

SEANCES DU JEUDI 23 JUIN 1988
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 23 JUNI 1988ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU MATIN
OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 684.

PETITIONS:

Page 684.

PROJETS RELEVES DE LA CADUCITE:

Page 684.

Projet de loi ajustant le budget des Postes, Télégraphes et
Téléphones de l'année budgétaire 1985;Projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et
Téléphones de l'année budgétaire 1986;Projet de loi contenant le budget du ministère des Communi-
cations pour l'année budgétaire 1986;Projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et
Téléphones de l'année budgétaire 1987;Projet de loi contenant le budget du ministère des Communi-
cations pour l'année budgétaire 1987;Projet de loi modifiant, pour la Région bruxelloise, la loi
du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du terri-
toire et de l'urbanisme;Ann. parl. Sénat — Session extraordinaire 1988
Parlem. Hand. Senaat — Buitengewone zitting 1988

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 684.

VERZOEKSCRIFTEN:

Bladzijde 684.

OPNIEUW AANHANGIG GEMAAKTE ONTWERPEN:

Bladzijde 684.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting
van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1985;Ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen,
Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1986;Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie
van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1986;Ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen,
Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1987;Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie
van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1987;Ontwerp van wet tot wijziging, wat het Brusselse Gewest
betreft, van de wet van 29 maart 1962 houdende organi-
satie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw;

Projet de loi insérant dans le Code pénal des articles 248*bis*, 248*ter* et 248*quater* et modifiant la loi du 6 août 1931 établissant des incompatibilités et interdictions concernant les ministres, anciens ministres et ministres d'Etat, ainsi que les membres et anciens membres des chambres législatives;

Projet de loi modifiant le Code judiciaire en matière d'instruction des demandes et d'introduction des causes en degré d'appel;

Projet de loi modifiant diverses dispositions légales relatives au divorce par consentement mutuel;

Projet de loi modifiant la loi du 1^{er} septembre 1920 interdisant l'entrée des salles de spectacle cinématographique aux mineurs âgés de moins de 16 ans;

Projet de loi instituant la Commission nationale de la magistrature;

Projet de loi relatif à la protection de la personne des malades mentaux;

Projet de loi relatif à la protection des biens des personnes totalement ou partiellement incapables d'en assumer la gestion en raison de leur état physique ou mental;

Projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (articles joints);

Projet de loi modifiant la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions;

Projet de loi modifiant le titre V du livre I^{er} du Code de commerce «Des bourses de commerce, agents de change et courtiers»;

Projet de loi sur les protêts;

Projet de loi relatif à certains contrats de crédit à la consommation;

Projet de loi portant suppression du Fonds d'avances pour la réparation des dommages provoqués par les prises et pompes d'eau souterraine;

Projet de loi modifiant le livre II du Code de commerce, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux;

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le gouvernement de la république du Libéria relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements, signé à Monrovia le 5 juin 1985;

Projet de loi portant approbation de la convention n° 47 concernant la réduction de la durée du travail à quarante heures par semaine, adoptée à Genève le 22 juin 1935 par la conférence générale de l'Organisation internationale du travail, au cours de sa dix-neuvième session, et modifiée en 1946;

Projet de loi portant approbation de la convention sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits, faite à La Haye le 2 octobre 1973;

Projet de loi modifiant la loi du 10 juillet 1969 sur la sollicitation de l'épargne publique, notamment en matière de valeurs mobilières;

Projet de loi modifiant et complétant la législation relative aux pensions et rentes des victimes civiles des guerres 1914-1918 et 1940-1945 et de leurs ayants droit;

Ontwerp van wet tot invoering in het Strafwetboek van een artikel 248*bis*, een artikel 248*ter* en een artikel 248*quater* en tot wijziging van de wet van 6 augustus 1931 houdende vaststelling van de onverenigbaarheden en ontzeggingen betreffende de ministers, gewezen ministers en ministers van Staat, alsmede de leden en gewezen leden van de wetgevende kamers;

Ontwerp van wet tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met betrekking tot de behandeling van vorderingen en de inleiding van zaken in hoger beroep;

Ontwerp van wet tot wijziging van verscheidene wettelijke bepalingen betreffende de echtscheiding door onderlinge toestemming;

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 1 september 1920 waarbij aan de minderjarigen beneden de 16 jaar toegang tot de bioscoopzalen wordt ontzegd;

Ontwerp van wet tot oprichting van de Nationale Commissie voor de magistratuur;

Ontwerp van wet betreffende de bescherming van de persoon van de geesteszieke;

Ontwerp van wet betreffende de bescherming van de goederen van personen die wegens hun lichaams- of geestestoestand geheel of gedeeltelijk onbekwaam zijn die te beheren;

Ontwerp van wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (afgescheiden artikelen);

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapenen en op de handel in munitie;

Ontwerp van wet tot wijziging van titel V van boek I van het Wetboek van koophandel «Handelsbeurzen, wisselagenten en makelaars»;

Ontwerp van wet op het protest;

Ontwerp van wet betreffende bepaalde verbruikskredietovereenkomsten;

Ontwerp van wet tot afschaffing van het Voorschottenfonds voor schadeloosstelling voor schade veroorzaakt door het winnen en pompen van grondwater;

Ontwerp van wet tot wijziging van boek II van het Wetboek van koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenschepen;

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de regering van de republiek Liberia inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te Monrovia op 5 juni 1985;

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het verdrag nr. 47 betreffende de verkorting van de arbeidsduur tot veertig uur per week, aangenomen te Genève op 22 juni 1935 door de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar negentiende zitting, zoals het in 1946 werd gewijzigd;

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het verdrag inzake de wet die van toepassing is op de produktenaansprakelijkheid, opgemaakt te 's-Gravenhage op 2 oktober 1973;

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 10 juli 1969 op het solliciteren van het openbaar spaarwezen, onder meer inzake roerende waarden;

Ontwerp van wet tot wijziging en aanvulling van de wetgeving op de pensioenen en renten van de burgerlijke slachtoffers van de oorlogen 1914-1918 en 1940-1945 en van hun rechthebbenden;

Projet de loi sur l'exercice de la médecine vétérinaire;
Projet de loi modifiant la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'aide sociale.

PROJETS DE LOI (Discussion) :

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1986.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1987.

Interpellation jointe de M. Désir au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles sur « les nuisances acoustiques nocturnes à l'aéroport de Bruxelles-National ».

Discussion générale. — *Orateurs* : MM. De Bondt, Grosjean, Bosmans, Mme Aelvoet, M. Désir (interpellation), MM. Vandenhaute, Appeltans, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 686.

Discussion et vote des articles du budget de l'année 1986, p. 694.

Discussion et vote des articles du budget de l'année 1987, p. 697.

Projet de loi ajustant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1985.

Projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1986.

Projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1987.

Interpellation jointe de M. Désir au ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones sur « l'application, à la zone économique bruxelloise, du plan dit « Poste 90 » ».

Discussion générale. — *Orateurs* : M. Willockx, ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, M. De Bondt, M. Désir (interpellation), M. Appeltans, p. 700.

Discussion et vote des articles ajustant le budget de l'année 1985, p. 707.

Discussion et vote des articles du budget de l'année 1986, p. 708.

Discussion et vote des articles du budget de l'année 1987, p. 711.

Ontwerp van wet op de uitoefening van de diergeneeskunde;
Ontwerp van wet tot wijziging van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn.

ONTWERPEN VAN WET (Beraadslaging) :

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1986.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1987.

Toegevoegde interpellatie van de heer Désir tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen over « de nachtelijke geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal ».

Algemene beraadslaging. — *Sprekers* : de heren De Bondt, Grosjean, Bosmans, mevrouw Aelvoet, de heer Désir (interpellatie), de heren Vandenhaute, Appeltans, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 686.

Beraadslaging en stemming over de artikelen van de begroting van het jaar 1986, blz. 694.

Beraadslaging en stemming over de artikelen van de begroting van het jaar 1987, blz. 697.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1985.

Ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1986.

Ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1987.

Toegevoegde interpellatie van de heer Désir tot de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie over « de uitvoering van het zogeheten « Post 90 » -plan in de Brusselse economische regio ».

Algemene beraadslaging. — *Sprekers* : de heer Willockx, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heer De Bondt, de heer Désir (interpellatie), de heer Appeltans, blz. 700.

Beraadslaging en stemming over de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het jaar 1985, blz. 707.

Beraadslaging en stemming over de artikelen van de begroting van het jaar 1986, blz. 708.

Beraadslaging en stemming over de artikelen van de begroting van het jaar 1987, blz. 711.

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

Mme Panneels-Van Baelen, secrétaire, prend place au bureau.
Mevrouw Panneels-Van Baelen, secretaris, neemt plaats aan het bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 10 h 5 m.
De vergadering wordt geopend te 10 h 5 m.

CONGES — VERLOF

MM. Declerck, à l'étranger; Janzegers et Wyninckx, en mission à l'étranger; Content et Knuts, malades, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Declerck, in het buitenland; Janzegers en Wyninckx, met opdracht in het buitenland; Content en Knuts, ziek.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

PETITIONS — VERZOEKSCRIFTEN

Par pétition datée de Péruwelz, M. Simonet, vice-président de l'Alliance évangélique francophone de Belgique et quelque 1 200 signataires demandent de ne pas adopter de loi autorisant l'interruption volontaire de grossesse.

Bij verzoekschrift uit Péruwelz, vragen de heer Simonet, vice-voorzitter van de «Alliance évangélique francophone de Belgique» en nagenoeg 1 200 ondertekenaars om geen wet goed te keuren die de vrijwillige zwangerschapsafbreking zou toelaten.

— Renvoi aux commissions réunies de la Justice et de la Santé publique et de l'Environnement.

Verwezen naar de verenigde commissies voor de Justitie en voor de Volksgezondheid en het Leefmilieu.

Par pétition datée de Mons, le conseil provincial du Hainaut demande que les élections provinciales soient disjointes des élections législatives.

Bij verzoekschrift uit Bergen, vraagt de provincieraad van Henegouwen dat de provincieraadsverkiezingen zouden losgekoppeld worden van de parlementsverkiezingen.

Même pétition émanant de la députation permanente du Luxembourg.

Zelfde verzoekschrift uitgaande van de bestendige deputatie van Luxemburg.

— Renvoi à la commission des Pétitions.

Verwezen naar de commissie voor de Verzoekschriften.

Bij verzoekschrift uit Brugge, drukt de provincieraad van West-Vlaanderen de wens uit dat de wet van 19 oktober 1929 inzake organisatie van de provincieraadsverkiezingen aldus zou gewijzigd worden dat de provincieraads- en gemeenteraadsverkiezingen zouden samenvallen.

Par pétition datée de Bruges, le conseil provincial de la Flandre occidentale, émet le souhait que la loi du 19 octobre 1929 organisant les élections provinciales, soit modifiée de sorte que les élections provinciales et communales coïncident.

— Verwezen naar de commissie voor de Verzoekschriften.

Renvoi à la commission des Pétitions.

Bij verzoekschrift uit Boechout, zendt de gemeenteraad van Boechout de tekst over van een motie voor het toekennen van amnestie.

Par pétition datée de Boechout, le conseil communal de Boechout transmet le texte d'une motion réclamant l'amnistie.

— Verwezen naar de commissie voor de Verzoekschriften.

Renvoi à la commission des Pétitions.

Bij verzoekschrift uit Antwerpen, vragen de heren Golvers en Ongena, een open en democratisch defensie- en buitenlands beleid, waarbij elke belangrijke beslissing het voorwerp vormt van een voorafgaand parlementair debat, waarbij het Parlement zijn volle verantwoordelijkheid kan opnemen in de besluitvorming.

Par pétition datée d'Anvers, MM. Golvers et Ongena, demandent que la politique de défense et la politique étrangère soient ouvertes et démocratiques et que chaque décision importante fasse l'objet d'un débat politique préalable, de sorte que le

Parlement puisse assumer son entière responsabilité dans la prise de décision.

— Verwezen naar de commissie voor de Verzoekschriften.

Renvoi à la commission des Pétitions.

Par pétition datée de Dinant, le conseil communal de Dinant transmet le texte d'une motion de soutien à la proposition de loi de M. Galle, modifiant la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, et de M. Gabriëls, attribuant la moitié des recettes provenant de procès-verbaux en matière d'infractions à la circulation routière, aux communes.

Bij verzoekschrift uit Dinant, zendt de gemeenteraad van Dinant de tekst over van een motie ter ondersteuning van het voorstel van wet van de heer Galle tot wijziging van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming en van de heer Gabriëls, waardoor de helft van de inkomsten ingevolge het opstellen van processen-verbaal inzake overtredingen van de verkeersreglementering, aan de gemeenten toekomt.

— Dépôt sur le bureau.

Ter inzage op het bureau.

Par pétition datée de Koekelberg, le conseil communal de Koekelberg transmet une motion relative à la communautarisation de l'enseignement par laquelle il s'oppose à toute proposition visant à retirer aux communes l'organisation pédagogique ainsi que l'éducation et l'encadrement des enfants.

Bij verzoekschrift uit Koekelberg, zendt de gemeenteraad van Koekelberg een motie over betreffende de communautarisering van het onderwijs, en verzet zich tegen elk voorstel om de gemeenten de pedagogische organisatie alsmede het onderwijs en de omkadering van de kinderen te onttrekken.

— Dépôt sur le bureau.

Ter inzage op het bureau.

Par pétition datée d'Uccle, le président, M. Honhon, et les membres du bureau de l'association des parents de l'Institut Montjoie expriment leur inquiétude au sujet du projet de communautarisation de l'enseignement et son influence sur l'avenir de l'enseignement libre.

Bij verzoekschrift uit Ukkel, spreken de voorzitter, de heer Honhon, en de leden van het bureau van de oudervereniging van het «Institut Montjoie» hun bezorgdheid uit over het voorstel tot communautarisering van het onderwijs en de invloed daarvan op de toekomst van het vrij onderwijs.

— Dépôt sur le bureau.

Ter inzage op het bureau.

Bij verzoekschrift uit Schelle, vraagt de heer Dumortier, die wegens lichamelijke ongeschiktheid door de rijkswacht op rust gesteld werd, een herziening van het hem toegekend militair anciënniteitspensioen.

Par pétition datée de Schelle, M. Dumortier, mis à la retraite par la gendarmerie en raison d'incapacité physique, sollicite une révision de sa pension militaire d'ancienneté.

— Verwezen naar de commissie voor de Verzoekschriften.

Renvoi à la commission des pétitions.

OPNIEUW AANHANGIG GEMAAKTE ONTWERPEN

PROJETS RELEVÉS DE LA CADUCITÉ

De Voorzitter. — Bij de wet van 20 juni 1988 werden de volgende ontwerpen van wet die ingevolge de Kamerontbinding vervallen waren, opnieuw aanhangig gemaakt:

1° Houdende aanpassing van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1985;

La loi du 20 juin 1988 a relevé de la caducité les projets de loi suivants dont le Sénat était saisi avant la dissolution:

1° Ajustant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1985;

2° Houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1986;

2° Contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1986;

3° Houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1986;

3° Contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1986;

4° Houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1987;

4° Contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1987;

5° Houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1987.

5° Contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1987.

Zoals eerder afgesproken, staan deze ontwerpen van wet vandaag op onze agenda.

Comme convenu précédemment, ces projets de loi figurent à notre ordre du jour d'aujourd'hui.

Anderzijds werden bij een andere wet van dezelfde datum een reeks ontwerpen van wet opnieuw aanhangig gemaakt. De bevoegde commissies worden weder belast met hun onderzoek.

Het betreft de volgende ontwerpen van wet:

1° Tot wijziging, wat het Brussels Gewest betreft, van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw;

Par ailleurs, une autre loi de la même date a relevé de la caducité une série de projets de loi dont les commissions compétentes sont à nouveau saisies.

