ai conseillé la désignation d'un audit comptable, Coopers-Lybrand, pour ne pas le nommer, auquel on doit pouvoir accorder confiance. Nous avons alors connu un redressement des comptes, avec effet sur le budget, ce qui a provoqué des contestations assez vives entre, d'une part, le collège des commissaires désigné par la Chambre et le Sénat — à qui je n'ai aucune instruction à donner — et l'audit en question. Ces redressements portaient notamment sur la diminution de la valeur des stocks, pour un montant d'1,4 milliard; sur les pertes de change, pour 1,3 milliard, la SNCB prévoyant des provisions pour de telles pertes et le bureau Coopers Lybrand souhaitant, à un moment donné, estimer ces pertes de change pour l'emprunt en monnaie extérieure. Les redressements en question portaient également sur l'amortissement du droit d'exploitation, pour un montant de 2,3 milliards et, point important, sur la créance sur l'Etat découlant des paiements à terme échus. Vous vous rappellerez qu'un arrêté numéroté, confirmé par la loi, prévoyait le paiement, fin de mois, des traitements et salaires dans les administrations et les sociétés comme celle dont nous parlons. Fallait-il, dans les livres de la société, considérer le montant de 3,3 milliards correspondant au paiement à terme échus comme une créance sur l'Etat ou comme une charge, un débit supplémentaire?

Au sujet des différents montants que je viens d'énumérer et qui constituent au total une somme importante, existe une divergence entre les redressements comptables proposés par le bureau privé que j'ai fait désigner et ceux présentés par votre collège des commissaires auprès de la société. L'affaire est loin d'être terminée.

Il est exact que tous les organes, aussi bien le collège des commissaires que les réviseurs existant maintenant au sein de la SNCB — comme doit en avoir toute société anonyme belge, n'est-ce pas, monsieur Henrion —, et les *accountants*, c'est-à-dire le bureau de comptabilité, se sont mis d'accord avec l'Inspection des Finances pour accepter que le déficit au 31 décembre 1986 ne soit pas égal à zéro, comme il avait été présenté par la société en novembre de la même année, mais s'élève à 3 milliards.

Lorsque j'ai présidé personnellement le conseil du 11 mai dernier, j'ai demandé de quoi il s'agissait et comment il était possible — je m'exprime avec prudence devant le Sénat — que des comptes, présentés en équilibre au conseil d'administration à la fin du mois de novembre 1986, aient subi une augmentation de 3 milliards en quelques mois. Et je ne parle pas des chiffres dont je viens de souligner l'importance, quant aux redressements comptables. Je laisse aux experts en la matière le soin de rechercher une solution à cette question qui, en raison d'un certain nombre de dispositions légales, réglementaires et de l'approbation nécessaire des ministres des Finances et des Communications, est loin d'être facile à résoudre.

M. Eicher. — Les maths modernes!

De heer De Croo, minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel. — Antwoordend op de interpellatie van mevrouw Aelvoet en de uiteenzetting van de heer De Bondt, wiens belangstelling bijzonder gering moet zijn aangezien hij niet meer aanwezig is, wijs ik erop dat de structuur zelf van deze maatschappij problemen schept. Ik citeer eenvoudig een paar cijfers, daar kan ik niet buiten. De exploitatieresultaten van 1986 leren ons dat de personeelsuitgaven 60 pct., dit is 42,6 miljard, bedragen

en de energieuitgaven 5,5 pct. De legende van de daling van de uitgaven door een goedkopere prijs van de brandstoffen en een te drukken prijs voor de elektrische energie bestaat niet. Als er maar 5,5 pct. voor energie wordt uitgegeven op een totaal van 70 miljard, dan mag er nog 10 pct. worden bespaard. Dit betekent slechts een besparing van enkele honderden miljoenen, al is dat bedrag wel belangrijk.

De maatschappij heeft een schuldenlast van 95 miljard. De financiële lasten belopen 14,4 pct. van het totaal, dit is 10 miljard, en de andere lasten bijna 20 miljard.

En 1986, les dépenses se sont élevées à 70,7 milliards tandis que les recettes ont atteint le chiffre de 30,2 milliards.

L'ensemble des recettes du trafic voyageurs, représenté aussi bien par les abonnements que par les tickets à plein tarif et les billets internationaux, a atteint un montant de 11,2 milliards, soit un milliard de plus que le coût de la charge financière de nos dettes. Les recettes du trafic de marchandises se sont élevées à 12,5 milliards et je passe sous silence les autres petits postes.

Il résulte des chiffres que j'ai cités que la différence entre les dépenses et les recettes est considérable puisqu'elle s'établit à 40,5 milliards.

Par ailleurs, un effort assez remarquable a été consenti en ce qui concerne la diminution d'un poste très important à la SNCB: l'effectif du personnel. Ce dernier a été réduit de 21 p.c. en cinq ans.

En termes budgétaires, je puis donc dire que, entre 1983 et 1986, en francs constants, les dépenses de la société ont diminué de 8 p.c.

Monsieur Eicher, vous qui avez travaillé longtemps aux chemins de fer, vous comprendrez mieux que quiconque que le fait de diminuer les dépenses de 8 p.c. en quatre ans, compte tenu de l'inflation, des biennales, ainsi que d'une série d'autres éléments, représente un effort extrêmement important.

De maatschappij heeft haar eigen pensioenregeling. Zij beschikt over een pensioenkas met een structuur die niet overeenstemt met die van het normale pensioengebeuren.

Bij de spoorwegen is de verhouding ongeveer 55 pct. actieven, tegenover 45 pct. gepensioneerden. De lasten voortvloeiend uit de pensionering en de geneeskundige verzorging voor de gewezen bedienden en rechthebbenden van de NMBS staan niet in proportie tot de lasten van andere Belgische maatschappijen. In België is de verhouding ongeveer 75 à 80 pct. actieven tegen 20 à 25 pct. niet-actieven.

Wij kampen met een enorm probleem. Ook de heer Hazette wees erop dat het probleem van de investeringen nog groter wordt door een andere beschikking in ons wettelijk arsenaal. Het koninklijk besluit 402 bepaalt dat niet-uitgegeven investeringsbedragen op het einde van het jaar vervallen.

Dit betekent dat bij benadering voor 13,5 miljard engagementen waren aangegaan op langere termijn voor materiaal, elektrificatie en andere werken. Het bedrag van 10,2 miljard waarover wij dit jaar beschikken, zal dus niet volstaan, wat het uitstellen van een aantal werken tot gevolg zal hebben. Ik kan dan ook begrijpen — hoewel ik daartoe geen instructie had gegeven — dat de toenmalige afgevaardigd bestuurder alle maatschappijen die werken uitvoeren voor de NMBS een brief heeft geschreven met het verzoek de uitvoering van de werken stop te zetten en de vergoeding mede te delen die zij vragen voor contractbreuk of verlaagd uitvoering van een contract. Dit is een heel moeilijke zaak. Ik geef toe dat een aantal bedrijven zowel in Vlaanderen, Brussel als in Wallonië die in dit verband werden aangeschreven, druk uitoefenen. Voor een bepaald werk van 1,800 miljard wordt een vergoeding van 18 miljoen gevraagd. De huidige directie moet deze problemen nu trachten op te lossen.