Il s'agit des projets de loi ci-après:

1° Modifiant, pour la Région bruxelloise, la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme;

2° Tot invoering in het Strafwetboek van een artikel 248bis, een artikel 248ter en een artikel 248quater en tot wijziging van de wet van 6 augustus 1931 houdende vaststelling van de onverenigbaarheden en ontzeggingen betreffende de ministers, gewezen ministers en ministers van Staat, alsmede de leden en gewezen leden van de wetgevende kamers;

2° Insérant dans le Code pénal des articles 248bis, 248ter et 248quater et modifiant la loi du 6 août 1931 établissant des incompatibilités et interdictions concernant les ministres, anciens ministres et ministres d'Etat, ainsi que les membres et anciens membres des chambres législatives;

3° Tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met betrekking tot de behandeling van vorderingen en de inleiding van zaken in hoger beroep;

3° Modifiant le Code judiciaire en matière d'instruction des demandes et d'introduction des causes en degré d'appel;

4° Tot wijziging van verscheidene wettelijke bepalingen betreffende de echtscheiding door onderlinge toestemming;

4° Modifiant diverses dispositions légales relatives au divorce par consentement mutuel;

5° Tot wijziging van de wet van 1 september 1920 waarbij aan de minderjarigen beneden de 16 jaar toegang tot de bioscoopzalen wordt ontzegd;

5° Modifiant la loi du 1^{er} septembre 1920 interdisant l'entrée des salles de spectacle cinématographique aux mineurs âgés de moins de 16 ans;

6° Tot oprichting van de Nationale Commissie voor de magistratuur;

6° Instituant la Commission nationale de la magistrature;

7° Betreffende de bescherming van de persoon van de geesteszieke;

7° Relatif à la protection de la personne des malades mentaux;

8° Betreffende de bescherming van de goederen van personen die wegens hun lichaams- of geestestoestand geheel of gedeeltelijk onbekwaam zijn die te beheren;

8° Relatif à la protection des biens des personnes totalement ou partiellement incapables d'en assumer la gestion en raison de leur état physique ou mental;

9° Betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (afgescheiden artikelen);

9° Relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (articles disjoints);

10° Tot wijziging van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapenen en op de handel in munitie;

10° Modifiant la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions;

11° Tot wijziging van titel V van boek I van het Wetboek van Koophandel « Handelsbeurzen, wisselagenten en makelaars »;

11° Modifiant le titre V du livre 1^{er} du Code de Commerce « Des bourses de commerce, agents de change et courtiers »;

12° Op het protest;

12° Sur les protêts;

13° Betreffende bepaalde verbruikskredietovereenkomsten;

13° Relatif à certains contrats de crédit à la consommation;

14° Tot afschaffing van het Voorschottenfonds voor schade-loosstelling voor schade veroorzaakt door het winnen en pompen van grondwater;

14° Portant suppression du Fonds d'avances pour la réparation des dommages provoqués par les prises et pompes d'eau souterraine;

15° Tot wijziging van boek II van het Wetboek van koophandel ten aanzien van de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenschepen;

15° Modifiant le livre II du Code de commerce, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer et de bateaux;

16° Houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de regering van de republiek Liberia inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te Monrovia op 5 juni 1985;

16° Portant approbation de l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le gouvernement de la république du Libéria relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements, signé à Monrovia le 5 juin 1985;

17° Houdende goedkeuring van het verdrag nr. 47 betreffende de verkorting van de arbeidsduur tot veertig uur per week, aangenomen te Genève op 22 juni 1935 door de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie tijdens haar negentiende zitting, zoals het in 1946 werd gewijzigd;

17° Portant approbation de la convention n° 47 concernant la réduction de la durée du travail à quarante heures par semaine, adoptée à Genève le 22 juin 1935 par la conférence générale de l'Organisation internationale du travail, au cours de sa dix-neuvième session, et modifiée en 1946;

18° Houdende goedkeuring van het verdrag inzake de wet die van toepassing is op de produktenaansprakelijkheid, opge-maakt te 's-Gravenhage op 2 oktober 1973;

18° Portant approbation de la convention sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits, faite à La Haye le 2 octobre 1973;

19° Tot wijziging van de wet van 10 juli 1969 op het solliciteren van het openbaar spaarwezen, onder meer inzake roerende waarden;

19° Modifiant la loi du 10 juillet 1969 sur la sollicitation de l'épargne publique, notamment en matière de valeurs mobilières;

20° Tot wijziging en aanvulling van de wetgeving op de pensioenen en renten van de burgerlijke slachtoffers van de oorlogen 1914-1918 en 1940-1945 en van hun rechthebbenden;

20° Modifiant et complétant la législation relative aux pensions et rentes des victimes civiles des guerres 1914-1918 et 1940-1945 et de leurs ayants droit;

21° Op de uitoefening van de diergeneeskunde;

21° Sur l'exercice de la médecine vétérinaire;

22° Tot wijziging van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn.

22° Modifiant la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'aide sociale.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1986

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1987

Algemene beraadslaging

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DESIR TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN INSTITUTIONELE HERVORMINGEN OVER «DE NACHTELIJKE GELUIDSHINDER ROND DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL»

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGÉTAIRE 1986

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGÉTAIRE 1987

Discussion générale

INTERPELLATION JOINTE DE M. DESIR AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES REFORMES INSTITUTIONNELLES SUR «LES NUISANCES ACOUSTIQUES NOCTURNES A L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL»

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor de begrotingsjaren 1986 en 1987, waaraan de interpellatie van de heer Désir is toegevoegd.

Nous abordons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Communications pour les années budgétaires 1986 et 1987, auquel est jointe l'interpellation de M. Désir.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de heer De Bondt.

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, de begroting 1987 voor Verkeerswezen slaat op een begrotingsjaar dat integraal achter ons ligt, en het zou louter academische waarde hebben wanneer ik nu in de details ervan zou treden. Veeleer vormt zij een aanleiding om te spreken over aan de gang zijnde ontwikkelingen en over de al dan niet ontbrekende perspectieven in het domein van Verkeerswezen, die over de begrenzing van een enkel begrotingsjaar heen reiken en aldus appelleren aan de begrotingen 1988, 1989 en vele volgende tot na het jaar 2000.

De opeenvolgende begrotingen van Verkeerswezen omvatten belangrijke bedragen voor de werking en uitbouw van het

spoorwegnet. Waartoe dienen deze bedragen, afgemeten tegenover het perspectief van de lange termijn? Welke dienstverlening zullen deze uitgaven tot stand brengen en voor welk aandeel in de mobiliteit?

Op dit vlak merk ik een verschil tussen België en zijn buurlanden. In alle ons omringende landen hebben de spoorwegmaatschappijen duidelijke en concrete inzichten over wat zij op lange en middellange termijn willen presteren. Zij hebben daaruit investeringsplannen afgeleid, die zij met de overheid bespreken, of besproken hebben, want in verscheidene landen heeft men reeds de hand aan de ploeg geslagen.

Typerend voor de aanpak is dat de produktie vooropstaat. Die produktie wordt «neergeslagen» in een dienstregeling. De nodige investeringen worden daarvan afgeleid.

Zwitserland heeft zijn plan «Bahn 2000» reeds opgestart: snellere en onderling beter aansluitende treindiensten, die het stads- en streekvervoer mee optrekken in een positieve spiraal van meer gebruikers en meer dienstverlening.

Oostenrijk is aan een gelijkaardig opzet bezig.

Frankrijk, Spanje en West-Duitsland zijn groter gedimensioneerde landen. Sedert verscheidene jaren creëren zij enkele hogesnelheidsbaanvakken in het bestaande net, dat zelf en in samenhang met zowel de snelle lijnen als het voorstedelijk vervoer, een fikse opknapbeurt krijgt.

Niet zonder betekenis voor ons land is het plan «Rail 21», dat de Nederlandse Spoorwegen onlangs hebben voorgesteld, waarbij «21» staat voor de eenentwintigste eeuw.

België prijkt niet in de rij van vooruitziende landen inzake spoorwegbeleid en wij lopen gevaar, Europees gezien, achterop te raken, zoals vroeger met de autosnelwegen.

Op dit punt van mijn betoog kan men mij antwoorden dat ons land wel degelijk met het TGV-project begaan is. Het grappig dat ons land «het slecht stuk weg tussen Nederland en Frankrijk is», zal zich op spoorweggebied niet herhalen.

Dit is echter een verkeerde interpretatie. Zonder bijsturing van het beleid, rijden de SST-reizigers in het jaar 2010 wellicht langs een constante spoorwegruïne, op Belgisch grondgebied althans. Belangrijk is de gelijkmatige uitbreiding van de uitrusting en van het maatschappelijk nut van het hele Belgische spoorwegsysteem naar analogie van onze buurlanden. In dit licht is de SST gewoon een schakel tussen de nationale netten, waarvan de bestaansreden op lange termijn door de SST niet in het gedrang komt, integendeel. Zo is de TGV tot zijn ware proporties teruggebracht: een onderdeel van de optimalisering van de hele spoorwegdienst, een hefboom, maar nooit los te maken van de diverse soorten treindiensten.

De heer Seeuws, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

De TGV moet in ons binnenlands net geïntegreerd worden, zo niet lusten wij er niet van. Indien het klopt dat principieel werd besloten dat deze sneltrein onder Antwerpen door rijdt, met halte aldaar, dan geeft dit mij vertrouwen dat de integratiegedachte veld wint. Indien men echter verklaart dat de snelle uurdienst tussen Antwerpen en Brussel geen capaciteitsverruiming vergt, dan maken wij opnieuw voorbehoud. Hieruit blijkt immers dat men nog geen geïntegreerde kijk heeft, laat staan een plan, over wat de grensoverschrijdende, de intercity- en de regionale/voorstedelijke treindienst op deze as nodig hebben.

In hetzelfde kader kon iedereen vernemen dat het de bedoeling is, tussen Brussel en Leuven niet, maar tussen Leuven en Luik mogelijk wel een nieuwe spoorbaan aan te leggen. Wie iets van spoorweggeografie afweet, merkt meteen dat zowel de vraag naar vervoer als de spoorwegtechniek precies het omgekeerde noodzakelijk maken. De uitgebreide kantoorontwikkeling in Oost-Brussel en de herkomst van de daar tewerkgestelden, vereisen de aanvulling van de spoorinfrastructuur in die omgeving, aanvulling die trouwens zeer analoog is met wat in de Randstad Holland, in het Ruhrgebied, in Zürich gebeurt.

Dat vereist, niet een snelspoorbaan, maar wel gewone lijnvakken die qua milieueisen op aanvaardbare wijze kunnen

worden aangelegd. Oostelijk van Leuven biedt de spoorwegtechniek echter voldoende mogelijkheden om attractieve reistijden te scheppen door ombouw van de bestaande lijn. Onze buurlanden maken méér *Ausbaustrecken* dan *Neubaustrecken*.

Als toetssteen voor de vraag of België al dan niet wil achterblijven op de spoorwegontwikkelingen *all over the world* neem ik twee aspecten van de luchthaven Zaventem, namelijk de uitbouw ervan als luchtvaartstation en de aansluiting op het spoorwegnet. Ik bespreek hier het tweede aspect.

In 1958 lagen wij voorop toen wij onze luchthaven met de hoofdstad verbonden door een spoorweg-*shuttle*. Deze formule is intussen achterhaald. Meer competitieve luchthavens zijn rechtstreeks aangesloten op intercityverbindingen uit alle windstreken: Frankfurt, Schiphol, Zürich, Genève; weldra Roissy, Heathrow, Manchester, Düsseldorf. Zürich-Flughafen is qua ontvangsten het achtste belangrijkste station van het Zwitserse spoorwegnet.

Schiphol is als vijfde belangrijke station van de Randstad Holland mede uitgangspunt voor het *eurocity/intercity*-net van het plan Rail 21. Daardoor zal het zeker luchtreizigers van bij ons aantrekken.

Denken in termen van markt en vooruitziendheid betekent service- en investeringsplannen maken. Zaventem dient hiervoor als toetssteen.

Tegenover al deze perspectieven hoor ik al inbrengen, dat minder opwekkende maar onmiddellijk noodzakelijke aandachtspunten zoals sanering en bezuiniging alle energie opeisen, maar geen enkele Europese spoorwegmaatschappij zit op rozen. Alle zijn zij bezig met een intern gezondmakingsproces, leven zij onder de druk van de verminderde financiële mogelijkheden van de overheid, hebben zij te maken met economische, ruimtelijke en bestuurlijke verschuivingen in hun respectieve landen. Het belet hen niet om ondanks die achtergronden, te plannen en te bouwen aan een solide toekomst.

In ons land kunnen zelfs de geplande staatkundige hervormingen geen beletsel zijn om ons op één lijn te plaatsen met onze buurlanden. Of willen wij werkelijk andermaal op de laatste rij zitten, achter al de andere Europese landen, die nu reeds begrijpen hoe de infrastructuur de basis van het toekomstige welzijn vormt? In geen enkel ander Europees land staan de grootste stations als reusachtige duiventillen te verkrotten! Is de noodzaak van een inhaaloperatie niet voldoende duidelijk?

Gezien de verhouding tussen kosten en ontvangsten, is de overheid de grootste klant van onze spoorwegen. De minister van Verkeerswezen is derhalve gerechtigd er nauwlettend op toe te zien dat aan de klant, als tegenprestatie voor zijn bijdrage, de best mogelijke vervoerprestatie wordt geleverd. Uiteraard heeft de NMBS een verdienstelijke stap gedaan met het IC-IR-plan in 1984. Dit IC-IR-aanbod is echter op het ogenblik al niet meer helemaal eigentijds. Bovendien levert het naar mijn overtuiging, gegeven de huidige exploitatiemiddelen, ook niet de best mogelijke vervoerprestatie. Er kunnen dus vanuit het departement stimulansen ontstaan voor de NMBS, opdat deze maatschappij een analoge visie en planning ontwikkelt als, bijvoorbeeld, de spoorwegmaatschappijen in Nederland en Zwitserland.

De heer Kelchtermans treedt opnieuw als voorzitter op

Er moet dus op lange termijn een plan worden gemaakt voor het spoor, rekening houdend met de hele mobiliteit en met de integratie van de SST in een toekomst- en marktgericht opzet van het hele spoorvervoer. Vervolgens moet er, vooruitlopend op het lange-termijnperspectief, een plan op korte termijn worden uitgewerkt voor de optimalisering van de bestaande dienstverlening. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, zal de bespreking van de reeds geheel aangewende begroting van een afgelopen jaar toch nog een positieve aangelegenheid worden. (*Applaus.*)

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

M. Grosjean. — Monsieur le Président, je ne voudrais certainement pas m'attarder sur un passé récent, sur une politique encore présente à l'esprit de tous mais plutôt me pencher sur l'avenir de notre secteur des transports et des communications. Certains enjeux sont inscrits dans le texte de la déclaration gouvernementale. Il importe maintenant de les matérialiser rapidement au travers de décisions politiques et d'orientations budgétaires que le gouvernement devra bientôt définir.

La régionalisation des infrastructures et des entreprises de transport d'abord. On ne peut que se réjouir de cette extension des compétences régionales qui, en transférant la gestion et l'exploitation des transports secondaires publics, comme celle des infrastructures routières et autoroutières, des voies navigables pour une part, permettront aux Régions d'être maîtresses de leur réseau de transports publics. J'ai cependant déjà eu l'occasion de dire non seulement ma satisfaction à ce sujet, mais aussi ma préoccupation de voir certains problèmes, qui se poseront inévitablement au cours du processus, trouver la solution la plus adéquate possible. Il s'agit, par exemple, du problème des relations sociales qui régissent le secteur des conducteurs de trams, de vicinaux et d'autobus; il s'agit aussi du problème de la promotion des transports urbains et des services spéciaux d'études des sociétés de transports en commun; il s'agit, enfin, de la cohérence des normes de sécurité. L'organisation pratique de l'exploitation des transports relèvera naturellement des Régions aux compétences élargies. Je tenais cependant à rappeler ces difficultés qui ne sont certes pas insurmontables, mais qui demandent un travail très sérieux.

Au sujet des entreprises qui, de toute manière resteront du domaine de la compétence nationale, je souhaite attirer l'attention sur quelques points fondamentaux.

Si ces entreprises ne sont pas soumises à transfert vers les Régions, la déclaration gouvernementale prévoit cependant «l'association des Régions à la désignation des organes de gestion de ces entreprises». J'ose croire qu'une telle réforme permettra peut-être de mettre fin à l'émergence de conflits aux connotations communautaires au sein de ces organes de gestion, comme on a pu en connaître lors de l'élaboration du plan IC/IR ou à propos de certains dossiers d'investissements. J'ose croire, disais-je, qu'une telle réforme sera engagée dans les plus brefs délais, dès que le nouveau cadre institutionnel belge sera fixé par le Parlement.