Un certain nombre de lignes, que vous avez signalées, monsieur Hazette, se trouvent dans ce cas. Je vais les passer en revue, comme je l'ai d'ailleurs fait à la Chambre.

En ce qui concerne la ligne 90, pour le tronçon Grammont-Ath-Jurbise, 305 millions restent à engager sur un montant total d'un milliard 375 millions à étaler sur plusieurs années. Cent nonante-sept millions ont reçu le visa d'engagement. Il reste donc 108 millions à trouver. Il conviendrait que les travaux soient poursuivis pour que l'électrification du tronçon puisse s'effectuer en juin de l'an prochain.

M. Hazette. — Dans quel délai envisagez-vous la continuation des travaux?

M. De Croo, ministre des Communications et du Commerce extérieur. — Ils devraient se terminer vers le mois de juin 1988.

Sur la ligne Namur-Dinant, le montant des travaux atteignait 841 millions. Des visas d'engagement ont été accordés pour 696,6 millions. Il reste donc 144,4 millions à engager. Même si les travaux ne sont pas terminés en juin 1988, ils ne sont pas pour autant remis en cause.

M. Hazette. — Avez-vous envisagé aussi le dédommagement de l'entreprise contractante?

M. De Croo, ministre des Communications et du Commerce extérieur. — Je ne possède pas encore l'analyse coût-bénéfice de l'opération. Ne m'accusez pas, au nom de l'autonomie que vous invoquez vous-même, d'intervenir trop souvent au conseil d'administration. «Sainte Autonomie, priez pour nous!»

M. Hazette. — Et la décision sera prise en fonction de la comparaison coût-bénéfice?

M. De Croo, ministre des Communications et du Commerce extérieur. — Cela va de soi. Il ne faut pas donner inutilement de l'argent aux entrepreneurs s'il peut être utilisé à autre chose: à l'achèvement ou à l'avancement des travaux.

J'en viens au problème plus délicat de la ligne Liège-Marloie.

Sur les 1 500 millions prévus, 638 millions ont été accordés. Les ordonnances prévues pour cette année s'élèvent à 174 millions. L'état d'exécution des travaux se situe aux environs des 30 p.c. On prévoit une interruption d'une douzaine de mois.

En principe, le conseil d'administration examinera, demain, l'ensemble des travaux en cours pour déterminer quels sont les ralentissements, les coûts ou les négociations à envisager sur certaines lignes. Vous permettrez au Conseil de la société d'introduire, demain ou lors d'une prochaine séance, une proposition adressée au ministre ou, en un certain sens, à la Société elle-même.

M. Hazette. — D'autres chantiers sont visés que ceux que j'ai cités. L'arrêt des travaux n'est pas limité à une seule région?

M. De Croo, ministre des Communications et du Commerce extérieur. — Certainement pas. L'ensemble des travaux en révision, eu égard aux propos que je viens de tenir, peut porter sur des dizaines de chantiers. Aucune distinction n'est faite selon qu'il s'agit du nord, du sud ou du centre, aucun saupoudrage. Tout dépend de l'état des travaux, du coût portant sur tel achèvement ou sur tel étalement des travaux.

Vous plaidez en faveur d'une grande autonomie de gestion de la société.

Permettez-moi cette petite incidente. Si le délégué de la Société nationale des chemins de fer avait déclaré avoir besoin de 30 personnes et si, parmi ces 30 personnes, s'étaient trouvées 28 néerlandophones pour deux francophones, ou l'inverse, je me demande si je n'aurais pas été interpellé à la Chambre ou au Sénat, sur les limites de l'autonomie en certaines matières dans notre pays!

Mijnheer De Bondt, ik wil ootmoedig bekennen dat ik mij gegeneerd voel ten opzichte van de Senaat door het uitblijven van het indienen van de begroting 1987. Mijn werk is reeds drie maanden klaar. Ik heb mij heel wat inspanningen getroost, maar ik heb bijzonder veel begrip voor de misnoegdheid die vandaag is verwoord. Ik bevestig de moeilijke omstandigheden in deze openbare vergadering.

Het is inderdaad gemakkelijker om tijdens de gedetailleerde bespreking in de senaatscommissie cijfers en tabellen aan te brengen. Een openbare vergadering leent zich hiertoe minder. Ik begrijp echter dat de leden van de Senaat bij ontstentenis van een begroting, van de openbare vergadering gebrui maken om vragen te stellen. Ik geef toe dat ik me niet gelukkig voel.

Mijnheer De Bondt, u kent het standpunt dat ik reeds vóór deze regeringsvorming innam. Welke partijen de toekomstige regering ook zullen schragen, er zal dringende nood zijn aan een departement van infrastructuur, en dit rekening houdend met de investeringsbeperking. De mobiliteitsinfrastructuur, zoals kanalen, havens, wegen, waterwegen, spoorwegen en materiaal, moet worden gehegroepeerd. Hoe dynamisch de departementen ook zijn, een splitsing is niet bevorderlijk voor de goede gang van zaken.

Kamer en Senaat hebben terecht een commissie voor de Infrastructuur opgezet. Ik hoop dat de regering ze zal kunnen «verklanken».

Ik meen op deze wijze beknopt — ik heb nog enkele technische antwoorden voor mevrouw Aelvoet en de heer Grosjean — het essentiële te hebben meegedeeld, in alle oprechtheid, zoals het de Senaat wel bekend is.

Quid voor de toekomst?

Wij zijn allen burgers en gebruikers van zowel openbaar vervoer als privé-vervoer. We zijn belastingbetalers en zijn bezorgd voor de openbare maatschappij en 's lands lot. We weten dat het deficit van de Belgische Staat — van de NV België — niet mag aanhouden. Een maatschappij zoals de onze, die een derde meer uitgeeft dan wat ze ontvangt, is op lange termijn gedoemd om te verdwijnen. Dat geldt zowel haar infrastructuur als haar mogelijkheden ten opzichte van haar bezorgdheid voor de wettige verzuchtingen van alle maatschappelijke geledingen.

Il faut, en principe, vous ne l'ignorez pas, diminuer la dette publique pour la ramener au niveau de celle de nos concurrents et de la moyenne européenne. Mais ceux qui disent A, et j'en suis, doivent également dire B: on ne diminue pas le déficit d'une nation ou sa charge d'emprunts, sans réduire les dépenses. Il faut pouvoir faire la distinction, subtile mais réelle, entre ceux qui composent un menu et les cuisiniers qui ont à le réaliser. Pour ma part, je suis «à la cuisine». Je vous l'assure, il n'est pas facile d'économiser des centaines de millions, voire un ou deux milliards. Chaque million économisé est, en fait, un sparadrap qu'on retire et qui fait mal. Je dirai, dans une approche qui rappelle les bons pères qui se sont chargés de mon éducation, *ad maiorem Dei gloriam*: le but doit l'emporter sur les moyens. Encore faut-il disposer de moyens.

La SNCB, la société dont nous parlons aujourd'hui, en dépit des mesures découlant des pouvoirs spéciaux, d'une réduction de personnel de 21 p.c., du plan IC-IR, du Top-plan pour le transport des marchandises, ne peut survivre à long terme avec un déficit permanent produit par la charge de 85 milliards de dettes en monnaies belge et étrangère et, l'objectivité m'oblige à le dire, par un surcroît de personnel compte tenu des fonctions qu'elle remplit. La SNCB a un rôle de service public à jouer, avec les deniers de la collectivité.