Un autre point auquel j'accorde une importance toute particulière est celui de l'autonomie de gestion des entreprises publiques. Ce problème se pose avec une acuité aiguë dans diverses de nos grandes sociétés.

J'ose espérer, monsieur le ministre, puisque vous avez déjà tenu à vous démarquer de votre prédécesseur en affirmant votre volonté de ne pas intervenir dans la gestion de la SNCB, que vous escomptiez aller vite dans cette voie, en concertation étroite avec tous les intéressés.

Puisque nous en sommes à la SNCB, il faut encore, à mon sens, aborder deux points sensibles: les investissements et le TGV.

Chacun connaît les difficultés de la SNCB en matière d'investissements et son manque chronique de crédits d'ordonnancement. Le recours au préfinancement est excessif et trop lourd pour l'entreprise. La SNCB se trouve aujourd'hui dans la quasi-impossibilité d'engager des travaux nouveaux, alors même que certains grands axes du réseau réclament une modernisation urgente. Dans ce cadre, il ne faut pas oublier le transport des marchandises comme des voyageurs vers l'ouverture du tunnel sous la Manche, la venue du TGV dans le pays ainsi que l'ouverture prochaine des frontières européennes qui provoqueront certainement un accroissement des trafics. Dans ses orientations budgétaires futures, le gouvernement devra songer à trouver les moyens et à définir les priorités en matière de modernisation de nos infrastructures ferroviaires.

Un mot encore à propos du TGV. Ici aussi, des décisions urgentes s'imposent. Il existe, en effet, un danger de voir la Belgique isolée du réseau TGV, à cause de ses tergiversations ou de choix techniques, difficilement soutenables, dans le contexte européen, d'un réseau à grande vitesse. Ce risque est grand. Le

TGV, la France le prouve, est un moyen de renouveau du rail mais il doit s'accompagner de mesures favorisant la modernisation du réseau classique et la connexion de celui-ci avec le réseau TGV. A cet égard, l'électrification et la modernisation de liaisons, telles que celle de Tournai-Lille, me paraissent être essentielles.

Il est impérieux d'établir des liaisons, les plus rapides et les plus confortables possibles, entre les points d'arrêt belges et éventuellement français et les villes principales de notre pays. Par ailleurs, monsieur le ministre, il serait temps de lancer une grande discussion sur le transport en général, non plus en termes de concurrence entre les différents modes de transport qui ont coûté des fortunes à la Belgique, mais en termes de complémentarité entre ces divers transports.

En tant que bourgmestre d'une commune et sénateur de l'arrondissement de Verviers, je profite de cette intervention pour ouvrir une petite parenthèse et souligner certains aspects sous-régionaux de la SNCB.

Au cours de réunions dans notre arrondissement, un problème est régulièrement évoqué: celui de l'électrification de la ligne Welkenraedt-Montzen. Puisqu'il s'agit d'une voie unique, les dépenses à engager ne devraient pas excéder 30 millions, les deux gares et les antennes de sortie de l'une vers l'autre étant d'ores et déjà électrifiées. Cette électrification permettrait d'éviter des ruptures de charge, notamment pour le transport de marchandises, entre deux grandes lignes de transport international. Elle a été prévue pendant de longues années au budget sous la dénomination: électrification Eupen-Montzen. Malheureusement, ainsi que je l'ai rappelé, à plusieurs reprises, seule la partie la moins importante a été réalisée et je serais heureux, pour l'avenir de la SNCB, que cette électrification figure à nouveau au budget.

Un deuxième problème, peut-être un peu plus marginal encore, a fait l'objet d'un échange de correspondance entre vous-même et le Vice-Premier ministre, M. Wathelet, au sujet des horaires de train, dans cette gare frontière, qui n'est pas importante en fonction de la commune dont elle dépend, mais bien en fonction de l'hinterland. En réalité, cette gare pourrait desservir approximativement 50 000 personnes, dont notamment les voyageurs venant de la région germanophone.

Après de nombreux appels du pied, plusieurs arrêts techniques ont été rendus commerciaux, ce qui représente un progrès certain par rapport au passé. Cependant, il me paraît inimaginable, sur le plan de la saine logique que, après avoir prévu des arrêts techniques supplémentaires pour un certain nombre de trains internationaux, à des heures intéressantes pour les voyageurs, ces derniers ne puissent en profiter.

Je suis à votre disposition pour vous donner tous les renseignements que vous jugeriez utiles.

Enfin, je voudrais conclure par un appel relatif à un problème qui nous concerne tous: la sécurité routière. Le prix payé, par notre société, à la circulation automobile est trop lourd. Je demande que l'effort en faveur de la prévention des accidents de la route et que les campagnes au profit de la sécurité des usagers de la route — piétons, cyclistes ou automobilistes — fassent l'objet d'un plan cohérent et soient sous-tendus par une politique à long terme, réfléchie, qui évite de privilégier l'aspect répressif des choses pour se baser sur l'intelligence de nos concitoyens. (*Applaudissements.*)

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

De heer Bosmans. — Mijnheer de Voorzitter, het ligt niet in mijn bedoeling een uitvoerige analyse te maken van begrotingskredieten waarvan de begrotingsjaren reeds helemaal zijn verstreken. De PVV-fractie zal de begrotingen die door de vorige regering werden ingediend goedkeuren.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om mij te richten tot de minister van Verkeerswezen in een poging een meer duidelijk inzicht te krijgen in de beleidsopties van zijn departement. Ik zal ook de fundamentele vragen die de leden van de PVV-fractie tijdens het investituurdebat naar voren hebben gebracht en

waarop nagenoeg geen of een onvolledig antwoord werd gegeven, opnieuw ter tafel leggen.

Het is ons niet onbekend dat sinds jaren wordt gesproken over de noodzakelijke herstructureringen in de onderscheiden sectoren van ons openbaar vervoer. In de voorbije jaren werden reeds vele inspanningen gedaan. Al deze herstructureringen zijn ver gevorderd maar helaas nog niet geheel afgerond. Daaraan moet verder worden gewerkt om optimale resultaten te bereiken op korte termijn. De in de NMBS voorgestelde herstructureringen bewijzen dit. Zij hebben tot doel de kosten te verminderen, het rendement te verbeteren, de staatstoelagen op termijn in te krimpen, de schuldenlast te verminderen en de investeringscapaciteit en het concurrentievermogen te verbeteren. Ieder beleid dat op die manier continuïteit nastreeft kan op de steun van de PVV-senaatsfractie rekenen.

Wij hebben tijdens de bespreking van het regeerakkoord vastgesteld dat daarin enkel sprake is van coördinatie en niet van herstructurering. Betekent dit, mijnheer de minister, dat u op korte termijn in deze sector geen enkel structureel beleid zal voeren? Denkt u deze sector concurrentieel te kunnen houden enkel en alleen met een coördinerende beleidsvoering?

Dezelfde beleidsonduidelijkheid vonden wij terug in het regeerakkoord in verband met de SST. Een ijverig journalist heeft geteld dat er in het regeerakkoord slechts 29 regels besteed zijn aan de SST, een project dat België moet inschakelen in het Europees vervoer. Maar juist in die 29 regels werd opnieuw een stukje Belgische politieke geschiedenis geschreven dat heel Europa aan het lachen kan brengen, in het bijzonder onze Franse, Duitse en Nederlandse bureaus. Ik weet wel dat deze laatste een hele reeks Belgenmoppen in petto hebben maar, mijnheer de minister, u hebt de beste verkocht. Wij, Vlamingen, kunnen er minder om lachen. Om de kroon op uw communautaire akkoorden te kunnen zetten bent u om het mijneveld van het toekomstig Vlaams vervoerbeleid heengestapt zodat het nu reeds zo goed als vast staat dat ingevolge de besluiteloosheid in uw departement de supersnelle trein in België met twee snelheden zal rijden, supersnel en supertraag.

Graag vernam ik waar wij er in België aan toe zijn in verband met de supersnelle trein. Tot hiertoe is er geen duidelijk ja voor noch een duidelijk neen tegen dit project. Ten opzichte van onze Europese partners die er rechtstreeks bij betrokken zijn slaan wij steeds meer en meer een mal figuur. Het is *la petite Belgique* op zijn smalst. Door een dergelijke welles-nietes-houding aan te nemen en zo het deksel op de interne politieke ketel te houden, maken wij onszelf Europees monddood en kunnen wij in geen enkel internationaal gesprek onze stem laten horen.

Bovendien wordt het nationale vervoersbeleid *de facto* regionaliseerd. Zoals J. Dalooze schreef in *La Libre Belgique*: «Le TGV régionalisé à deux vitesses»!

Onze bureaus zullen weinig of geen uitstel blijven dulden en als wij niet tijdig reageren is het niet ondenkbaar dat de SST ons land voorbijflitst. België kan dan bezwaarlijk nog het knooppunt van Europa blijven, met alle gevolgen van dien voor bijvoorbeeld de uitbreiding van het luchtvaartverkeer.

Voor al voor Vlaanderen zou een dergelijke afloop een slechte zaak zijn. Het bedrijfsleven in Vlaanderen is zich daar ten volle van bewust en heeft al verscheidene keren aangedrongen op echte SST-verbindingen, niet alleen in het zuiden, maar ook in het noorden van ons land. Directeur-generaal Schoupe van de Spoorwegen, toch een competent man heeft zeer recent nog eens de aandacht gevestigd op het belang van een supersnelle treinverbinding. Mijnheer de minister, mag ik aannemen dat op dit vlak uw beleid inzake de NMBS diametraal tegenover de visie van de NMBS directeur-generaal staat? Heeft u zich al eens afgevraagd in hoeverre de Nederlanders nog wel geïnteresseerd zijn in een supersnelle trein op slakkegang? Zijn wij ter zake onszelf niet aan het elimineren? Langs Nederlandse zijde zal ongetwijfeld de overbodigheid worden vastgesteld om vanuit Nederland aan te sluiten op de Belgische SST-infrastructuur, vermits er geen tijdsvoordeel zal zijn.

Het gevaar zit er dus dik in dat de Nederlanders zich vooral zullen concentreren op hun SST-verbinding met Duitsland, wat enorm schadelijk zou zijn voor het rendement van de SST-verbinding in Vlaanderen. Senator Vandermarliere heeft tijdens het investituurdebat trouwens benadrukt dat het belang van een SST-aanleg op een bestaande bedding sterk wordt overschat, wanneer men zegt dat deze zowel nuttig kan zijn voor de SST als voor het binnenlandse net, en er dus een omslag van de investeringskost mogelijk is.

Het tegendeel kan ook waar zijn. Wij hebben ter zake verwezen naar de studie van de Vlaamse verkeersdeskundige Arthur Dewaele in het Nederlandse tijdschrift voor vervoerwetenschap. Deze verkeersdeskundige stelde dat de aanleg van een supersnelle spoorweglijn ook vooruitzichten biedt voor een verbetering van de binnenlandse reistijden, doordat de binnenlandse treinen tussen de grote steden zonder veel kosten zouden worden ingezet op de nieuw aan te leggen lijnen. Op die manier zouden de investeringen beter renderen. Dit is alleszins een voorstel dat het overwegen waard is.

Ik kan dus tot op heden nog niet zeggen of de huidige regering voor of tegen een supersnelle trein is in België, in Vlaanderen, in Wallonië. Ook weet ik vandaag nog niet met zekerheid waar deze trein eventueel zal rijden, op bestaande beddingen of op nieuwe beddingen. Wat ik echter wel weet, is dat de huidige regering er niet in geslaagd is dit belangrijk dossier uit de communautaire tribulaties te houden. Nochtans is dit project te belangrijk om het zo maar uit electorale overwegingen of uit politieke formatiepogingen te versnipperen en het in communautaire snelheden op te splitsen. Tot op heden is de minister, tot wiens bevoegdheid deze aangelegenheid nog schijnt te behoren, er nog niet in geslaagd een antwoord te geven op de essentiële vraag of ons land al dan niet zijn geografisch interessante ligging kan valoriseren door zich te integreren in een transportsysteem dat toonaangevend zal zijn in het Europa van morgen en zeker in het Europa van 1992, waar iedereen toch zo de mond van vol heeft en waarvoor zelfs de huidige regering een staatssecretaris heeft aangewezen. Indien België zijn rol wil bevestigen als «dienstennatie» dan kan het niet naast het SST-project kijken. In elk geval moet de regering goed beseffen dat op dit terrein een tweede kans nooit zal worden geboden.

Er is uiteraard de reeds eerder aangehaalde Europese dimensie, maar daartegenover staat dat in velerlei studies aangetoond werd dat in het kader van een steeds maar toenemende mobiliteit, de SST zijn plaats kan opeisen als uitstekend vervoermiddel tot ontlasting van onze overdrukke autowegen. Vele beschouwingen zijn immers het overwegen waard. Het is alleen de vraag of de minister ons kan zeggen hoe de huidige regering uit haar besluiteloosheid ter zake zal geraken. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Aelvoet.

Mevrouw Aelvoet. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens ter gelegenheid van dit «verlaten» debat over de begrotingen van Verkeerswezen voor 1986 en 1987 heel even te spreken over het dossier van de TGV.

Wat mij in deze discussie opvalt, is de verwarring die in stand wordt gehouden rond het reëel maatschappelijk nut van de SST, al dan niet op eigen bedding. Men verliest ook voortdurend uit het oog dat de situatie van een land niet zonder meer met die van een ander land kan worden gelijkgeschakeld. In België moet rekening worden gehouden met de groeiende vraag naar open ruimte die meer en meer bedreigd wordt en met de groeiende vraag naar een minimale levenskwaliteit voor heel veel mensen die worden bedreigd in hun levensstijl en in hun levensmogelijkheden door het uitvoeren van bijzonder zware infrastructuurwerken. Dit is zeker het geval voor het aanleggen van een eigen bedding voor een supersnelle trein.

Ann. parl. Sénat — Session extraordinaire 1988
Parlem. Hand. Senaat — Buitengewone zitting 1988

In de politieke discussie rond dit dossier gaat het — in Vlaanderen althans — over meer dan er een andere mening op na houden. Alle Vlaamse partijen, op de PVV na, hebben duidelijk gesteld dat men voor dergelijke grote infrastructuurwerken met grote omzichtigheid moet te werk gaan. En dat deze omzichtigheid — zij het ambigu — in het regeerakkoord wordt verwoord, vinden de Groenen een gelukkige zaak.

Verschillende belangen moeten tegen elkaar worden afgewogen. Men probeert echter voortdurend één belang, namelijk het economische, naar voren te schuiven. Daarvoor moet alles wijken. Hiertegen protesteren wij uitdrukkelijk. Ik wil hierbij ook aanstippen dat de groepen die de SST promoten in België, zowel in Vlaanderen als in Wallonië —, waarbij ook de haven van Antwerpen, die haar visie ter zake nooit onder stoelen of banken heeft gestoken, niet mag worden vergeten —, een bijzonder dubbelzinnige houding aannemen ten opzichte van de voordelen van de zeer hoge snelheid. Zij eisen langs de ene kant een maximaal gebruik van een eigen bedding, maar willen langs de andere kant ook een maximaal aantal stopplaatsen in België. Het tijdsvoordeel, in minuten uitgedrukt, wordt, ook met een eigen bedding, minimaal wanneer er meer stopplaatsen zijn. De diensten van de NMBS hebben uitgerekend dat, indien in Antwerpen, in Luik en in de andere plaatsen waar een stopplaats werd gevraagd, de SST ook werkelijk stopt, het voordeel van de aparte bedding in minuten tijdswinst bijzonder klein wordt. Wij moeten in alle duidelijkheid praten over wat werkelijk op tafel ligt en niet langer met slogans spreken over de fabuleuze tijdswinst en terzelfder tijd stopplaatsen eisen in Brussel-Zuid, misschien ook in Brussel-Noord, in Antwerpen, Luik en zo verder. Men moet weten wat men wil.

De Vlaamse bevolking heeft terecht geïntereesseerd tegen de aanleg van een eigen bedding voor de SST. Wij leven immers in een bijzonder dicht bevolkt gebied. De aanleg van een eigen bedding zou heel wat mensen dwingen te verhuizen en vele dorpen doormidden snijden. Bovendien zou het een ingreep zijn op ons reeds schaars natuurgebied. In electorale perioden gaat men vlugger de groene toer op en schuift men gemakkelijker milieubelangen naar voren. Als puntje bij paaltje komt, laat men het echter telkens afweten.