Monsieur le Président, j'ai l'ambition de soumettre à la Chambre ou au Sénat — l'assemblée idoine est encore à déterminer mais elle sera bien entendu souveraine — non pas par arrêté de pouvoirs spéciaux, puisque la période en est révolue, mais sous la forme d'un projet de loi, un ensemble de mesures tendant à régler une série de points délicats.

Ainsi, qu'en est-il du système des pensions propres à la société? Peut-on imaginer que les KS ou Cockerill-Sambre prennent à leur charge les pensions du personnel licencié? Il est renvoyé au régime général.

Quid du régime de sécurité sociale qui est également, pour l'instant, propre à la SNCB?

Quid du problème qui m'a été signalé, mais que je n'ai pas encore examiné, des 10 000 agents engagés par mes prédécesseurs, MM. Chabert, Spitaels et Féaux? Le recyclage de ces personnes, âgées de 25 à 35 ans, paraît difficile en raison de leurs qualifications.

Quid, dis-je, de ces 10 000 personnes qui, selon mes informateurs, sont moins adaptées, bien que leurs efforts et leur travail ne soient pas contestés, aux missions futures de la société? Je ne dispose pas, à l'instar de M. Gheyselinck, de quelques dizaines de milliards à consacrer à ce personnel économiquement moins rentable, pour lui permettre de se retirer avec un viatique important. Je vous demande de bien réfléchir à cette question.

Quid, enfin, de la dette de 85 milliards contractée partiellement par la SNCB sur les marchés étrangers, l'Etat s'étant réservé les emprunts dans notre pays, exposant ainsi la SNCB aux dépréciations découlant des fluctuations des cours? Songez à nos emprunts en yens de 1980 et à l'importance de nos remboursements aujourd'hui.

Tout ceci requiert une intervention sur le plan législatif.

Quid surtout — il s'agit d'une question délicate — du règlement de la commission paritaire, au sein de la société qui, pour l'instant, sauf une majorité des deux-tiers, ne permet pas un changement de statut et une autre mobilité du personnel?

Monsieur le Président, qu'on le veuille ou non, une réponse devra un jour être apportée à ces questions.

se Misschien zou ik de mogelijkheid hebben gehad er meer aan te doen met bijzondere machten, maar ik vond dit minder gepast ten opzichte van het Parlement.

Men zal de schulden die de maatschappij te zwaar belasten moeten consolideren. Ik meen ook dat er nog te veel personeel in dienst is. De normale afvloeiingscurves voor de volgende vijf jaar tonen aan dat er slechts 5 000 afvloeiingen zullen plaatshebben. Tien à elf miljard per jaar is ook een te grote financiële last.

De NMBS heeft 45 pct. gepensioneerden en rechthebbenden tegenover 55 pct. actieven. Een dergelijk percentage brengt uiteraard het hele regime in het gedrang. Hiervoor moet een oplossing worden gevonden, niet wat de voorwaarden tot pensionering betreft, maar wel wat de financiële impact betreft. Hetzelfde geldt voor de ziekte- en invaliditeitsregeling.

Al deze kwesties moeten aan Kamer en Senaat worden voorgelegd en rustig worden uitgepraat met alle betrokkenen, de voorgedij-overheid en de afgevaardigden van het personeel. Dan, en dan alleen, zal men in termen van moed — ik hoop dat die aanwezig is in de politiek — kunnen spreken over de globale mogelijkheden van deze maatschappij waarin ik geloof. Men moet rekening houden met de gewijzigde patronen van verplaatsing van goederen en personen, die de maatschappij vandaag benadelen. Twintig jaar geleden nam 60 pct. van de arbeiders de trein, vandaag 10 pct. Het goederenvervoer gebeurde vroeger voor 70 pct. langs het spoor, nu hoofdzakelijk langs de weg.

We dienen de moed te hebben de grootste en belangrijkste maatschappij van ons land wat betreft personeelsbezetting en in het licht van onze economische ontwikkeling, aan een diepgaand onderzoek te onderwerpen en dit in alle openheid in het Parlement te bespreken. Ik durf te geloven dat wij bekwaam zullen zijn antwoorden te vinden voor de vele vragen die werden opgeworpen.

Dit is, mijnheer de Voorzitter, wat ik nogmaals wilde benadrukken voor de Hoge Vergadering. Ik dank u voor de aandacht en de welwillendheid waarmee u naar mijn betoog hebt willen beluisteren. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Grosjean. — Monsieur le Président, si je désapprouve le « ministre » De Croo, j'apprécie par contre « l'homme » De Croo.

On vous sent quelque peu fatigué, monsieur le ministre, sans doute est-ce dû aux combats continuels auxquels vous devez faire face? La meilleure preuve en est que, dans une réponse qui a duré plus de trois quarts d'heure, vous n'avez pas réussi à nous faire rire une seule fois.

Vous n'avez pas — vous en conviendrez, monsieur le ministre — obtenu les résultats que vous escomptiez de la politique que vous menez depuis six ans. Je suppose que c'est également une des raisons de votre fatigue.

Vous vous êtes comparé à un cuisinier. Permettez-moi de vous dire que, seul, le personnel a « dégusté » et pas un peu!

Je retiens surtout de votre intervention que vous nous promettez des réponses personnelles, et écrites je suppose? J'en prends acte et ne pourrai donc vous reprocher de n'avoir pas répondu aux questions posées.

Je relèverai cependant deux ou trois points particuliers, parmi vos propos.

Le collège des commissaires peut, selon vous, tout contrôler. Cela me paraît exagéré, tout comme le fait de mettre en parallèle cette instance avec le Conseil d'Etat. Celui-ci, comme vous le savez, dispose d'une administration spécialisée, ce qui n'est pas le cas du collège des commissaires que je comparerais plutôt à ces pauvres commissaires des intercommunales mixtes dont le rôle de contrôle est rendu impossible par l'absence de moyens.

Vous nous dites par ailleurs, monsieur le ministre, que l'élaboration du budget du ministère des Communications est terminée depuis trois mois. Permettez-moi, dès lors, de vous demander: où est-il et qu'en est-il des responsabilités, voire des irresponsabilités ministérielles ou gouvernementales? (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Aelvoet.

Mevrouw Aelvoet. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal ook zeer kort gaan.

Allereerst wijs ik op een «kleine» contradictie in verband met de benoemingspolitiek. De minister heeft gezegd in het laatste deel van zijn antwoord dat hij de stille ambitie koestert om een open parlementair debat te hebben. Hij heeft verschillende grote onderdelen van dat debat opgesomd met als laatste onderdeel dat hij onder de loep wou genomen zien de mobiliteit van het personeel waarvoor in de paritaire commissie een meerderheid moet kunnen worden gevonden. Die benoemingen onder persoonlijke titel waar rond het conflict draaide tussen de heer Paelinck en de minister, werden gedaan om de mogelijkheid te scheppen van een zekere mobiliteit in het inzetten van het personeel. Hierover bestond wel degelijk een globale consensus bij de raad van bestuur. Ik vind het dan ook eigenaardig dat de minister enerzijds het probleem aan de orde brengt dat er een zekere mobiliteit nodig is, waarin ik hem steun, maar dat hij anderzijds *in concreto* valt over de voorstellen die op het niveau van de raad van bestuur werden gedaan om dit mogelijk te maken.