Onze vraag aan de minister houdt verband met het betrekken van de Gewesten bij het overleg over de SST. De minister heeft wel reeds aangekondigd dat de Gewesten zullen worden betrokken bij het milieuonderzoek. Graag vernam ik ook het antwoord van de minister op de vraag van een aantal milieuorganisaties, verenigd in de Bond Beter Leefmilieu, ook een vertegenwoordiger te mogen afvaardigen naar de commissie waar de milieu-effect-rapporten, die op het ogenblik zijn uitbesteed, zullen worden geëvalueerd. Deze vraag is volkomen gewettigd wanneer wij weten dat degenen die economische belangen verdedigen in dit project, namelijk de financiers en de producenten van spoorwegaanleg, deel uitmaken van het internationaal comité waar het project van de SST wordt besproken en zij voortdurend over informatie kunnen beschikken. Dit is hier indertijd ten overvloede door minister De Croo bekendgemaakt.

Het betrekken van de milieuorganisaties bij de evaluatie van de milieu-effect-rapporten, zou in elk geval een goede garantie zijn om het milieubelang voldoende te laten doorwegen in deze materie. (*Applaus.*)

M. le Président. — La parole est à M. Désir pour développer son interpellation.

M. Désir. — Monsieur le Président, nous vivons dans un monde de plus en plus bruyant auquel notre organisme ne s'adapte qu'en apparence.

La pollution par le bruit est insidieuse et préjudiciable au développement harmonieux de l'homme; elle peut entraîner des lésions physiques et psychiques.

La pollution acoustique nocturne est encore plus intolérable; elle prive d'un juste sommeil réparateur une population soumise la journée entière à un stress important. Le monde scientifique s'accorde à dire que le manque de sommeil ou un sommeil troublé, donc de mauvaise qualité, peuvent entraîner des troubles psychiques. Ce n'est donc pas en vain que notre droit a inventé la notion de tapage nocturne.

Ce préambule, monsieur le Vice-Premier ministre, m'amène à aborder un problème qui préoccupe intensément les habitants des communes de Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Evere, Etterbeek, Schaerbeek, Kraainem et Wezembeek-Oppem qui, toutes, jouxtent le périmètre de l'aéroport de Bruxelles-National, sans oublier la commune de Zaventem elle-même. Je crois pouvoir dire que je suis le porte-parole des habitants de ces communes qui ne cessent d'adresser de légitimes doléances aux autorités, notamment à leurs bourgmestres respectifs.

Il y a une dizaine d'années déjà, les habitants de certaines de ces communes s'étaient plaints du bruit des avions survolant le territoire de l'agglomération bruxelloise; il ont multiplié leurs protestations. Il y eut alors quelques résultats tels que l'écèlement du trafic au décollage, l'obligation de prendre rapidement de l'altitude et l'établissement de normes antibruit. Mais ceci ne concernait que le trafic diurne.

En 1974, le ministre des Communications avait limité le trafic de nuit aux avions disposant d'un certificat de conformité antibruit, et cela de 23 heures à 6 heures du matin.

Il est bien évident que la présence d'un aéroport à quelque sept kilomètres d'une agglomération — une telle proximité est rare dans le monde — cause inévitablement des nuisances qu'il n'est pas possible d'éliminer totalement, mais qui sont relativement supportables le jour.

Toutefois, depuis quelque temps, des sociétés de courrier express se sont implantées dans l'ancienne zone de fret de l'aéroport national: elles y ont installé un centre de tri européen. Depuis lors, une kyrielle d'appareils défile dans un incessant ballet d'avions qui atterrissent et décollent à longueur de nuit. Les avions appartenant à ces sociétés de fret de courrier effectuent environ septante mouvements entre 23 heures et 6 heures du matin, ce qui signifie qu'un avion décolle ou atterrit toutes les six minutes. Selon l'administration de la Régie des Voies aériennes, «ce trafic très important d'avions uniquement courrier ne peut s'intégrer dans le trafic de passagers de jour et n'est possible que la nuit, avec les inconvénients qui en découlent». De jour donc, ils perturberaient et encombreraient le trafic habituel.

Les activités de ces sociétés de courrier rapide connaissent un développement considérable. Bien entendu, nul ne peut nier les retombées économiques bénéfiques pour l'aéroport de Bruxelles-National: j'ai entendu parler de la création de 800 emplois supplémentaires à l'aéroport. Tant mieux pour notre économie, monsieur le Vice-Premier ministre, mais cela ne se peut au détriment de la santé de nos concitoyens.

Un certain nombre d'avions utilisés par les sociétés de fret sont de vieux «coucous». D'aucuns se sont posé la question de savoir si certains sont encore repris dans la nomenclature de l'arrêté royal du 22 novembre 1984. Ces avions, souvent reconditionnés, sont-ils vraiment conformes? Est-il vrai que les services ministériels auraient accordé des dérogations?

Par ailleurs, il existe une piste dite 02 dont le couloir passe au-dessus du territoire des communes citées plus haut, celles où la pollution acoustique est la plus forte. Cette piste ne peut être utilisée que dans certaines circonstances et, entre autres, lorsque le vent souffle nord-est avec une certaine force.

S'il est aisé aux avions gros porteurs de respecter cette directive, les avions de ces sociétés de fret, beaucoup plus légers, donc plus sensibles au vent, empruntent pratiquement toujours cette piste 02. La Régie des Voies aériennes impose, par ailleurs, des normes strictes en matière d'atterrissage et de décollage.

Les sociétés de fret qui visent essentiellement à la rentabilité font voler leurs avions avec une charge maximale, en consommant un minimum de carburant, ce qui entraîne, dès lors, le non-respect des règles fixées en matière d'altitude, de vitesse, etc. Il existe bien des prescriptions contre la pollution par le bruit mais leur rédaction et les possibilités de non-application dans certaines circonstances les privent de leurs effets et les rendent inopérantes, jusqu'à un certain point tout au moins.

Il m'est revenu, monsieur le Vice-Premier ministre, que bien conscients des problèmes soulevés par le survol de nuit de certaines communes par des avions de toutes catégories, l'Etat belge et la Régie des Voies aériennes ont créé une commission de travail qui a pour mission de trouver des solutions qui permettent de pallier les inconvénients dus au survol nocturne des communes limitrophes de l'aéroport national par ces avions de fret. Mais, monsieur le Vice-Premier ministre, le problème est devenu tellement aigu et urgent qu'il n'est pas permis d'attendre les conclusions de cette commission d'étude. La santé de nos concitoyens ne le permet pas.

J'aurais souhaité entendre quelles mesures urgentes vous comptez prendre pour rendre une juste et légitime tranquillité nocturne à des dizaines voire des centaines de milliers de nos concitoyens. (*Applaudissements.*)

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

M. Vandenhoute. — Monsieur le Président, je tiens à m'associer pleinement, sur le fond, à l'exposé de mon collègue, le sénateur Désir. Si je me permets de prendre la parole dans ce débat, c'est parce que je suis à l'origine de diverses initiatives prises pour tenter de mettre fin aux nuisances acoustiques dont font l'objet de nombreux habitants des quartiers de l'est de Bruxelles, survolés par des avions ne respectant en rien les normes antibruit. Six grandes communes bruxelloises sont concernées par cet épineux problème. Il s'agit de Kraainem, Etterbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Evere, Wezembeek-Oppem et Woluwe-Saint-Pierre.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que j'ai, à plusieurs reprises, écrit à votre prédécesseur, M. Herman De Croo — notamment en date des 11 février 1988, 2 mars 1988 et 14 mars 1988 — dans l'espoir qu'une solution concrète puisse être donnée à ce dossier.

Malheureusement, aucune suite favorable n'a été réservée à ces demandes. C'est pourquoi je n'ai pas hésité, par ma lettre du 20 mai 1988, à prendre contact avec vous aux fins de vous soumettre une nouvelle fois ce dossier. Cette lettre, je vous le signale, est toujours sans réponse à ce jour.

Je ne vous cache pas que je suis véritablement scandalisé par l'attitude irresponsable de la régie des voies aériennes qui, au mépris des normes antibruit et sous prétexte de rentabilité, autorise les avions en tous genres à décoller et à atterrir de jour comme de nuit.

Je vous ai, le 16 juin 1988, posé une question orale par laquelle je vous demandais quelles étaient les dispositions que vous envisagiez d'adopter aux fins de mettre un terme aux nuisances des avions. Vous m'avez répondu: «J'ai chargé mes services de préparer des mesures afin d'interdire dans un délai raisonnable l'envol de nuit aux avions bruyants.» Or, les nuits du lundi 20 juin et du mardi 21 juin ont été les plus bruyantes. Quelle honte! D'autant plus que votre prédécesseur, M. Herman De Croo, n'a pas hésité à affirmer que la piste 02, qui, pour mémoire, est celle dont le couloir aérien survole les six communes intéressées, ne serait employée que trente jours par an. Or, à cette date, elle l'a déjà été pendant plus de soixante jours. Il s'agit d'une véritable provocation.

Je tiens à vous préciser que ce sont quelque 100 000 habitants qui sont victimes de ces nuisances. Chaque jour, des plaintes parviennent à mon cabinet, plaintes par lesquelles mes administrés me demandent d'agir.

Monsieur le ministre, je tiens cependant à affirmer, comme l'a déjà fait l'interpellateur, qu'en tant que responsable politique et chef d'entreprise, je suis pour le développement économique. Je ne puis cependant admettre que ce développement économique se fasse au détriment de la santé de nos concitoyens.

Je vous signale que plusieurs études scientifiques ont démontré à suffisance que le manque de sommeil peut entraîner pour l'homme — M. Désir y a fait allusion — des troubles de comportement irréversibles. C'est pourquoi ma commune a, par une délibération de son Conseil communal du 6 juin 1988, décidé d'assigner en justice les autorités et/ou les auteurs responsables de ces nuisances.

En complément de l'information que mon collègue a bien voulu donner dans son interpellation, je saisis l'occasion pour vous citer l'essentiel des griefs qui peuvent être retenus à charge des principaux responsables de ces nuisances acoustiques, à savoir les sociétés de «courrier express», qui, je vous le rappelle, se sont installées dans la zone de fret de Bruxelles-National depuis 1985, et l'autorité que vous représentez.

Il s'agit, en ce qui concerne les sociétés de «courrier express», de l'utilisation d'avions qui ne sont pas titulaires de certificats de navigabilité conformes aux normes édictées par un arrêté royal du 22 novembre 1984.

S'il en est ainsi, c'est, d'une part, en raison de dérogations expresses accordées par votre ministère et, d'autre part, en raison du fait que certaines de ces sociétés utilisent des avions tellement «anciens», parfois vieux de quarante ans, qu'ils ne sont même pas répertoriés dans la nomenclature reprise par cet arrêté et peuvent donc voler sans aucun certificat.

De plus, et il s'agit là du principal grief que l'on peut faire à votre administration, l'aéroport de Bruxelles-National, et ce contrairement à la majorité des aéroports européens, n'est même pas doté de *noise pick-up*.

Or, cet instrument de mesurage du bruit joue un rôle fondamental dans la lutte contre le bruit. En effet, il est le seul à pouvoir désigner de façon irréfutable l'auteur responsable de la nuisance acoustique. Il joue donc un rôle dissuasif important dans la mesure où il permet de sanctionner, par le paiement d'amendes importantes, le pilote non respectueux des règlements.

Aujourd'hui, j'apprends que deux nouvelles sociétés de «courrier express» — il s'agit des sociétés Emery et World Courier — risquent de s'installer à Bruxelles-National. L'une d'entre elles justifie son choix par le fait que le gouvernement hollandais lui a refusé les autorisations de vol sur son territoire entre 23 heures et 6 heures du matin.

Je tiens à signaler, monsieur le ministre, que mon action est étayée par des constats établis par experts, et notamment par ceux de l'agglomération bruxelloise. Tous sont unanimes: cette agression par le bruit dépasse les normes du tolérable.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je me permets une fois encore de vous poser quatre questions primordiales, à savoir:

1. Quelles mesures concrètes comptez-vous adopter pour obliger les pilotes responsables à respecter les normes antibruit?

2. Comptez-vous mettre fin à tous les vols entre 23 heures et 6 heures du matin?

3. Comptez-vous doter l'aéroport de Bruxelles-National de cet instrument important qu'est le *noise pick-up*, seul capable de désigner de façon certaine l'auteur responsable des nuisances acoustiques?

4. Enfin, votre honorable prédécesseur ayant constitué au sein de la Régie des Voies aériennes un groupe de travail chargé d'étudier la problématique du bruit à Zaventem, puis-je vous demander si ce groupe a déjà tenu une réunion et, dans l'affirmative, quels sont les résultats de ses travaux?

La municipalité de Woluwe-Saint-Pierre, suivie en cela par d'autres, a esté en justice. Les experts ont fait les constats d'usage. J'ai été sidéré d'apprendre que, parce qu'une des sociétés appelées n'était pas présente, le juge reportait la séance tenue en référé. J'espère, car j'ai confiance dans la justice, que, très vite, il sera mis bon ordre dans ce dossier, eu égard aux dizaines de milliers de personnes concernées par ce bruit nocturne qu'elles subissent à raison d'une tolérance incroyable et incompréhensible de nos autorités. (*Applaudissements*.)

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

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, aansluitend bij de interpellatie van de heer Désir over de nachtelijke geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal en ook bij wat de heer Vandenhoute heeft gezegd, vestigen we de aandacht van de Vice-Eerste minister op een gelijkaardig probleem dat rijst in verband met de mogelijke nachtvluchten van de geplande Oost-Westbaan van Maastricht Airport in Beek. Het zal de minister niet onbekend zijn dat ten minste vijf gemeenteraden uit het Maasland zich eenparig verzetten tegen deze plannen. Niemand ontkent op het ogenblik het economisch belang van een uitbreiding van Maastricht Airport.

Het verzet richt zich in de eerste plaats op het toestaan van nachtvluchten met stijgen en dalen in de richting van het Belgische Maasland. De planning van die Oost-Westbaan heeft belang zowel voor Nederland als voor België. Op 11 januari 1985 werd reeds door het Nederlandse kabinet het principebesluit genomen inzake de uitbreiding van de luchthaven Zuid-Limburg. Dit principebesluit stemt in met de realisering van de Oost-Westbaan, rekening houdend met onder meer de volgende kenmerken:

1. Het gaat om een baanlengte van 3,5 kilometer ten einde non-stop-intercontinentale vluchten mogelijk te maken.

2. De luchthaven wordt ontwikkeld volgens een expressscenario. Hier komen dan de gevreesde nachtvluchten aan de orde met in de eindsituatie voor Beek 27 000 IFR-bewegingen (*Instrument Flight Rules*) per jaar. Het aantal bewegingen op een vliegveld is de som van het aantal starts en landingen.

3. Een gebruik van de Oost-Westbaan volgens de 50/50-variant, dit wil zeggen dat de helft van het aantal starts en landingen in België plaatsvindt.

Het mag dan ook verwondering wekken dat tot op vandaag blijkbaar geen enkele bespreking op regeringsniveau werd gevoerd over die Oost-Westbaan.

Het milieu-effect-rapport is ondertussen aangevuld met een bijkomend rapport ingevolge het advies van de commissie voor de milieu-effect-rapportage inzake het milieu-effect-rapport. Deze studie dateert van 12 februari 1988.

We lezen daar bijvoorbeeld dat de passage van één vliegtuig in de nacht — van 23 uur tot 6 uur — dezelfde numerieke bijdrage tot de geluidsbelasting levert als 10 passages met hetzelfde vliegtuig in de periode van 8 tot 18 uur. De intentie is, de huidige bestaande Noord-Zuidbaan na het in gebruik nemen van de Oost-Westbaan 's nachts voor alle verkeer te sluiten. Dit betekent dat een sterk bijkomende belasting inzake geluidshinder wordt opgelegd aan de gemeenten op het Belgisch grondgebied. Wij verwijzen dan ook naar het jongste rapport in de reeks *Invloed van geluid op de gezondheid*, van februari 1988, in opdracht van het Nederlandse ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Uit deze studie, opgemaakt door IVEM, de Interfacultaire Vakgroep Energie en Milieukunde uit Groningen, blijkt dat de betrokkenheid van het menselijk organisme bij de omgeving, ook gedurende de slaap, erg groot is. Vanuit het oogpunt van de volksgezondheid constateert men dat een langdurige en/of herhaalde nutteloze verstoring van de slaap ontoelaatbaar is.