In verband met de taalkaders zegt de minister dat er onmiddellijk reacties zouden komen uit de politieke wereld indien de taalkaders niet zouden worden gerespecteerd. Dat is evident. De minister zal mij toch niet vertellen dat de raad van bestuur dit niet weet. Alle verklaringen die ik daarover uit verschillende hoeken gehoord heb, zowel van de directie van de NMBS als van de vakbonden, wijzen erop dat men in het totale pakket van de 192 benoemingen wel rekening heeft gehouden met de taalkaders en dat in dit opzicht zelfs inspanningen werden gedaan ten belope van 10 pct. 85 pct. van de benoemingen gebeurden op basis van de reële verdiensten en de professionele kwaliteiten voor de functie die toegewezen werd en 10 pct. van de benoemingen waren nodig om aanpassingen aan de taalkaders e.a. mogelijk te maken.

De directie heeft zelf de nodige aanpassingen gedaan en moest hiervoor geen beroep doen op de politieke wereld. Een zekere bestuursautonomie is perfect mogelijk en deze mensen weten ook wel waar de gevoeligheden liggen in het land en met welke aspecten ze rekening moeten houden. Ze waren bereid tot een zeker aantal aanpassingen die men in een gewoon bedrijf nooit zou doen, maar die hier wel worden gedaan precies in verband met de politieke gevoeligheden en met de taalwetten.

Ik ben helemaal niet overtuigd door het antwoord van de minister, maar ik ben wel zeer geïnteresseerd in een open parlementair debat. Ik hoop dat dit op tijd komt en niet wanneer bij het spoor het kalf verdronken is.

M. le Président. — En conclusion de l'interpellation de M. Grosjean, j'ai reçu deux motions.

La première émane de M. Lallemand et est ainsi rédigée:

«Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Grosjean et la réponse du ministre des Communications au sujet de la démission de l'administrateur-délégué de la SNCB;

Estime que cette démission est le résultat d'une politique contradictoire qui entend à la fois renforcer le pouvoir de contrôle de la tutelle et en même temps introduire un mode de gestion incompatible avec les rapports actuels que l'entreprise publique entretient avec l'Etat;

Constata que la situation financière de la SNCB, ses résultats, tant en trafic voyageurs que marchandises, se dégradent, dans le cadre de l'exécution d'une politique qui opère des dégagements massifs de personnel, des restructurations internes et des hausses de tarif substantielles;

Considère que cette démission renforce la fragilité de la société qui sort à peine d'une réforme de ses organes de gestion qui a duré près de six mois;

Réclame du gouvernement la mise en œuvre d'une réelle autonomie de gestion pour la SNCB fondée sur la conclusion de protocoles de gestion conclus entre les parties intéressées et définissant les droits et les obligations de chacune d'elles.»

La seconde, déposée par Mmes Herman et Smitt et MM. Langendries et Henrion est rédigée comme suit:

«Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Grosjean et la réponse du ministre des Communications et du Commerce extérieur,

Passé à l'ordre du jour.»

«De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Grosjean en het antwoord van de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

Gaat over tot de orde van de dag.»

Nous procéderons ultérieurement au vote sur la motion pure et simple, qui bénéficie de la priorité.

Wij stemmen later over de eenvoudige motie, die de voorrang heeft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

COMMUNICATION DE M. LE PRÉSIDENT

De Voorzitter. — Dames en heren, de op de agenda van vandaag ingeschreven interpellatie van de heer Pataer, gericht tot de minister van Buitenlandse Betrekkingen, is verdaagd tot over veertien dagen.

INTERPELLATIE VAN DE HEER CONTENT TOT DE STAATS-SECRETARIS VOOR EUROPESE ZAKEN EN LANDBOUW OVER «DE TOEPASSING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJ-BELEID»

INTERPELLATION DE M. CONTENT AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES EUROPÉENNES ET À L'AGRICULTURE SUR «L'APPLICATION DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE EN MATIÈRE DE PÊCHE»

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer Content tot de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw over «de toepassing van het gemeenschappelijk visserijbeleid».

Het woord is aan de interpellant.

De heer Content. — Mijnheer de Voorzitter, via het Informatieblad van de Rederscentrale en persoonlijke gesprekken met vissers en reders, verneem ik dat men in visserijkringen zeer ontevreden is over de traagheid waarmee de administratie tewerk gaat binnen het raam van de toepassing van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

Tengevolge van de lagere quota voor 1987, hebben reeds sedert december van vorig jaar gesprekken plaatsgegrepen tussen de Rederscentrale en de Zeevisserijdienst om een aantal supplementaire vangstbeperkende maatregelen in te voeren die erop gericht zijn de vissers zolang mogelijk in het jaar te laten vissen. Het bedrijf wil zichzelf bijkomende beperkingen opleggen om de verplichtingen die de minister verantwoordelijk voor de visserij, hun opdringt binnen het raam van het gemeenschappelijk visserijbeleid, te kunnen nakomen.

Zij voelen zich echter weinig beloond aangezien het maanden duurt vooraleer de regelingen in het *Belgisch Staatsblad* verschijnen.

De opname van de regelingen in het *Belgisch Staatsblad* zijn noodzakelijk omdat anders reder en visser niet verplicht kunnen worden de regelingen te respecteren.

In december 1986 werd reeds een bijvangstbeperking gevraagd voor schol in het kanaal en voor tong in het westelijk gedeelte van het kanaal. Pas op 13 maart verscheen deze regeling in het *Belgisch Staatsblad*, maar toen was reeds een belangrijk gedeelte van het quotum aldaar opgevisst, zodat die maatregel nog slechts van weinig nut is.

Hetzelfde geldt voor het maximum aantal zeedagen in 1987: hoewel omtrent dit maximum reeds in de eerste weken van januari een afspraak bestond tussen het bedrijf en uw administratie, mijnheer de minister, verscheen ook deze regeling pas halverwege maart. Bovendien stel ik vast dat maatregelen die vorig jaar werden genomen en die op 31 december 1986 moesten eindigen, ook slechts halverwege maart van dit jaar zijn ingetrokken. Dit wijst op een verregaande onachtzaamheid vanwege uw departement ten aanzien van de zeevisserijsector, waarvan reders en vissers het slachtoffer zijn.

Nog erger is de kabeljauwhistorie. Hier stellen we vast dat, ondanks de voorspellingen van de biologen, er sedert vorig jaar en nu nog steeds, een overvloed aan kabeljauw te vangen valt. Op grond van die voorspellingen werd de kabeljauw-TAC — *Total Allot Catch*, met

andere woorden totale toegestane vangst — voor 1987 in de Noordzee met 28 pct. verminderd.

De heer Egelmeers, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Door de grote kabeljauwvangsten wordt het quotum snel opgevoerd. Ook hier werd in de loop van de maand januari van dit jaar een afspraak gemaakt met uw diensten om een bijkomende vangstbeperking in te voeren om het quotum niet te snel op te vissen en de visserij dus te spreiden over het gehele jaar.