Wij willen kort gaan en besluiten dat het probleem van de nachtvluchten moet ter sprake komen op regeringsniveau en

een aangepaste oplossing moet krijgen. Zou het treffen met de Nederlandse regering op 1 juli eerstkomend in het Catshuis te Den Haag geen ideale gelegenheid zijn voor de Belgische delegatie om dit probleem onder de aandacht te brengen en zodoende de belangen van de bewoners van het grensgebied optimaal te behartigen? (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

De heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, zoals reeds door verschillende sprekers werd opgemerkt, bespreken wij vandaag begrotingen die volkomen zijn achterhaald. Het heeft dus niet veel zin op het ogenblik hierover een groot politiek debat te voeren. Dat is ook de reden waarom ik heb gemeend geen lange inleidende uiteenzetting te moeten houden. Het lijkt mij beter dit te doen bij de bespreking van de begroting van 1988. Ik zal dan uitgebreid ingaan op het beleid ter zake. Ondertussen zal ik de tijd gehad hebben mij in de verschillende dossiers van dit voor mij nieuwe departement in te werken.

Ik zal mij in mijn uiteenzetting beperken tot de problemen die werden aangehaald door de sprekers die tijdens dit debat het woord hebben gevoerd. Die uiteenzettingen spitsten zich vooral toe op de problematiek inzake de SST en de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem.

Vooraf maak ik u erop attent dat het departement van Verkeerswezen in zijn belangrijke componenten zal worden geregionaliseerd.

Precies door mijn dubbele functie als minister van Verkeer en van Institutionele Hervormingen werkt mijn departement op het ogenblik aan deze herstructurering opdat ze zo coherent mogelijk wordt ingevoerd en derhalve bijdraagt tot de uitbouw van een beter beleid inzake verkeer en vervoer. Naar aanleiding van de bespreking van het wetsontwerp tot wijziging van de bijzondere wet van augustus 1980 zullen wij de gelegenheid hebben daar uitgebreid op in te gaan.

Ik bevestig wat hier reeds werd aangehaald, namelijk dat ik een groot voorstander ben van autonomie en responsabilisering van de overheidsbedrijven en dat het een van mijn prioriteiten is daartoe het wettelijke en reglementaire kader te scheppen. Het regeerakkoord stipuleert trouwens dat voor een reeks overheidsbedrijven in de sector verkeer en communicatie een aangepast statuut moet worden uitgewerkt waarin deze autonomie tot uiting komt, wat de ondernemingen moet toelaten zich te verdedigen op deze zeer concurrentiële markt en klaar te staan voor de eengemaakte Europese markt. Ook de verhoudingen tussen deze bedrijven en de overheid moeten klaar en duidelijk worden gedefinieerd, onder meer inzake de techniek van de beheerscontracten.

Bij wijze van overgang naar de specifieke SST-problemen vraag ik de aandacht van de vergadering voor het belangrijke werk dat ook in deze sector op Europees vlak tot stand kwam en op de beslissingen die de Europese Ministerraad voor Transport begin deze week heeft genomen. Maatregelen werden uitgewerkt om het vervoer langs de baan helemaal vrij te maken tegen 1992, parallel met een regeling tot harmonisatie van dit vervoer. De commissie heeft ook debatten in de Ministerraad op gang gebracht betreffende de koopvaardij, de binnenvaart en de harmonisatie van de verschillende spoorwegmaatschappijen in Europa zodat er ook in verband met verkeer en vervoer naast een regionaliseringsdimensie een belangrijke Europese dimensie, vooral met het oog op de eenmaking van de Europese markt, stilaan maar zeker op gang komt.

Ik heb nota genomen van de lokale bekommelingen en verzeker de sprekers dat mijn diensten deze punten zullen nagaan.

Zo kom ik tot de SST en tot het lawaai in de omgeving van de luchthaven. Wat de SST betreft, stel ik ondubbelzinnig dat het mijn opvatting is, waarvoor ik zal ijveren, dat ons

spoorweginet zich moet integreren in het Europese SST-net. Wij moeten alles in het werk stellen opdat niet alleen ons grondgebied wordt geïntegreerd in dit net in wording, maar ook opdat Brussel een belangrijk knooppunt wordt.

Ik leg de nadruk erop dat dit moet gebeuren op een manier dat ons spoorweginet er maximaal de vruchten van draagt en dat het economisch belang van het net kan worden geharmoniseerd met de ecologische eisen die terecht, gezien de specifieke kenmerken van ons land, worden gesteld. Daarbij vergeet men iets te gemakkelijk dat de ruimtelijke structuur van landen als Frankrijk en Duitsland merkelijk verschilt van het vrij sterk verstedelijkt gebied van ons land.

Vandaar dat ik in samenwerking met de Gewesten die de bouwtoelating moeten verlenen, opdracht heb gegeven tot het opstellen van vijf milieu-effect-rapporten. Elk van deze studies moet de verschillende alternatieven van onderdelen van het net onderzoeken. Ten laatste tegen het einde van het jaar moet dan verslag worden uitgebracht.

Ik kan mevrouw Aelvoet bijvallen toen ze sprak over de gevolgen van de keuze van stopplaatsen in Antwerpen en Luik, wat trouwens in het regeerakkoord is opgenomen. De stopplaatsen hebben gevolgen voor het concept dat men aan de SST geeft. Anders uitgedrukt, men moet de investeringskosten afwegen tegen de tijdswinst. Hier spelen ook economische motieven naast wellicht ecologische imperatieven een rol.

Een typisch voorbeeld daarvan is het tracé Brussel-Antwerpen-Nederlandse grens. Mede ter wille van de stopplaats in Antwerpen zijn de investeringskosten van een specifieke bedding tussen Brussel en Antwerpen niet in verhouding tot de tijdswinst terwijl daarentegen het gebruik van de eigen bedding met de bouw van een tunnel onder Antwerpen, een belangrijke tijdswinst kan opleveren. De investering is enorm, maar heeft positieve gevolgen voor de rest van het net zodat ze kan worden opgedeeld tussen de investeringslast voor de SST en deze voor het gewone net. Ik zeg dit om aan te tonen dat de problemen rond de SST niet al te simplistisch mogen worden voorgesteld.

Wat de onderhandelingen op internationaal vlak betreft, kan ik aan degenen die de bezorgdheid hebben geuit achter het net te zullen vissen, meedelen dat wij intense contacten hebben met de betrokken landen. In de marge van de Europese Ministerraad van maandag en dinsdag heb ik contact gehad met mijn collega's over deze problematiek. In de werkgroep werd een belangrijke vooruitgang geboekt met de spoorwegmaatschappijen. Wij hopen einde september of begin oktober, in Europees verband, op het ministerieel niveau belangrijke opties te kunnen nemen.

Ook bij mijn Franse en Duitse collega's heb ik er de nadruk op gelegd dat door de relatief korte afstanden van de SST op Belgisch grondgebied een behoorlijke rentabilisering niet mogelijk is.

Het regeerakkoord bepaalt duidelijk dat deze investeringen voor de spoorwegen niet belastend mogen zijn. De rentabilisering is niet mogelijk tenzij men een vorm van internationale uitbating van het net uitwerkt. De klassieke verdeling van de inkomsten, die geldig is voor het spoorweginet in Europa, namelijk overeenkomstig het aantal kilometers op eigen grondgebied, kan niet gehandhaafd blijven. De exploitatie van de SST op ons grondgebied is slechts mogelijk indien Frankrijk en Duitsland ook een soort Europese exploitatie van het net aanvaarden. Men heeft mij gevraagd volgende week in de commissie een stand van zaken te geven. Wellicht kunnen wij er daar iets dieper op ingaan. Ik hoop in september of oktober het Parlement in openbare vergadering, of in de commissie, over het resultaat van deze onderhandelingen grondig te kunnen inlichten.

J'en viens au dernier point, celui des nuisances acoustiques nocturnes à l'aéroport de Bruxelles-National.

Ik wil vooraf nochtans verklaren dat wij de problematiek Beek-Maastricht kennen. Wij hebben op de suggestie die hier werd gedaan, geanticipeerd. Ik bevestig dat deze problematiek,

naast andere, aan de orde zal zijn bij de ontmoeting tussen de Belgische en Nederlandse regering op 1 juli aanstaande.

Le trafic de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National, qui a déjà fait l'objet d'une question orale de notre collègue, M. Vandenhautte, est un phénomène qui, depuis 1980, a pris une certaine ampleur, lorsque plusieurs sociétés de « courrier express » ont choisi l'aéroport comme centre de tri européen. Durant les premières semaines de mon accession à ce département, j'ai pu constater que l'aéroport de Bruxelles-National constituait un pôle d'attraction important pour ce genre d'activités. Je puis confirmer les propos de M. Vandenhautte selon lesquels d'autres grandes sociétés ont pris des contacts afin de pouvoir s'y installer également, en vertu de l'interaction qui s'exerce entre les activités des différentes sociétés.

Nous nous trouvons devant le problème, qui consiste à tenter d'harmoniser l'intérêt économique indubitable des activités en développement — ce qui n'a d'ailleurs été mis en doute ni par l'interpellateur ni par l'intervenant — et les nécessités écologiques réelles, qu'il s'agisse de remédier aux nuisances acoustiques ou à la pollution de l'air.

Je ne crois pas être en contradiction avec l'interpellateur et l'intervenant en soulignant qu'aucun aéroport au monde n'est exempt de bruit. L'activité d'un aéroport va donc de pair avec certaines nuisances acoustiques.

Dans un souci de concilier les activités économiques et les nécessités écologiques, s'il ne me paraît pas possible d'envisager la mesure radicale évoquée par M. Vandenhautte qui consisterait à interdire tout vol entre 23 heures et 6 heures, il n'en demeure pas moins que l'interpellateur et l'intervenant ont raison d'affirmer que l'aéroport et les services compétents n'ont peut-être pas fait preuve de toute la célérité requise dans l'évaluation des conséquences de cette nouvelle activité. Des mesures doivent donc être prises d'urgence, compte tenu que les effets de certaines d'entre elles ne se feront sentir qu'à terme. J'en viens aux divers points et suggestions abordés par les intervenants.

Comme je l'ai dit en réponse à une question orale, je compte prendre une série de mesures en vue d'aboutir à l'harmonisation nécessaire entre une activité économique et les soucis écologiques que nous avons évoqués ici. Ma volonté d'aboutir est d'autant plus crédible que j'appartiens au même arrondissement électoral que les deux intervenants. De plus, mon domicile est situé dans une zone touchée partiellement par les inconvénients liés au décollage des avions.

J'ai reçu, hier soir, le rapport demandé par mon prédécesseur à une commission chargée d'étudier la problématique du bruit à Bruxelles-National. Je ne manquerai pas de l'examiner d'urgence ni de m'intéresser aux suggestions qui y sont faites.

Trois points particuliers ont déjà été mis à l'étude et aboutiront, je l'espère, rapidement, à des mesures concrètes.

Tout d'abord, la régie installera des sonomètres dans les environs de l'aéroport, ce qui permettra de fixer indubitablement les niveaux sonores maximum et de prendre plus rapidement des mesures coercitives pour transgression des normes. M. Vandenhautte a d'ailleurs évoqué le *noise pick-up*. A mon sens, une activité comme celle qui se développe de plus en plus à l'aéroport requiert des instruments qui permettent d'exercer une répression sévère en cas de non-respect des normes existantes ou futures qui devront, du reste, être adaptées au trafic aérien nocturne.

Par ailleurs, il sera nécessaire de faire pression sur les sociétés concernées afin qu'elles modernisent leur flotte et abandonnent l'usage d'appareils assez anciens.

Les constructeurs d'avions ont fait ces derniers temps d'importants efforts pour réduire les nuisances dues au bruit. Les deux interpellateurs qui, tous deux, habitent en Région bruxelloise, savent que les appareils modernes, sont beaucoup moins bruyants que certains anciens modèles, comme, par exemple, la caravelle.

Enfin, il y aurait lieu d'étudier, en collaboration avec les Régions, car cette matière relève de leurs compétences, la définition de nouvelles normes d'insonorisation en fonction d'une zone à déterminer. J'ai d'ailleurs fait réaliser une étude en ce sens. Les constructeurs de nouvelles habitations dans certaines zones déterminées doivent savoir à quoi s'en tenir.

En outre, il y aurait peut-être lieu d'envisager, comme c'est le cas en périphérie de certains aéroports français et néerlandais, des primes d'insonorisation des maisons existantes, étant donné, d'une part, qu'un aéroport exempt de bruit est impossible et que, d'autre part, sa situation peut être un atout, plus particulièrement pour la Région bruxelloise, et que son déménagement est inconcevable.

En fonction notamment des conclusions que le groupe de travail vient de me remettre, j'espère encore pouvoir annoncer avant les vacances une série de mesures cohérentes qui tiennent compte des retombées économiques positives indubitables et qui répondent aux soucis écologiques, plus particulièrement en matière de nuisances acoustiques nocturnes. (*Applaudissements.*)

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

M. Désir. — J'ai enregistré avec satisfaction, monsieur le Vice-Premier ministre, les intentions de réalisations positives que vous avez manifestées, mais je suis désolé de devoir préciser que vous n'avez pas répondu à quelques questions que je vous avais posées dans le cadre de mon interpellation.

Nous sommes actuellement gênés par le bruit d'avions à hélice, qui volent d'ailleurs assez bas. J'aimerais savoir si, par dérogation aux règles existantes, on a permis la circulation dans les airs de ce que j'ai appelé « de vieux coucous », appareils que vous avez également évoqués de manière parfois originale. Je n'ai pas eu de réponse à ce sujet.

En ce qui concerne les pistes qui sont théoriquement interdites et que sont obligés d'emprunter — de jour comme de nuit, d'ailleurs — ces avions, des sanctions ont-elles été appliquées ? Elles sont pourtant prévues, mais je crois savoir que l'on n'y a pas encore recouru.

Vous avez enfin évoqué le problème de l'insonorisation des bâtiments existants. Permettez-moi de vous dire, monsieur le Vice-Premier ministre, qu'il n'est pas question de transformer les immeubles se trouvant dans une zone d'habitat survolée par des avions. Par ailleurs, les citoyens ont le droit de dormir avec la fenêtre ouverte. Même si des mesures sont prises en ce qui concerne l'insonorisation, il est évident que les citoyens ne peuvent pas être obligés de renoncer à leur appartement ou à leur maison sous prétexte qu'ils se trouvent à proximité d'un aéroport. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, à la première question de M. Désir, je répondrai que certaines dérogations ont été appliquées. J'ai dit tout à l'heure qu'il fallait prendre des mesures pour éviter que certains appareils puissent encore être utilisés pendant la nuit pour les activités postales. C'est précisément à la révision de ces dérogations que je faisais allusion.

Ensuite, que ce soit au point de vue nuisances acoustiques ou du suivi des procédures, il faut que la Régie — qui doit alors disposer des moyens nécessaires — puisse sanctionner.

Enfin, la problématique de l'insonorisation est réelle. La technique que j'ai évoquée a déjà été utilisée dans certains autres pays. Par ailleurs, lorsque l'on habite à proximité d'un aéroport, on est censé savoir à quels désagréments l'on s'expose.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et, en ce qui concerne l'interpellation de M. Désir, l'incident est clos.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en, wat de interpellatie van de heer Désir betreft, is het incident gesloten.

Nous passons à l'examen des articles de chacun des projets de loi.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1986

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1986

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour 1986.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1986.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents nos 5-XIV-1 et 2, session 1985-1986, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stukken nrs. 5-XIV-1 en 2, zitting 1985-1986, van de Senaat.)

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

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

Article 1^{er}, § 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1986 des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs):

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . . .	79 839,3	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . . .	6 246,4	16 846,6	22 261,0
Totaux (titres I et II)	86 085,7	16 846,6	22 261,0

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

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

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

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1986 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonneringskredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven . . .	79 839,3	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven . . .	6 246,4	16 846,6	22 261,0
Totaal (titels I en II)	86 085,7	16 846,6	22 261,0

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

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatie-afdelingen en activiteiten-programma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatie-afdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant maximum de 3 000 000 de francs pour les secours et allocations à caractère social (section 51: article 33.02; section 40: article

11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de lopende uitgaven*

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulpelden en toelagen van sociale aard (sectie 51: artikel 33.02; sectie 40: artikel 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

Titre I, section 01, article 33.01;

Titre I, section 51, articles 12.01, 12.25, 33.01;

Titre I, section 52, articles 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titre I, section 53, articles 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

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

Titel I, sectie 01, artikel 33.01;

Titel I, sectie 51, artikelen 12.01, 12.25, 33.01;

Titel I, sectie 52, artikelen 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titel I, sectie 53, artikelen 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 53 (Administration de la Marine et de la Navigation intérieure) du titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Art. 6. De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 53 (Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) van titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses de capital*

Art. 7. Les crédits d'engagement et les crédits d'ordonnement ainsi que les crédits non dissociés reportables en vertu de dispositions spéciales, disponibles au 31 décembre 1985 et reportés à l'année 1986, sont réunis aux articles correspondants du budget de ladite année, tels que ces articles sont repris dans le tableau ci-après.

Les ordonnancements sur les dépenses engagées au cours des années budgétaires 1985 et antérieures, à charge des crédits dont question à l'alinéa précédent, sont enregistrés sur les articles correspondants du budget de l'année 1986.

Articles 1985 et antérieurs		Articles 1986 correspondants	
Sections	Articles	Sections	Articles
31	73.03	40	73.03
31	51.05	51	51.05
31	51.11	51	51.11
31	51.13	51	51.13
31	51.14	51	51.14
31	72.01	51	72.01
31	81.28	51	81.28
31	81.29	51	81.29
31	81.31	51	81.31
31	81.41	51	81.41
31	81.42	51	81.42
31	81.43	51	81.43
31	81.44	51	81.44
31	81.45	51	81.45
31	81.46	51	81.46
31	81.47	51	81.47
31	81.48	51	81.48
31	81.49	51	81.49
31	81.50	51	81.50
31	73.02	52	73.02
33	74.11	52	74.20
31	81.53	52	81.53
32	73.01	53	73.01
32	73.04	53	73.04
32	74.11	53	74.11
32	74.12	53	74.12
32	74.13	53	74.13
32	74.14	53	74.14
32	74.15	53	75.15
32	74.16	53	74.16
32	74.17	53	74.17
32	74.18	53	74.18
32	74.19	53	74.19
33	74.12	53	74.21

*Bijzondere bepalingen
betreffende de kapitaaluitgaven*

Art. 7. De op 31 december 1985 beschikbare en naar het jaar 1986 overgedragen vastleggingskredieten, ordonnanceringskredieten en niet-gesplitste kredieten die het voorwerp uitmaken van een speciale overdrachtsclausule, worden gevoegd bij de overeenstemmende artikelen van de begroting voor het jaar 1986, zoals deze bepaald worden in de hiernavolgende tabel.

De ordonnanceringen van de uitgaven die, in de loop van het begrotingsjaar 1985 en van vorige begrotingsjaren werden vastgelegd ten laste van de kredieten waarvan sprake in de vorige alinea, worden aangerekend op de overeenstemmende artikelen van de begroting voor het jaar 1986.

Artikelen 1985 en vorige		Overeenstemmende artikelen 1986	
Secties	Artikelen	Secties	Artikelen
31	73.03	40	73.03
31	51.03	51	51.05
31	51.11	51	51.11
31	51.13	51	51.13
31	51.14	51	51.14
31	72.01	51	72.01
31	81.28	51	81.28
31	81.29	51	81.29
31	81.31	51	81.31
31	81.41	51	81.41
31	81.42	51	81.42
31	81.43	51	81.43
31	81.44	51	81.44
31	81.45	51	81.45
31	81.46	51	81.46
31	81.47	51	81.47
31	81.48	51	81.48
31	81.49	51	81.49
31	81.50	51	81.50
31	73.02	52	73.02
33	74.11	52	74.20
31	81.53	52	81.53
32	73.01	53	73.01
32	73.04	53	73.04
32	74.11	53	74.11
32	74.12	53	74.12
32	74.13	53	74.13
32	74.14	53	74.14
32	74.15	53	75.15
32	74.16	53	74.16
32	74.17	53	74.17
32	74.18	53	74.18
32	74.19	53	74.19
33	74.12	53	74.21

— Adopté.
Aangenomen.

Section particulière (titre IV)

Art. 8. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 5 222,0 millions de francs pour les recettes et à 6 911,0 millions de francs pour les dépenses.

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

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

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

Afzonderlijke sectie (titel IV)

Art. 8. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 5 222,0 miljoen frank voor de ontvangsten en op 6 911,0 miljoen frank voor de uitgaven.

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

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

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

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 9. A l'article 60.02 A du titre IV — Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime — l'autorisation d'engagement pour 1986 est fixée à 4 000 000 000 de francs.

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

Avant le 10 de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé établi en trois exemplaires, et mentionnant d'une part le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

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

Art. 9. Op artikel 60.02 A van titel IV — Fonds bestemd om het in stand houden van het uitbreiden te verzekeren van de koopvaardij en de vissersvloot — wordt de vastleggingsmachtiging voor 1986 op 4 000 000 000 frank vastgesteld.

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

Voor de 10e van iedere maand legt de controleur van de vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die enerzijds het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand geïmpeerd werden, en anderzijds het bedrag aangeeft van de vastleggingen die geïmpeerd werden sinds het begin van het jaar.

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

— Adopté.
Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (titre VII)

Art. 10. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1986 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 017 373 000 francs et pour les dépenses à 4 441 498 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 758 072 000 francs.

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

Les recettes pour ordre sont évaluées à 596 200 000 francs et les dépenses pour ordre à 596 200 000 francs.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 10. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwegen voor het jaar 1986.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 017 373 000 frank en voor de uitgaven 4 441 498 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 758 072 000 frank.

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

De ontvangsten voor orde worden geschat op 596 200 000 frank en de uitgaven voor orde op 596 200 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 11. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure de l'année 1986 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 89 136 000 francs et pour les dépenses à 112 699 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 12 275 000 francs et les dépenses pour ordre à 12 230 000 francs.

Art. 11. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart voor het jaar 1986.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 89 136 000 frank en voor de uitgaven 112 699 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde wordt geschat op 12 275 000 frank en de uitgaven voor orde op 12 230 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 12. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1986 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 6 824 581 000 francs et pour les dépenses à 6 589 671 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 375 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 2 741 201 000 francs et les dépenses pour ordre à 2 741 201 000 francs.

Art. 12. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1986.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 6 824 581 000 frank en voor de uitgaven 6 589 671 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 375 000 000 frank.

Ann. parl. Sénat — Session extraordinaire 1988
Parlem. Hand. Senaat — Buitengewone zitting 1988

De ontvangsten voor orde worden geschat op 2 741 201 000 frank en de uitgaven voor orde op 2 741 201 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1987

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1987

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour 1987.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor 1987.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 5-XIV-1, session 1986-1987, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 5-XIV-1, zitting 1986-1987, van de Senaat.)

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

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

Article 1^{er}. § 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1987 des crédits s'élevant aux montants ci-après (en million de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . .	76 457,9	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . .	5 759,7	18 079,5	17 861,2
Totaux (titres I et II)	82 217,6	18 079,5	17 861,2

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

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgés-

taires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

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

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1987 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken):

	Gesplitste kredieten		
	Niet- gesplitste kredieten	Vast- leggings- kredieten	Ordonnan- cerings- kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven . .	76 457,9	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven . .	5 759,7	18 079,5	17 861,2
Totale (titels I en II)	82 217,6	18 079,5	17 861,2

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

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatie-afdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatie-afdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses courantes*

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant maximum de 3 000 000 de francs pour les secours et allocations à caractère social (section 51: art. 33.02; section 40: art. 11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de lopende uitgaven*

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulp gelden en toelagen van sociale aard (sectie 51: art. 33.02; sectie 40: art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overtreffen.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

Titre I, section 40, articles 12.01, 33.01;

Titre I, section 51, articles 12.01, 12.25, 33.01;

Titre I, section 52, articles 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titre I, section 53, articles 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

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

Titel I, sectie 40, artikelen 12.01, 33.01;

Titel I, sectie 51, artikelen 12.01, 12.25, 33.01;

Titel I, sectie 52, artikelen 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;

Titel I, sectie 53, artikelen 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11.

— Adopté.

Aangenomen.

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

Art. 5. De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafenis kosten geschiedt volgens de regels vastge-

steld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijks-comptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 53 (Administration de la Marine et de la Navigation intérieure) du titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Art. 6. De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 53 (Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) van titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (titre IV)

Art. 7. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 6 173,9 millions de francs pour les recettes et à 6 537,1 millions de francs pour les dépenses.

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

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

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

Afzonderlijke sectie (titel IV)

Art. 7. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 6 173,9 miljoen frank voor de ontvangsten en op 6 537,1 miljoen frank voor de uitgaven.

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

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. A l'article 60.02 A du titre IV — Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime — l'autorisation d'engagement pour 1987 est fixée à 3 000 000 000 de francs.

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

Avant le 10 de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé établi en trois exemplaires, et mentionnant d'une part le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

Le relevé du mois de décembre constitue le relevé récapitulatif annuel. La Cour des comptes renvoie au ministre des Finances,

dans les dix jours suivant leur réception, deux exemplaires arrêtés par elle, du relevé récapitulatif annuel.

Art. 8. Op artikel 60.02 A van titel IV — Fonds bestemd om het in stand houden en het uitbreiden te verzekeren van de koopvaardij en de vissersvloot — wordt de vastleggingsmachtiging voor 1987 op 3 000 000 000 frank vastgesteld.

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

Voor de 10e van iedere maand legt de controleur van de vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die enerzijds het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand gevisieerd werden, en anderzijds het bedrag aangeeft van de vastleggingen die gevisieerd werden sinds het begin van het jaar.

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

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (titre VII)

Art. 9. Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1987 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 145 857 000 francs et pour les dépenses à 4 162 131 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 500 000 000 de francs.

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

Les recettes pour ordre sont évaluées à 651 264 000 francs et les dépenses pour ordre à 651 264 000 francs.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 9. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwegen voor het jaar 1987.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 4 145 857 000 frank en voor de uitgaven 4 162 131 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 500 000 000 frank.

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

De ontvangsten voor orde worden geschat op 651 264 000 frank en de uitgaven voor orde op 651 264 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 10. Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure de l'année 1987 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 88 146 000 francs et pour les dépenses à 88 146 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 13 115 000 francs et les dépenses pour ordre à 13 520 000 francs.

Art. 10. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart voor het jaar 1987.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 88 146 000 frank en voor de uitgaven 88 146 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 13 115 000 frank en de uitgaven voor orde op 13 520 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 11. Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1987 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 5 793 085 000 francs et pour les dépenses à 5 716 112 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 325 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 1 902 601 000 francs et les dépenses pour ordre à 1 902 601 000 francs.

Art. 11. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1987.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 5 793 085 000 frank en voor de uitgaven 5 716 112 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 325 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 1 902 601 000 frank en de uitgaven voor orde op 1 902 601 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1986

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1987

Algemene beraadslaging

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DESIR TOT DE MINISTER VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE OVER «DE UITVOERING VAN HET ZOGEHETEN «POST 90»-PLAN IN DE BRUSSELSE ECONOMISCHE REGIO»

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1985

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1986

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1987

Discussion générale

INTERPELLATION JOINTE DE M. DESIR AU MINISTRE DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES SUR «L'APPLICATION, A LA ZONE ECONOMIQUE BRUXELLOISE, DU PLAN DIT «POSTE 90»

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, waaraan de interpellatie van de heer Désir is toegevoegd.

Nous abordons l'examen des projets de loi relatifs au budget des Postes, Télégraphes et Téléphones, auquel est jointe l'interpellation de M. Désir.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan minister Willockx.

De heer Willockx, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben niet erg fier om vandaag voor de Senaat te komen met de begrotingen van 1985, 1986 en 1987. Ik zal niet uitweiden over de oorzaken van deze laattijdigheid, die zeker niet te vinden zijn bij mijn voorganger, maar wel in de algemene politieke situatie. Ik wil deze gelegenheid niettemin aangrijpen om een algemeen beleidsdebat over het departement van PTT in gang te zetten. Op 6 juli aanstaande zal dit debat kunnen worden voortgezet in de commissie voor de Infrastructuur. Het beleidsdocument van mijn departement zal vandaag aan de commissieleden en hun plaatsvervaarders worden bezorgd, zodat dit debat tijdig en efficiënt kan worden voorbereid. Vanochtend zal ik slechts de grote krachtlijnen van mijn beleidsnota geven.

Post en RTT zijn openbare bedrijven die zowel voor de economie van het land als voor het algemeen welzijn belangrijk zijn.

— La Poste et la Régie des TT se chargent d'une infrastructure de base, essentielle pour la vie industrielle et les citoyens;

— Elles constituent des outils de gestion pour la politique socio-économique;

— Leurs investissements peuvent être intégrés dans une politique industrielle, tout en exerçant une fonction directrice ou de soutien en matière de développement de produits ou de recherche de techniques nouvelles;

— Elles assument une fonction sociale;

— Elles veillent à ce que certains services essentiels soient et restent accessibles à tous les citoyens.

Si nous reconnaissons l'importance des entreprises publiques et avons la conviction qu'elles doivent continuer à jouer un rôle stratégique dans notre pays, il est certain que nous ne pouvons ignorer que leur fonctionnement n'est pas toujours optimal.

En résumé, on peut dire que dans une entreprise publique comme la Poste ou la Régie des TT la recherche d'un maximum de bénéfice, déterminante pour une entreprise privée, est souvent croisée par des options politiques d'intérêt général, imposées par l'autorité politique et démocratique.

De plus, le cadre dans lequel elles doivent travailler ne leur offre nullement la souplesse dont bénéficient les entreprises privées. En voici trois exemples :

— Les procédures paralysantes concernant les investissements, les adjudications et la politique du personnel;

— Les dispositions réglementaires et statutaires;

— La bureaucratisation et la dispersion du pouvoir de décision entre différents départements ministériels.

Tous ces éléments ont conduit à un manque de force de frappe. Et finalement intervient aussi la politisation, qui a un effet paralysant et parfois démotivant.

Maar er zijn niet alleen problemen inzake werking. Post en RTT staan ook in 1988 voor nieuwe uitdagingen: ten eerste, men moet bijblijven met de nieuwe technologieën die op dit domein met een monsterachtige snelheid tot stand komen; ten tweede, het behoeftenpatroon evolueert snel, in het bijzonder

in het bedrijfsleven; ten derde, op het Europees vlak opent de eenmaking van de markt nieuwe perspectieven maar er rijzen ook gevaren indien onze handicaps niet spoedig worden overwonnen.

De essentiële vraag is dan ook hoe we enerzijds de werking en het imago van Post en RTT kunnen verbeteren en hoe we anderzijds op de best mogelijke manier kunnen inspelen op de nieuwe uitdaging van 1992.

De weg van privatisering lijkt ons hiertoe niet aangewezen.

Het is onze overtuiging dat de overheid een sturende rol moet blijven behouden en dat de overheidsbedrijven daartoe een belangrijke hefboom zijn.

Het meer dynamisch maken van Post en RTT is een geldig alternatief voor privatisering. Het beleid inzake Post en RTT zal dan ook ten volle in het teken daarvan staan, met de volgende beleidsopties:

Ten eerste, verbetering van de dienstverlening: «de klant is koning»;

Ten tweede, herwaardering van de menselijke dimensie door een maximale betrokkenheid van het personeel bij het beleid;

Ten derde, opleiding, bijscholing en omscholing van het personeel;

Ten vierde, modernisering, rationalisering en herstructurering;

Ten vijfde, krachtige en meer professionele commercialisering van de produkten en de diensten.

Pour y parvenir, une plus grande autonomie de gestion est indispensable et l'accord de gouvernement est clair à ce sujet. Il fixe le cadre global et prévoit notamment: des organes de gestion propres; une plus grande souplesse en matière de politique de personnel, de même que sur le plan des marchés de travaux, de fournitures et de services; la possibilité de faire appel aux marchés de capitaux; le droit de décision en ce qui concerne le matériel et les services offerts dans le cadre de leur mission sociale; enfin, la possibilité de participation dans des entreprises privées ou publiques ou de création autonome d'entreprises commerciales.