Op het moment van die afspraak was reeds 25 pct. van het quotum opgevoerd. Dit was nog geen drama, maar het was hoog tijd om maatregelen te nemen. Daar in de loop van februari het besluit nog steeds niet was verschenen, was het bedrijf verplicht opnieuw met uw administratie overleg te plegen om nog meer beperkende maatregelen te laten opleggen. Op dat moment was reeds de helft van het quotum opgevoerd! Indien eerstbedoelde maatregelen waren uitgevaardigd, dan waren die bijkomende beperkingen niet meer nodig. Pas op 5 maart verscheen deze beperking dan eindelijk in het *Belgisch Staatsblad*, maar toen was reeds 75 pct. van het quotum aan wal gebracht.

Zoiets is onaanvaardbaar. Dit zal tot gevolg hebben dat binnenkort de vangst op kabeljauw zal moeten worden stilgelegd en dit, op een ogenblik dat het echte kabeljauwseizoen nog moet beginnen. Alleen uw departement draagt hiervan de schuld.

Het visserijbeleid, dat al niet zo geloofwaardig is, krijgt hierdoor een nieuwe deuk en het kan zeker niet een dynamisch beleid worden genoemd. U beseft waarschijnlijk niet welk kwaad u hiermede berokkent aan onze vissers, die nog weten wat werken is en die dagelijks in moeilijke en gevaarlijke omstandigheden aan de kust moeten komen. Onder de mom van «de vis moet worden beschermd en er moet later nog vis in de zee zijn» wordt een weinig soepel en realistisch beleid gevoerd, dat gesteund is op voorspellingen.

Voorspellingen komen echter niet steeds uit en ook in de visserijsector stellen wij haast ieder jaar vast dat de pronostieken van de biologen door de natuur worden tegengesproken.

Zo ook nu voor de kabeljauw, die overal in overvloed aanwezig is en die overboord moet worden gegooid omdat het quotum bijna is opgevoerd. Niemand heeft daar iets aan: noch de visser, die er hard heeft moeten voor werken en wiens inkomen overboord moet worden gegooid, noch de vis zelf, want die is dood van zodra hij gevangen wordt. Toch wel, het overboord gooien komt de Engelse vissers ten goede. Die vinden er niets beters op dan de overboord gegooid dode kabeljauw terug op te vissen en in de Engelse mijnen te verkopen.

Mijnheer de minister, wanneer men zich vergist, moet men dit kunnen toegeven; het beleid moet aan de realiteit kunnen worden aangepast.

Door de lome werking van de administratie is het kwaad intussen grotendeels geschied.

Het kan evenwel gedeeltelijk worden goedge maakt door van de EG te bekomen dat de TAC voor kabeljauw, en mogelijk ook voor andere soorten die in dezelfde omstandigheden verkeren, wordt herzien. Maar dan onmiddellijk! Nu België het voorzitterschap heeft van de EG kunt u daartoe het initiatief nemen. Dit is dringend noodzakelijk voor het dynamische bedrijf dat de zeevisserijsector is.

Ik heb het gevoel dat u de visserij nog al te veel met de landbouw vergelijkt. In de visserij heeft men met tekorten te kampen en dus niet met overschotten zoals de melkplas, de boterberg, met vlees volgepropte diepvriesinstallaties, enzovoorts in de landbouw. Een weinig realistisch visserijbeleid grijpt rechtstreeks in op het werk en het inkomen van moedige en hardwerkende mensen, die beter dan wie ook vaststellen waar en hoeveel vis er zit en die deze niet mogen vangen omdat anderen verkeerde voorspellingen hebben gemaakt. U ziet, mijnheer de minister, dat ik herhaaldelijk op die verkeerde voorspellingen wijs.

Er mag dan tenminste worden verwacht dat de *fair play* wordt opgebracht om die menselijke vergissingen toe te geven en de gemaakte fouten te herstellen.

Nu ons land het voorzitterschap heeft, zouden wij het voorbeeld moeten tonen en door een accuraat en realistisch beleid niet enkel de vis, maar ook en vooral de vissers beschermen.

Bijkomend wil ik de minister attent maken op praktijken in andere landen die blijken te bestaan met de bedoeling de quota te omzeilen.

De diensten van het ministerie zouden moeten onderzoeken of het waar is dat, bijvoorbeeld in Nederland, bennen vis verkocht worden

onder de benaming «*varia*», maar waarin vooral tong en kabeljauw te vinden zijn.

Is het waar dat men in de Nederlandse mijnen onder de benaming «*platvis*» alles verkoopt?

Is het waar dat onder de benaming tarbot in werkelijkheid kabeljauw wordt verkocht?

Is het waar dat de vangsten van de Nederlandse vissers die in Belgische havens worden verkocht, maar toch tot de Nederlandse quota behoren, niet bij die quota worden geteld?

Ik heb de volledige tekst van mijn interpellatie aan de minister gegeven, opdat hij mij een uitgebreid antwoord kan verstrekken. Mocht hij voor bepaalde punten toch een bijkomend onderzoek moeten laten instellen, dan zou ik graag vernemen wanneer de Senaat zijn antwoord mag verwachten. (*Applaus op de socialistische banken.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van In.

De heer Van In. — Mijnheer de Voorzitter, de interpellant heeft terecht het gemeenschappelijk visserijbeleid als onderwerp van zijn betoog gekozen. De eerste vraag luidt echter: waarop slaat het woord «gemeenschappelijk»? Als ik naga hoeveel verschillende departementen rechtstreeks of onrechtstreeks bij het visserijbeleid betrokken zijn, dan stel ik vast dat wij hier vanavond niet alleen de staatssecretarissen voor Landbouw ter verantwoording moeten roepen.

Er bestaat bezorgdheid nopens het volume en de kwaliteit van onze vloot. De interpellant en de andere collega's die de situatie kennen, zullen dat zeker niet tegenspreken. De jongste tien jaar is er een bijzonder belangrijke inspanning geleverd om het volume en de kwaliteit van onze vloot te herbepalen. Er zijn weliswaar minder vaartuigen ter beschikking, maar de kwaliteit, de uitrusting, de tonnenmaat en het vaarvermogen van de vaartuigen zijn verbeterd.

Klaarblijkelijk echter is er niet de wil om de verdere modernisering van onze vissersvloot ter hand te nemen. Tot onze ergernis moeten wij vaststellen, maar u zult deze ergernis aan uw collega van Verkeerswezen moeten doorspelen, mijnheer de minister, dat er wel vraag is om nieuwe vaartuigen te bouwen. De privé-sector blijkt met kapitalen klaar te staan, maar de overheid blijft met de nodige machtigingen en subsidiëringen achterwege. Zo worden wij met de tragedie geconfronteerd waarbij een gespecialiseerde werf aan de rand van het failliet wordt gebracht op een ogenblik dat er bestellingen zijn. Daartegenover staat dat onderhandelingen aan de gang zouden zijn met niet-gespecialiseerde werven in Wallonië om daar alternatieve bestellingen te laten afwerken. Mijnheer de minister, u zult zelf, of via de minister van Verkeerswezen, op deze vragen zo vlug mogelijk een sluitend antwoord moeten geven.

Een tweede probleem betreft de opleiding, al behoort dit ook niet rechtstreeks tot uw bevoegdheid. Dit probleem is het gevolg van de verlenging van de leerplicht. Het lijkt ons inderdaad absurd een visserijopleiding te geven binnen de ruimten van een klaslokaal. Het ligt toch voor de hand dat de praktische visserijopleiding moet gebeuren op het schip. De opleiding behoort tot de bevoegdheid van de gemeenschapsminister, maar voor de normering is de minister van Onderwijs bevoegd. Ik vraag u dan ook, mijnheer de minister, de ergernis mede te delen die in bepaalde kringen heerst omdat blijkt dat de opleiding van de jonge vissers nog steeds niet behoorlijk is geregeld.

Een derde aangelegenheid die minstens even belangrijk is, betreft de quotaregeling. Ik moet het u niet vertellen, mijnheer de minister, dat in Nederland reeds meer dan één rel is ontstaan naar aanleiding van het publiek maken — ik zou bijna zeggen officieel worden — van de situatie dat de Bedrijfsraad voor de Visserij, met de stilzwijgende medewerking van het bevoegde staatssecretariaat, overschrijding van de quota toelaat. Men denkt er zelfs niet aan sancties op te leggen aan de Nederlandse vissers die volmondig bekennen dat zij stelselmatig de quotaregeling overschrijden. Ook de aanmaningen om schepen aan de ketting te leggen, zijn loze bedreigingen gebleven.

Dit probleem houdt verband met de collectieve regeling in de Europese Gemeenschap. Wij vragen dan ook hoe aan deze quotaregeling de hand wordt gehouden en hoe het staat met onze suggestie, die wij meer dan twee jaar geleden hebben gedaan, om ingeval de quota door bepaalde landen niet worden opgebruikt, deze eventueel zouden worden geruild. Op die manier zou onze visserij, die slechts bescheiden is en zich op een beperkt terrein beweegt, in staat zijn de quota die aan andere landen werden toegekend en niet werden opgenomen uit te putten, eventueel mits toegevingen op een ander terrein.

Dit zijn, mijnheer de minister, drie pertinente problemen waarop ik uw aandacht wenste te vestigen en die — hier val ik de interpellant bij — betrekking hebben op de malaise die in visserijmilieus is gegroeid. Als er één milieu is dat niet verdient aan een dergelijke malaise ten prooi te vallen, is het toch wel dit van de visserij.

Sta mij toe op deze tribune ook hulde te brengen aan de vissers die er als eerste bij waren om drenkelingen van de *Herald of Free Enterprise* aan wal te brengen. Zij werden nauwelijks genoemd onder degenen die gratis en gedurende lange tijd hun diensten hebben aangeboden in de haven van Zeebrugge.

Zoals ik reeds heb gezegd, werken verschillende elementen de malaise in de visserij in de hand. De zeevissers verdienen dat niet. Noch economisch, noch financieel is er reden om aan te nemen dat de visserij geen toekomst zou hebben. Het is aan u, mijnheer de minister, het beleid uit te stippelen binnen de gemeenschappelijke regeling om de toekomst van de vissers te verzekeren.

Tenslotte wil ik nog herinneren aan ons voorstel een bedrijfssector die tot een bepaald gedeelte van ons land is beperkt en hoofdzakelijk door Vlaamse ambtenaren wordt geleid, ook de plaats te geven die hem toekomt in een autonoom Vlaanderen.

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris De Keersmaecker.

De heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen. — Mijnheer de Voorzitter, om te beginnen sluit ik mij aan bij de hulde die door de laatste spreker werd gebracht aan de mensen die dagelijks hard werken in de visserij en die, naar aanleiding van de scheepsramp te Zeebrugge voor anderen in de bres zijn gesprongen. Aansluitend bij de interpellant heeft de heer Van In ook gewezen op de malaise die bij de zeevissers heerst. Ik meen dat deze moeilijkheden te maken hebben met de modaliteiten van uitvoering van de reglementeringen.

Ideaal zou zijn dat de overheid zich met zoiets niet hoeft bezig te houden en dat de problemen worden opgelost door contacten tussen degenen die actief zijn in deze sector. Dit is echter een illusie.

Die malaise geldt niet voor de algemene economische toestand in de zeevisserij. Integendeel, ik meen te mogen zeggen dat in deze sector in ons land de jonste jaren bedrijfsresultaten werden geboekt die als zeer goed mogen worden aangezien.

De heer Van In. — Dit is zeer juist.

De heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen. — Als iets goed is, mag het zo blijven en mag het zelfs verbeteren. De overheid moet dit in de hand werken.

We mogen ons echter niet van «adres» vergissen en moeten ons beperken tot de problemen in het kader van de reglementering van het zogenaamde blauwe Europa: het gemeenschappelijk visserijbeleid.

In ons land is er een spreiding van bevoegdheden. Dit is niet erg. Het is ook het geval in sommige andere landen. De bevoegdheid voor de economische en structurele aspecten behoort hoofdzakelijk tot het departement van Landbouw.

De interpellant heeft deze problematiek, die ik niet uit de weg wil gaan, terecht aangehaald.

Door rechtstreekse contacten met de vertegenwoordigers van de sector, *in casu* de rederscentrale, moeten wij ervoor zorgen dat wij de evolutie van de vangsten volgen ten einde op de best mogelijke wijze de quota, aan de Belgische zeevisserij voor bepaalde categorieën van vis toegewezen, te respecteren. Dat vergt maatregelen die wij moeten uitwerken, bespreken en publiceren. Zoiets duurt inderdaad lang.

Het euvel ligt niet in het feit dat maatregelen te laat worden uitgewerkt, maar dat de discussies tijd vergen. De uitgewerkte voorstellen worden door de diensten van de zeevisserij overgezonden aan de economische diensten van het departement in Brussel. De teksten worden dan voorgelegd aan de juridische dienst die er eventueel wijzigingen in aanbrengt. Uiteindelijk worden de teksten voorgelegd aan de Koning en na ondertekening gepubliceerd.

De teksten worden inderdaad laattijdig gepubliceerd. Ik heb inmiddels gevraagd om de noodzakelijke schikkingen te treffen om de besluiten te mogen nemen bij ministerieel besluit in plaats van bij koninklijk besluit. Wellicht bestaat de noodzaak van een *by-pass*, een rechtstreekse weg, voor de besluitvorming. De besluitvorming zou meer direct moeten

worden gerealiseerd zodat ook de publikatie sneller volgt. Ik ben mij bewust van dit probleem. Wij zullen schikkingen nemen, maar moeten de wettelijke weg volgen. Er moet bijgevolg een nieuw koninklijk besluit worden opgemaakt.

De kabeljauwvangst vertegenwoordigt een belangrijk pakket in onze zeevisserij, zowel in de Noordzee als in het Kanaal. In de Noordzee moeten wij, noodgedwongen heel wat zones met Noorwegen delen. Wij moeten negotieën over het gedeelte van de stocks waarop de Europese Gemeenschap een beroep kan doen. Wij gaan uit van eenzelfde filosofie. Het hele debat over de pertinentie van deze politiek kan opnieuw worden geopend. Moeten wij dit blauwe Europa ordenen op basis van reglementeringen die vroeger door een paar landen, waaronder België, werden verdedigd? Die thesis heeft het in 1983, op verre na, niet gehaald. Ik heb voldoende de gelegenheid gehad om dit in de Senaat en in de Kamer uit te leggen.

Wij moeten leven met het bestaande beleid en ons neerleggen bij de quotaregeling die ieder jaar wordt vastgelegd. De jongste twee jaar gebeurde dat trouwens tijdig, deze keer in de maand december voorafgaand aan het jaar 1987. Er werd een besluit getroffen, na onderhandeling met Noorwegen, op basis van een zeer restrictief wetenschappelijk verslag, wat geleid heeft tot een vermindering van ongeveer 28 pct.