Toutefois, cette large autonomie ne peut, en aucun cas, compromettre le service au public. C'est pourquoi des contrats de gestion pluriannuels seront conclus entre l'autorité, la Poste et la Régie des TT. Ces contrats stipuleront, outre les obligations et les droits respectifs, les tâches du service public confiées à la Poste ou à la Régie des TT ainsi que l'intervention financière correspondante.

Une plus grande autonomie de gestion n'est pas un but en soi, mais le moyen essentiel de favoriser la dynamisation. Dans cet esprit, la Poste et la Régie des TT, plus autonome, doivent rester entièrement au service des objectifs sociaux et être à même également de relever les nouveaux défis.

Post en RTT zijn verschillende bedrijven met een eigen karakter, die toch ook een aantal gemeenschappelijke materies omvatten die een identieke politieke benadering vragen.

De Post heeft een grote sociaal-maatschappelijke reputatie. Nochtans zijn er de jongste jaren heel wat problemen gerezen. De briefwisseling heeft geregeld vertraging. De gebouwen en de werkmethodes zijn verouderd. Het Bestuur der Postcheques blijft achter op de ontwikkeling in de andere openbare en privé financiële instellingen. Het postpersoneel is misnoegd en ziet het niet meer zitten.

Kortom, er heerst een malaise bij de post. Nochtans zijn er de voorbije jaren heel wat inspanningen geleverd om de post nieuw leven in te blazen. Het plan-Post 90 is een gedurfd en waardevol concept. De manier echter waarop het tot nu toe gestalte kreeg heeft soms schade toegebracht aan de Regie: enerzijds werd al te bruisend te werk gegaan; anderzijds werd het personeel er te weinig bij betrokken.

Voor de algemene financiële en economische toestand van het bedrijf verwijzen we naar de uitgebreide statistische informatie in de nota.

Ik heb er geen moeite mee te erkennen dat mijn voorganger twee overheidsbedrijven heeft achtergelaten die er financieel en structureel beter voorstaan dan zes jaar geleden, toen ik het departement heb nagelaten. Dit moet geen aanleiding zijn voor euforie, maar mag zeker worden vermeld op een ogenblik dat heel wat collega's allerlei lijken in de kast vinden. Bij de RTT is de financieel-structurele evolutie gezond en bij de Post kan de dotatie kleiner worden. Deze sterk verbeterde financiële situatie laat ruimte voor zelffinanciering van de investeringen, dus ook voor een structurele vermindering van de schuldenlast, met alle voordelen van dien.

De heersende malaise bij de Post moet krachtig worden bestreden. Het plan-Post 90 heeft de verdienste niet alleen een juiste analyse te zijn van de zwakke punten van het bedrijf maar tegelijk ook een waardevol alternatief te bieden.

Il entre, dès lors, dans nos intentions de maintenir les lignes de force de ce projet, à savoir:

— Distribution, le lendemain de leur expédition, des lettres, cartes et journaux, le système J + 1;

— Le système J + 2 pour les envois non urgents;

— Heures d'ouverture des guichets adaptées en fonction des besoins locaux;

— Poste rapide dans l'ensemble du pays jusqu'à 21 heures;

— Bureaux de poste modernes et attrayants;

— Personnel mieux formé et mieux informé;

— Meilleure utilisation des agents en fonction de leurs qualifications;

— Une attention toute particulière doit être accordée à l'amélioration du service des envois internationaux.

Tels sont les objectifs concrets de Poste 90 auxquels je me rallie bien volontiers.

Mais la réorganisation doit être, à mon sens, abordée d'une façon plus réaliste en procédant, là où cela s'avère nécessaire, à des adaptations et en mettant d'autres accents.

Je suis conscient que la restructuration d'une entreprise, qu'elle soit publique comme la Poste, ou privée, ne peut excéder cinq à sept ans. Il convient dès lors de fixer les objectifs dans le temps tout en évitant les dérapages, qui sont les conséquences d'un certain renforcement.

En fonction de ces objectifs, les points d'action concrets ci-après sont proposés:

— La réorganisation des bureaux de poste doit commencer à la base; le module BDA doit y puiser ses racines;

— La poursuite des travaux de modernisation des centres de tri et des nouvelles constructions à Anvers et à Charleroi; mais, pas de réorganisation sur le terrain avant que le matériel soit disponible et le personnel suffisamment préparé à la nouvelle organisation.

Par ailleurs, ces points d'action consistent également à intéresser davantage le personnel à la réorganisation, à accroître la responsabilité des cadres dirigeants ainsi qu'à prévoir une concertation maximale avec les organisations syndicales sur tous les aspects de la réorganisation.

Outre la réorganisation, la Poste connaît des problèmes sociaux aigus. Les jours de congé non pris, les heures supplémentaires non récupérées et les compensations encore à prendre présentent en fait une énorme dette sociale à l'égard des agents.

Ce problème fera l'objet d'une concertation sociale approfondie. À court terme, une solution sera recherchée dans laquelle la plus grande priorité sera accordée aux préoccupations en matière de solidarité.

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

Een ander jaarlijks terugkerend probleem is het vakantieverlof. Een gedeelte van het postpersoneel, bijvoorbeeld de postbode, verkeert niet in de mogelijkheid om op een normale manier, tijdens de zomermaanden, vakantie te nemen. Daarom heb ik aan de regering een urgentieplan voorgesteld — zonder

budgettaire implicaties — voor 500 statutaire aanwervingen van postboden en voor 600 jonge tewerkgestelde werklozen via de RVA, voor drie maanden. Nog geen 14 dagen geleden werd dit beslist. Vandaag zijn er reeds 260 postboden statutair in dienst. In de komende weken zullen er nog 100 à 150 bijkomen. Niemand geloofde dat wij erin zouden slagen nog vóór 1 juli deze 500 aanwervingen te doen. Ik beschouw dit als een prestatie die wel eens mag worden vermeld. Vandaag zijn er ook 1800 werklozen jonger dan 25 jaar door de RVA uitgenodigd om een beperkte proef te doen. Na selectie door de RVA zullen ze als jonge tewerkgestelde werklozen nog van de zomer aan het werk kunnen.

Ik meen dat dit urgentieplan voldoet aan een acute sociale behoefte, want het ging toch niet op dat zoveel postboden, zelfs niet voor een korte periode, vakantie konden nemen met hun familie.

De modernisering en de herstructurering van het postbedrijf worden onverminderd doorgezet. Het uiteindelijk doel is een modern postbedrijf waarin de dienstverlening aan de burger centraal staat en gebeurt door de meest efficiënte en zuinige aanwending van de beschikbare middelen. Om dit te realiseren zullen de investeringen worden geactiveerd via zelffinanciering.

Deze operatie kan slechts slagen indien zij gedragen wordt door gemotiveerd personeel dat maximaal betrokken wordt bij deze reorganisatie.

Les télécommunications sont d'une importance capitale pour notre société et il est hors de doute que cette importance augmentera encore. En effet, les développements récents, dans ce secteur, qui visent à intégrer de plus en plus les télécommunications, l'informatique et d'autres applications électroniques, auront pour conséquence que les télécommunications constitueront réellement le système nerveux de la société moderne.

Cette évolution, qui doit nécessairement être suivie, suppose la maîtrise et la possibilité de mettre en œuvre les technologies de pointe les plus avancées. La Régie des TT, qui peut se prévaloir d'une riche tradition dans ce domaine, jouit, en outre, d'une réputation excellente.

L'on doit reconnaître cependant que, tout comme les autres entreprises publiques, la Régie des TT supporte le poids d'une certaine bureaucratisation interne et d'un excès de procédures imposées de l'extérieur. Dès lors, il faut veiller à ce que les atouts technologiques de la Régie et leur valorisation ne s'en trouvent pas étouffés.

Qui plus est, la Régie des TT doit actuellement faire face à de nombreux défis: les directives de la CEE en vue de l'unification du marché européen, les innovations technologiques ainsi que la concurrence, toujours croissante, du secteur privé et des exploitants des télécommunications à l'étranger.

Pour pouvoir y faire face, il est clair qu'au moment de définir la politique à suivre, l'économie d'entreprise doit prévaloir sur la politique économique générale ainsi que sur les considérations ayant un caractère communautaire.

A première vue, l'entreprise est en bonne santé. Le bénéfice a augmenté considérablement mais on ne peut se laisser aller à un excès d'optimisme. En effet, en comparaison avec les pays voisins, le résultat est plutôt modeste, en raison des charges financières élevées résultant de l'indemnisation des fonds étrangers trop élevés. Néanmoins, la situation financière s'est améliorée.

Compte tenu des nouveaux défis auxquels l'entreprise doit faire face, il est indispensable de suivre la même voie; cela signifie concrètement que la réduction du montant de la dette doit se poursuivre afin d'alléger les charges financières. Cet autofinancement soutenu influence finalement, de façon positive, le résultat.

Een tweede aspect betreft het investeringstempo. Wij moeten het opgedreven investeringsprogramma trachten vol te houden. Rekening houdend met de reële behoeften en aan de hand van zelffinanciering moeten wij deze investeringen inschakelen in de politiek van selectieve relance die de regering, met de middelen waarover zij beschikt, wil voeren.

In dit kader is het belangrijk aan te stippen dat de geplande fasering met betrekking tot de digitalisering van het netwerk en de uitbouw van het ISDN wordt aangehouden.

Tenslotte is het onze vaste overtuiging dat een te lange politieke besluitvormingsprocedure inzake investeringen zoals recent het geval was met het contract van de eeuw, de RTT meer kwaad dan goed doet. Het moet absoluut worden vermeden dat communautaire twisten de telecommunicatiestrategie van het land doorkruisen.

Le gouvernement n'a pas l'intention de régionaliser ou de communautariser la RTT. Dès lors, si cette dernière doit rester une entreprise publique nationale, je veux éviter les petits problèmes communautaires en respectant, ce qui est normal, un certain équilibre général.

De heer De Bondt. — Het volstaat de wet toe te passen.

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

Een derde facet betreft de verbetering van de dienstverlening. Dit is niet onbelangrijk omdat op dit vlak het publiek de Regie beoordeelt of veroordeelt. Beperking van de wachttijd is essentieel. Een probleemloze toegang tot het net mag geen gunst zijn. Het is een recht. Het vlug verhelpen van storingen en degelijke informatie van de burger en het bedrijfsleven zijn nog een aantal concrete actiepunten.

Ik ben er niet fier op, dames en heren, van u honderden aanvragen om bemiddeling bij telefoonaansluitingen te ontvangen. Wij trachten u zoveel mogelijk van dienst te zijn, tot welke politieke formatie u ook behoort, maar het is niet normaal dat iemand een telefoonaansluiting krijgt via een aanbeveling van een politicus. Een telefoonaansluiting is een fundamenteel recht en geen gunst.

Een vierde facet betreft het personeelsbeleid.

De Regie kampt hier met een dubbel probleem. Enerzijds heeft ze dringend behoefte aan hoger gekwalificeerd personeel, anderzijds is er het probleem van de relatief lage lonen. Dit heeft niet alleen wegvloeiing van een aantal arbeidskrachten, maar ook een zekere demotivatief tot gevolg. Er wordt nagegaan hoe dit kan worden verholpen, rekening houdend met een minimale intersectoriële solidariteit die ook in de overheidssector moet bestaan en waarvoor dus een minimale coördinatie met Openbaar Ambt is vereist.

Alleszins moet de Regie op het vlak van de aanwervingsprocedures meer armslag krijgen en worden bevrijd van de huidige, vaak verstikkende, voorgedij van verschillende departementen.

Een vijfde facet betreft Europa 1992. Europa 1992 is voor de RTT geen slogan. Europa 92 is reeds begonnen voor de RTT. Een volgende cruciale etappe is 1 januari 1989 wanneer de liberalisering van de markt inzake telex en modems zal worden verwezenlijkt. De RTT moet dan reeds klaar zijn zowel structureel als kwalitatief.

De heer Cardoen. — Dat geldt ook voor de post en voor de financiële post.

De heer Willockx, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Dat is inderdaad ook belangrijk, maar hier weegt 1989 minder door.

Afin que la Régie soit prête, il faut aussi vite que possible adapter la législation actuelle sur les télécommunications par :

— Une nouvelle définition actualisée du monopole et des tâches de la RTT;

— La création d'un organe indépendant qui fixera les règles, les normes pour les terminaux et les conditions d'accès aux réseaux;

— L'attribution à la RTT d'une grande liberté et d'une autonomie plus large pour qu'elle puisse se développer sur un marché concurrentiel en ce qui concerne l'appareillage terminal et les services.

En bref, une initiative fondamentale sur le plan législatif doit être prise et soumise au Parlement au début de la prochaine session parlementaire.

Mijn algemene conclusie, mijnheer de Voorzitter, is dat de continuïteit in het beleid van het openbaar bedrijf vitaal is voor dat bedrijf. Geen enkele politicus die aan het hoofd van PTT komt mag een breuk veroorzaken tussen een beleid dat hem misschien niet zinde en een nieuw beleid. Continuïteit is essentieel, zoniet brengt men een openbaar bedrijf schade toe. Ik heb er dan ook geen enkele politieke moeite mee te zeggen dat ik inzake vernieuwing en herstructurering de doelstellingen onderschrijf van mijn collega's.

Er zijn twee fundamentele accenten. Ten eerste, dynamisering tot en met, versus, een neiging tot privatisering welke men vooral van 1981 tot 1985 probeerde in te voeren.

Ten tweede, de grotere betrokkenheid van het personeel.

Ik ben er vast van overtuigd dat men een openbaar bedrijf niet *ex cathedra* kan vernieuwen en herstructureren. De Regie der Posterijen en de Regie van Telegrafie en Telefonie stellen in totaal nog altijd meer dan 70 000 mensen te werk, die de beste ambassadeurs, maar ook de slechtste *public relations* kunnen zijn voor het openbaar bedrijf.

Het afremmen van bepaalde vernieuwingen kan ertoe bijdragen dat het personeel zich enigszins bij het bedrijf betrokken voelt.

Tenslotte is er de uitdaging van Europa 92. Europa 92 is voor ons geen slogan, maar begint reeds in 1989. Wij zullen dan ook heel intensief wetgevend werk moeten verrichten, alleen reeds om ons aan te passen aan de Europese richtlijnen.

Intussen, mijnheer de Voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur, nodig ik u uit een debat aan te gaan omtrent mijn algemene beleidsoriëntaties. Ik ben natuurlijk bereid die te relativeren en ze moeten niet worden beschouwd als bijbel. Het is de bedoeling een politiek kader te scheppen waar u, als controleur van het beleid, zal kunnen over oordelen, waarna zal worden aangepast en bijgesteld. Anderzijds zal u de kans krijgen de dagelijkse besluitvorming te controleren op zijn coherentie. (*Applaus.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, inzake de Regie der Posterijen hebben de allereerste en herhaalde verklaringen van de minister over de sociale chaos in de Post grote ergernis veroorzaakt bij de CVP, en vooral bij mijzelf, hoewel die verklaringen lachwekkend overkwamen en blijk gaven van een bepaald gebrek aan dossierkennis.

Ik wil hierbij echter niet blijven stilstaan, maar gewoon ervan akte nemen dat zulke uitspraken een onvermijdelijk begeleidingsfenomeen zijn bij de morele omtorning van een socialist na zes jaar verbale oppositie.

Enkele woorden nu over het plan-Post 90, onder het hoofd «Doorzetten».

Met belangstelling vernam ik dat de minister — en hij heeft het daarnet bevestigd — het begeleidingscontract met *Team Consult* voor een jaar heeft verlengd, contract dat tot doel heeft de uitvoering te begeleiden, in nauwe samenwerking met de Regie trouwens, van het plan-Post 90. Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat het grote te bereiken doel, los van kwesties van monopolie of statuut van een Regie, is en blijft de «dag plus één»-operatie.

Welnu, in tegenstelling met datgene wat de omgeving van de minister schijnt te suggereren, moet het plan-Post 90 onmiddellijk operationeel worden over het hele territorium. Dit wil zeggen dat de 65 UKA's planmatig moeten worden uitgebouwd. Dit is het strategisch element bij uitstek, dat het mogelijk moet maken, in de Regie tot deconcentratie over te gaan, zodat de kleine sorteercentra als zoveel *profit-centers* kunnen worden beoordeeld en gewaardeerd. Voor de goede werking van de post is het essentieel — volgens commerciële maatstaven — dat deze sorteercentra — bedoeld zijn de UKA's — over autonomie ten aanzien van de klanten beschikken.