De ontwikkeling van het visbestand heeft uitgewezen dat er wellicht aanleiding bestaat om de juistheid van de adviezen van de wetenschappers op zijn minst te betwijfelen. Dat is inmiddels ook gebeurd. In de veronderstelling dat de vaststellingen juist zijn blijkt na grondige ontleding van de verslagen dat de stocks onderschat zijn en dat de *total allowable catch* voor de Europese Gemeenschap in deze zones geen 120 000 ton maar 180 000 tot 200 000 ton mag bedragen. Dit is niet mijn persoonlijke mening. Tijdens de Raad van ministers op 5 mei jongstleden, die ikzelf heb voorgezeten, werden deze extrapolaties aan het oordeel van de commissie onderworpen. De Belgische delegatie heeft zich toen aangesloten bij de opmerkingen die onder meer door de Britse en de Franse delegaties werden geformuleerd. Er werd gevraagd om dit goed en snel te onderzoeken om te zien of er ruimte is voor nieuwe voorstellen. Dan zouden de huidige quota van 4 150 ton voor België, tot 6 000 à 6 600 ton kunnen stijgen. Wij zijn echter nog lang niet zo ver. Deze verificatie moet ernstig geschieden.

Het is niet de taak van het Belgisch voorzitterschap om dergelijke voorstellen te doen. Ik kan de commissie aanporren. Ik kan de vraag stellen. Ik kan eventueel zelfs een raad samenroepen. Ik mag dit niet lichtzinnig doen en ik mag België niet belachelijk maken. De vraag moet gegrond zijn, de commissie weet dit en werkt eraan. Het is haar taak om voorstellen te doen indien daarvoor een gegronde reden bestaat. U weet waarover ik het heb. Ik heb het hier niet over de visgronden, maar over de wetenschappelijke basis waarop wij onze visserij organiseren, namelijk het advies van de biologen.

U weet ook — u kan dat afleiden uit wat ik heb gezegd over de gemeenschappelijke stock met Noorwegen — dat dit alleen kan na consultatie en met het akkoord van Noorwegen. Aangezien de economie van dat land in grote mate afhankelijk is van de visserij, is het zeer streng. Het is voor hen van levensbelang.

Desalniettemin zal ik als voorzitter de zaak volgen en hoop ik gunstige resultaten te kunnen boeken op basis van wat ik heb gezegd en langs de wegen die ik heb vermeld.

Dit zal ons echter niet vrijstellen van de beperkende maatregelen. Als wij niets meer kunnen verkrijgen, dan komen de beperkende maatregelen er alleszins. Bepaalde maatregelen in verband met de hoeveelheid kabeljauw die mag worden gevangen, werden reeds uitgewerkt. Indien wij geen resultaat boeken, dan blijven de beperkingen bestaan. Dan komt er een visserijstop zoals wij die vorig jaar hebben gekend, ook voor andere vissoorten, vooral tong. Indien wij iets verkrijgen, zal dit nog niet voldoende zijn om ons volkomen vrij te maken van de beperkende maatregelen. Welke deze zullen zijn, kan alleen worden vastgelegd na concertatie met de betrokkenen uit de sector, meer bepaald de rederscentrale. Alles gebeurt na overleg met de vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven.

Mijnheer Content, u hebt mij een reeks vragen gesteld in verband met zogenaamde misbruiken in Nederland. Ik kan daarover twee dingen zeggen.

Verschillende van deze zaken hoor ik voor het eerst. Ik heb de diensten van de zeevisserij gevraagd dit te onderzoeken.

De heer Wyninckx. — Wij zullen u vragen stellen, mijnheer de minister, maar u antwoordt reeds.

De heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen. — Als er grond zou zijn voor deze aantijgingen, zullen wij dit signaleren. Allereerst is de Europese Gemeenschap verantwoordelijk voor de naleving van de quotaregeling waaraan de lidstaten zich hebben onderworpen.

Dit is ook mijn antwoord aan de heer Van In, die gevraagd heeft of er wel een gezamenlijk visserijbeleid kan zijn nu het gespreid is over vele departementen. Hij heeft ook gevraagd hoe wij deze quota handhaven. Mijn antwoord is eenvoudig: door ze te respecteren.

De heer Van In. — Het verwondert me dat u de toestand in Nederland niet kent, mijnheer de minister. De rel is doorgedrongen tot in de Tweede Kamer, waar men toegegeven heeft dat men degenen die de quota hebben overschreden de hand boven het hoofd heeft gehouden.

De heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen. — Wat doet u besluiten dat ik die toestand niet ken? Dat is wel het geval. Ik heb geregeld contact met de heer Brackx, die in de nieuwe regering hiervoor verantwoordelijk is en die het zeer moeilijk heeft met de enorme overcapaciteit van deze vloot. De officiële houding van de Nederlandse regering is uiteraard dat de quota moeten en zullen worden gerespecteerd. Mochten de quota worden overschreden, dan gebeurt dit in weerwil van hun controle.

Daarover is wel het een en het ander te zeggen. Onder meer bestaat in Nederland geen zogeheten «mijnplicht», wat in ons land *de facto* wel het geval is omdat aan de Belgische zee kust alle havens over een mijn beschikken. Er zijn geen andere mogelijkheden om vissersboten aan te leggen.

Het is een probleem. Ook wij hebben hier en daar specifieke praktijken en misbruiken op zee gekend, maar wij hebben beperkende maatregelen genomen. Aan Nederland werd een overgangperiode van één jaar toegestaan om in orde te zijn met de regelingen, althans in de twaalf-mijlzone waar de beperkingen veel strenger zijn voor de boomkorvisserij.

De heer Wyninckx. — Mijnheer de minister, bestaan er institutioneel bestendige vormen van overleg tussen de Benelux-landen, in het bijzonder tussen België en Nederland? Wij hebben een soortgelijk debat meegeemaakt en u hebt toen verklaard dat er permanent overleg is. Wat is concreet de inhoud van het Benelux-overleg in dit verband?

De heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen. — Op de Raad van Visserij, en ook van Landbouw, hebben wij de gelegenheid deze problemen te bespreken. Indien wij de kwestie niet kunnen regelen langs de normale weg, door de toepassing van het gemeenschappelijk EG-visserijbeleid, moeten wij acties ontwikkelen in het kader van Benelux. Wij mogen de huidige toestand echter niet dramatiseren. De houding van de Nederlandse beleids mensen is namelijk beslist niet onrustbarend.

Zij steunen het gemeenschappelijk visserijbeleid en doen het nodige. Ik zeg niet dat dit onmiddellijk effect heeft en voldoende is. Zij bevinden zich inderdaad in een zeer moeilijke positie die zij echter zelf hebben gecreëerd door de overcapaciteit waarmee zij vandaag moeten afrekenen.

Mijnheer Van In, u tigt aan dat het beleid dat België voert wraakroepend is. U gebruikt verschrikkelijke woorden!

De heer Van In. — Alleen wat de bouw van zeeschepen betreft, mijnheer de minister.

De heer De Keersmaecker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Betrekkingen. — U moet weten wie u verdedigt, mijnheer Van In. Wij trachten het evenwicht tussen de belangen te bewaren. U kunt echter niet eerst A zeggen zonder daarna B te zeggen. Wij kunnen er alleen voor zorgen dat wij in het geheel over redelijke quota beschikken. Wij zouden natuurlijk meer wensen. Maar, in verhouding tot de naburige landen zijn wij niet slecht bedeeft. De globale resultaten wijzen dit uit.

Wij moeten ervoor zorgen dat wij een dynamische en competitieve vloot hebben. Deze werd gerealiseerd door belangrijke investerings- en aanpassingsinspanningen gedurende de jongste jaren, door de vissers

zelf. Wij moeten echter ook een leefbare vloot hebben en dat heeft te maken met de verhouding tussen de quota en de vangstcapaciteit.

Daarom trent hebben wij bij de Europese Gemeenschap een programma ingediend. Het verlenen van subsidies en het besteden van belastinggeld aan het bouwen van visserij schepen waardoor de vangstcapaciteit wordt verhoogd, maar waar tegenover geen quota staan, zou wraakroepend zijn. Dan organiseren wij de moeilijkheden. Men kan kritiek leveren op het systeem, maar in het systeem moet men consequent zijn.

Het gaat om moeilijke beslissingen die ik moet nemen na overleg met mijn collega, de minister van Verkeerswezen, die verantwoordelijk is voor het scheepskrediet. Ikzelf ben verantwoordelijk voor het programma, de quota en de structurele maatregelen. Wij moeten echter binnen het programma blijven. Ook de rederscentrale en de vertegenwoordigers voor de zeevisserij gaan hiermee akkoord. Ik betreur dat dit tot bepaalde spanningen leidt in de scheepsbouwsector die is afgestemd op de vangstcapaciteit. Het probleem is niet dat er geen schepen mogen worden gebouwd. Het probleem is dat wij geen gemeenschapsgeld mogen besteden, subsidies geven, voor het bouwen van visserij schepen zonder dat er tegenover de vangstcapaciteit voldoende quota staan. Dat is geen gemakkelijke opdracht maar wij zullen bij dit principe blijven. Wij zullen zo soepel mogelijk zijn en met een zekere marge werken. Momenteel zijn wij al lichtjes boven de normale capaciteit, maar niet zo ver, dat er tegenover de vangstcapaciteit onvoldoende quota zouden staan. Ik hoop dat u voor dit beleid begrip kunt hebben.

Ik dank de interpellanten voor de aandacht die zij voor deze waardevolle en dynamische sector hebben getoond.

Ik prijs mij gelukkig, mijnheer de Voorzitter, dat er nu en dan in de Senaat belangstelling bestaat voor de zeevisserij. Het is een sector die in het verleden grote moeilijkheden heeft gekend, vooral in verband met de vangstbeperkingen en in verband met de enorme verhoging van de energieprijzen die ondertussen, gelukkig, opnieuw zijn gedaald. Niettegenstaande deze moeilijkheden vervullen zij met een groot dynamisme hun taak en bereiken aldus de vermelde resultaten. Dit doet echter niets af aan de punctuele en organisatorische moeilijkheden, waarvoor u aandacht vraagt, mijnheer Content. Ik tracht dan ook de situatie zo goed mogelijk te verbeteren.

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

De heer Content. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, waarmee ik akkoord kan gaan. Ik ben het echter niet eens met de heer Van In. Onze vissersvloot moet worden gemoderniseerd. Hiervoor moeten de oude boten worden vervangen, maar er mogen geen nieuwe aan worden toegevoegd. De visserij is immers een moeilijk bedrijf, dat op en af gaat met de prijzenpolitiek. De uitbreiding van de visserijvloot bij een zelfde of een kleiner quotum zou immers aanleiding geven tot minder inkomsten voor de vissers.

De heer Van In. — Hoe kunt u zoiets beweren!

De heer Content. — Ik verdedig hier niet de bedrijven die vissersboten bouwen, maar ik pleit voor het voortbestaan van onze visserij.

De heer Van In. — Dat doen wij ook!

De heer Content. — Al wat ik gezegd heb over het quotum voor kabeljauw, geldt ook voor andere vissoorten, zoals tong. U hebt gezegd, mijnheer de minister, dat wij op dit punt misdeeld zijn. Wij zouden de wetenschappers eens links moeten laten liggen en onze vissers aan het woord moeten laten, die in de praktijk staan en beter dan wie ook weten hoeveel vis er is en waar.

Ik veroorloof mij nog een laatste opmerking. U zegde dat u niet op de hoogte bent. Welnu, wij zullen u eens uitnodigen aan onze kust, maar u zult zich dan wel moeten vermommen. U zult daar onze vissers kunnen horen praten, want ik heb hier waarschijnlijk maar één tiende verteld van de werkelijkheid. Dan zal u van dichtbij kunnen horen hoe de quota worden omzeild en hoe buitenlandse vissers met onze quota rondleuren.

De Voorzitter. — Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

De Voorzitter. — Dames en heren, de commissie voor de Parlementaire Werkzaamheden komt pas morgen bijeen om de agenda voor de eerste week van juni vast te leggen. Ik kan u nu al wel zeggen dat de volgende vergadering plaatsheeft op 2 juni, maar het uur zal worden medegedeeld via de agenda, die u zo vlug mogelijk zal worden toegestuurd.

PROPOSITIONS DE LOI — VOORSTELLEN VAN WET

Dépôt — Indiening

M. le Président. — Les propositions de loi ci-après ont été déposées :

1° Par M. Sondag, organisant le règlement des créances alimentaires par l'intermédiaire d'un Office national des créances alimentaires.

De volgende voorstellen van wet werden ingediend :

1° Door de heer Sondag, tot regeling van alimentatievorderingen door bemiddeling van een Rijksbureau voor Alimentatievorderingen.

2° Par M. Hofman, modifiant l'article 102 de la loi communale.

2° Door de heer Hofman, tot wijziging van artikel 102 van de gemeentewet.

3° Par M. Péciaux, modifiant la loi du 13 août 1986 relative à l'exercice des activités ambulantes.

3° Door de heer Péciaux, tot wijziging van de wet van 13 augustus 1986 betreffende de uitoefening van de ambulante activiteiten.

4° Par M. Hazette, différant l'application des mesures relatives à la modération des revenus des travailleurs indépendants.

4° Door de heer Hazette, strekkende om de toepassing van de maatregelen betreffende de inkomensmatiging van de zelfstandigen uit te stellen.

— Ces propositions de loi seront traduites, imprimées et distribuées.

Deze voorstellen van wet zullen worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

Er zal later over de inoverwegingneming worden beslist.

INTERPELLATION — INTERPELLATIE

Demande — Verzoek

M. le Président. — M. Vaes désire interpeller le Premier ministre, le ministre des Communications et du Commerce extérieur et M. Thys, secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, sur « l'implantation du Parlement européen à Bruxelles et l'aménagement du site de la gare du Luxembourg ».

De heer Vaes wenst de Eerste minister, de minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel en de heer Thys, staatssecretaris voor het Brussels Gewest, te interpelleren over « de vestiging van het Europese Parlement te Brussel en de inrichting van de buurt rond het Luxemburgstation ».

De Senaat vergadert opnieuw dinsdag 2 juni 1987.

Le Sénat se réunira le mardi 2 juin 1987.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(De vergadering wordt gesloten te 18 uur.)

(La séance est levée à 18 heures.)