Ook wil ik in alle duidelijkheid zeggen dat de uitvoering van het plan-Post 90 niet afhankelijk kan worden gemaakt van de investeringen inzake gebouwen, wat nu als gerucht wordt verspreid. Het zou betekenen dat men de Post verder wil opsluiten in een achterhaald handelingspatroon.

Hoewel het *de bon ton* is te spreken over 1992 — en de minister heeft er, terecht vanuit zijn oogpunt, aan meegedaan — weet de minister al lang dat zich ingrijpende veranderingen voordoen in de postadministraties van de ons omringende landen.

Hoe dan ook zullen we zo vlug mogelijk wetgevend moeten optreden om de uitdaging van 1992 tegemoet te treden. Vooral moet het statuut van de Regie zo worden gewijzigd dat het overheidsbedrijf werkelijk autonoom kan optreden en met de overheid alleen die banden bewaart die worden ingegeven door het feit dat inzake communicatie en geheimhouding de Posterijen een functie van publieke, in monopolie uitgeoefende, dienstverlening presteren.

De vraag is of de Regie niet moet worden omgevormd tot een NV, waarin de overheid in eerste instantie het kapitaal monopoliseert, maar die via filialen, met gemengd karakter eventueel, kan optreden op de marktsegmenten die in de marktmededinging kunnen worden uitgeoefend en waar ook morgen de Post zal worden geconfronteerd, ook binnen de Belgische ruimte, met het marktoptreden niet alleen van ondernemingen van privaat recht, maar eveneens van de filialen van buitenlandse postadministraties.

In de definitie van de taak in de Regie, versus de NV Post, dient de voogdij van de overheid alleen te slaan op de universaliteit, de geheimhouding en de gelijke behandeling van alle burgers. De andere postactiviteiten moet de Regie in alle vrijheid kunnen aanpakken. In de hypothese van een NV Post en om kruissubsidiëring en derhalve concurrentievervalsing te voorkomen moeten die andere activiteiten via daartoe opgerichte filialen verlopen.

Het zij mij toegestaan thans drie onmiddellijke en dringende problemen te berde te brengen. Allereerst aangaande de prioriteit van Charleroi X.

Inzake basisinvesteringen rekenen wij erop dat, nadat Antwerpen X onlangs als bouwwerf werd gelanceerd, onverwijld ook Charleroi X zal worden aangevat. Van onze kant zullen wij de minister alle steun verlenen opdat zijn collega van Openbare Werken, die bijzonder goed geplaatst is om het dringend karakter van dit dossier te beoordelen, aan te zetten tot bekwame spoed in de effectieve afhandeling ervan.

Inzake deeltijdse arbeid intrinsiek aan de Post zijn er enkele feiten die, los van elke politieke doctrine, inzake de werking van een eigentijds postbedrijf, niet uit de weg kunnen worden gegaan.

Het volume van het produkt en de tijdslimiet waarbinnen dit produkt moet worden afgehandeld, brengt met zich dat de personeelsbezetting zich thans als 2 tot 1 dient te verhouden als het gaat over voltijdse inzet versus deeltijdse inzet. Het zal dus uw ambtsplicht zijn, mijnheer de minister, in die zin te handelen.

Als u meent de deeltijdse arbeid te moeten omzetten in voltijdse, dan tekent u, onder financieel oogpunt, het doodvonnis van de Regie der Posterijen. De berichten die wij daarover opvangen, verontrusten ons. Het gaat immers niet op dat u het positieve bedrijfsresultaat van 1987, dat van de orde van 5,7 miljard was, na reservering van 2 miljard voor de honorering van de verloven en dergelijke zou aanwenden door het opdrijven van de voltijdse betrekkingen, waar geen enkele rationele arbeidsinzet tegenover staat.

De 3,7 miljard bedrijfsresultaten moeten worden aangewend, na voorafname van 5 pct. voor honorering van het personeel in de positieve exploitatiebalans, om diepte-investeringen te realiseren, zoals investeren in de mensen van de Post.

Ik ben het met u eens dat die diepte-investeringen niet uitsluitend en zelfs niet in de eerste plaats betrekking moeten hebben op materiële goederen, maar vooral op het introduceren van een geheel van initiatieven inzake vorming, opleiding en kwaliteitsverbetering van het personeel dat zich, daar twijfel ik niet

aan, wil inschakelen in een kwaliteitsverbetering van het zittende personeel.

Tenslotte zou het van weinig moed mijnerzijds getuigen indien ik niet de kwestie van de juiste, en derhalve op de reële behoeften afgestemde, personeelsbezetting per postkantoor, zou durven aan te snijden.

Ons standpunt is, onverkort, dat het percentage algemene diensten, per postkantoor, op het benodigde personeelskader per uitreikingskantoor, uniform moet worden vastgesteld voor het hele koninkrijk. Dit algemene percentage is thans van de orde van 30 pct, wat reeds ondraaglijk hoog ligt voor om het even welke onderneming die zich op de markt wil handhaven.

De aanpassing van dit percentage volgens behoefte is een premie voor het sociaal gedrag van sommigen. Het feit dat er zich op een personeelsbezetting van circa 45 500 permanent 5 000 ziek melden, is een argument tegen de openbare onderneming. Wij verwachten dat u, gebruik makende van het koninklijk besluit nr. 437, een eigen geneeskundige dienst zult inrichten die aan die toestand paal en perk zal stellen.

Mijnheer de minister, wij willen een reële bezetting op basis van de werkelijke behoefte en laten de Regie der Posterijen niet aftakelen door een anoniem profitariaat. Wij hopen vurig dat zulks ook uw overtuiging is.

Vervolgens bespreek ik de RTT.

Ik ga uit van wat in het regeerakkoord is opgenomen op de bladzijden 14 en 15 en wat de minister in zijn inleiding gedeeltelijk heeft geparafraseerd. Er is duidelijk aangegeven dat de minister met betrekking tot de RTT de mogelijkheid heeft om voor het legifereren te ontsnappen aan de keurslijf van de verandering van de wet op de parastatale instellingen. Hij is dus niet gebonden door de wet van 1954 om een nieuwe parastatale onderneming E in te bouwen. Hij heeft de handen vrij om een nieuwe telecommunicatiewet uit te vaardigen. De CVP interpreteert het regeerakkoord op die manier. De RTT is feitelijk de enige openbare onderneming die geld opbrengt. Alle andere zijn noodlijdend en worden op subtiële manier in het leven gehouden.

In de RTT zit vaart. Wij hebben overigens geen keuze. Als wij de voortvarendheid opmerken waarmee landen, die vergelijkbaar zijn met het onze, de wetgeving op de telecommunicatie herzien — ik denk niet alleen aan Nederland dat al verstaat, maar ook aan Frankrijk, Duitsland en Zwitserland — moeten wij vaststellen dat de noodzaak tot hervorming van onze telecomwetgeving ver uitstijgt boven de Belgische interne actualiteit. Ze wordt opgedrongen door het fenomeen van de evoluerende telecommunicatie.

Wat wensen wij in de telecommunicatiewet op te nemen? Tijdens de vorige legislatuur had ik het genoegen de Commissie der wijzen voor te zitten die de regering heeft geadviseerd over de toekomst van de RTT. Mijnheer de minister, ik hoop dat u de conclusies van die commissie ter harte zal nemen. De RTT moet als een zelfstandig overheidsbedrijf kunnen optreden. De twee elementen, namelijk de zelfstandigheid en het openbaar bedrijf, moeten doorwegen. Beslissingen nemen bij de RTT is nu een ware «ellende». Als de minister van RTT een beslissing wil nemen, moet hij eerst gaan bedelen bij vele collega's van de Ministerraad die menen belangrijk te zijn. Daarom worden de beslissingen weken, maanden, jaren later genomen dan zou moeten.

Een zelfstandig overheidsbedrijf is het objectief. Dat moet gepaard gaan met de handhaving van het monopolie voor de basisinfrastructuur, gecombineerd met de vrije mededinging inzake eindapparatuur, waarbij de RTT mede op deze terreinen kan optreden.

Het doel is een hoge vlucht te verlenen aan de dienstensector die door de snelle technologische veranderingen zeer expansief is. Opdat de RTT als overheidsbedrijf excellent zou kunnen werken, moet de autonomie worden doorgetrokken op elk strategisch terrein: investeringen, personeel en de beloning ervan, tariefpolitiek, ook de loodzware voogdij moet worden geschrapt.

Omdat de RTT in die nieuwe visie onmogelijk rechter en partij kan zijn, moet het opstellen van de reglementering aan een andere dienst worden opgedragen. In die omstandigheden kan de groei naar een nieuwe status binnen een redelijke termijn leiden tot de organisatie van een publiek telecommunicatiebedrijf met het statuut van naamloze vennootschap. Een noodzakelijke overgangsfase kan wellicht niet worden vermeden, maar ik laat het opstellen van het concept, waarmee u bezig bent, aan u over.

De betrekkingen tussen de RTT en het wetenschappelijk onderzoek worden financieel ondersteund met 3,7 miljard voor de volgende vier jaar. Daartoe is een contract opgemaakt tussen de RTT en een tijdelijke vennootschap, de Belgische Breedband-associatie. Tegenwoordig moet dat allemaal in het Engels worden uitgedrukt. Als Belg begrijp ik dat niet zo goed en daarom vertaal ik het maar naar het Nederlands. Dat contract moet tegen einde september van dit jaar opnieuw worden bekeken en voor de volgende vier jaar worden verlengd. Zijn daarover reeds onderhandelingen aan de gang? Hoever staan de besprekingen tussen de RTT en de BBA? Komen er nieuwe partners bij? Dit laatste verlang ik niet.

Ik wens er in dit stadium de Federatie van radio- en televisiedistributeurs niet bij te betrekken. Het gaat over fundamenteel wetenschappelijk onderzoek. De mensen van de RTT, bij wie u, mijnheer de minister, nauw betrokken bent, hebben u dit wel verzekerd. In een korte periode moeten wij het hele land met smalband uitrusten, zodat wij ISDN-diensten en diensten met toegevoegde waarde snel kunnen afwikkelen. In 1989 kunnen wij dan over het hele land een aantal gebruikers, ongeacht hun vestigingsplaats, deze diensten aanbieden.

Mijnheer de minister, ik heb zeer veel vertrouwen in uw aanpak. U hebt immers vroeger al enige tijd doorgebracht op dit departement en hebt nadien inspanningen gedaan om de ontwikkeling op die terreinen te volgen. Er zijn op het ogenblik merkwaaardige ontwikkelingen aan de gang op Europees niveau en op wereldvlak in de diverse postadministraties en in de telecomadministraties en -industrie.

Het is nu het moment om te handelen. U mag zich niet laten afleiden door allerlei telecomfabrikanten, die beweren dat u nu nog niet mag handelen. De breedbandinstallaties zullen inderdaad maar in het eerste decennium van volgende eeuw volop in produktie worden gebracht, maar toch moet u nu reeds beslissingen nemen die ons land zullen uitrusten als een dienstenverlenend land inzake RTT en post. Ook inzake communicatie via de post is er immers een geweldige groei. Anders zou het niet te verklaren zijn dat de posterijen, die anders altijd zo noodlijdend zijn, in 1987 een batig exploitatieresultaat van 5,7 miljard hadden.

Indien u met deze tendensen zult rekening houden, mijnheer de minister, dan geniet u ongetwijfeld de steun van de fractie die ik hier mag vertegenwoordigen. (*Applaus.*)

M. le Président. — La parole est à M. Désir pour développer son interpellation.

M. Désir. — Monsieur le Président, ma demande d'interpellation date déjà de quelques mois, mais le Sénat ne s'étant pas réuni, il m'a été impossible de la développer avant aujourd'hui. J'avais souhaité intervenir dès que les premières mesures relatives à l'application à la Région bruxelloise et à sa périphérie du plan dit «Poste 90» ont commencé à sourdre. Actuellement, je suis obligé de constater que cette question est plus que jamais d'actualité.

Ce plan, établi par la société Team Consult pour laquelle les gouvernements précédents paraissaient éprouver une affection particulière — on retrouve Team Consult dans d'autres secteurs —, ne cesse de défrayer la chronique postale, ceci plus particulièrement pour les services rapides, tels que le taxipost, datapost, express et télégrammes.

Une note de service datée du 10 mars 1988 a fixé les nouvelles mesures relatives à ces services, préconisées par le consultant. Elles sont entrées en vigueur le 9 mai 1988.

Jusqu'au 9 mai, le système de poste rapide taxipost enlevait et distribuait les envois à domicile dans un délai de quatre heures à l'intérieur de chaque zone, le système de tri fonctionnait à partir de Bruxelles X vers les dix-sept centres de tri et Verviers et les échanges se faisaient par chemin de fer.

Le plan établi par le consultant prévoit pour la Belgique une structure de cinquante bureaux distributeurs principaux, avec abandon du système de centres de tri, avec parfois des résultats curieux, notamment pour Bruxelles et sa périphérie.

A la date du 9 mai, la poste de Bruxelles X a perdu son privilège de dispatching central au profit de cinq bureaux distributeurs autonomes appelés BDA. Ainsi, le BDA de Bruxelles I — la Monnaie — desservira les communes de Bruxelles 2, 6 et 21; Bruxelles III — Schaerbeek — desservira Bruxelles 12, 14, 15 et 20; Bruxelles IV, les bureaux de Bruxelles 16 et 17; Bruxelles V — Ixelles — aura Bruxelles 18 et 19 en charge; et Bruxelles VIII — Koekelberg — s'occupera de Bruxelles 7 et 9.

Les communes de la périphérie bruxelloise, non seulement les six communes à facilités, mais aussi d'autres communes, telles que Zaventem, Diegem, Strombeek, Zellik, Grand-Bigard, Beersel et Lot, qui font partie de la zone économique de Bruxelles, seront éclatées en 4 BDA situés, bien entendu, en Brabant flamand.

Précédemment, les appels des clients domiciliés dans toutes ces communes étaient centralisés à Bruxelles X, avec un numéro d'appel téléphonique unique.

Le nouveau système a des conséquences pratiques sur le service, à commencer par la multiplication des numéros d'appel téléphoniques, la multiplication des navettes et, donc, des risques d'erreurs de manipulation, sans compter la perte de temps.

Par exemple, un colis à envoyer en province à partir d'une entreprise de l'avenue Fonsny à Saint-Gilles, en face de Bruxelles X, devra d'abord transiter par Bruxelles I — centre Monnaie — avant d'être transféré à Bruxelles X pour être expédié à destination...

De même, un colis pris avenue Van Volxem, à 500 mètres de la gare du Midi, devra passer à Bruxelles V — Ixelles — avant d'être porté à Bruxelles-Midi.

Autre exemple de simplicité: un colis envoyé de la rue de France, à côté de la gare du Midi, transitera à Bruxelles VIII, près de la Basilique, avant de revenir au Midi.

La nouvelle manière de travailler est la suivante: le client de taxipost devra appeler le BDA compétent en fonction de son domicile pour demander le passage d'une camionnette postale. Le colis enlevé par la camionnette est transporté au BDA. Là, il attend le passage de la navette de Bruxelles I; il y en a une par heure.

A Bruxelles I, un sac est formé. Ce sac part de Bruxelles I pour Bruxelles X — cela a l'air compliqué et ce l'est effectivement — d'où il part en train pour le BDA de destination, en province.

Cette nouvelle organisation présente des lacunes certaines. Un personnel suffisant n'avait initialement pas été prévu — il y a été fait allusion tout à l'heure — puisque, après une semaine de fonctionnement, il a fallu doubler les équipes.

Il y avait, à Bruxelles X, une radio-émettrice au moyen de laquelle le *routing manager* entrait en communication avec ses chauffeurs pour leur communiquer les appels. Actuellement, les BDA ne disposent pas de radio. Seul Bruxelles I a récupéré la radio de Bruxelles X.

De plus, en ce qui concerne Bruxelles, je viens d'apprendre que les services de facturation de taxipost n'ont pas encore, à ce jour, commencé à établir la facturation du mois de mai! Quel en sera le coût pour la région?

Je me pose une autre question, monsieur le ministre.

N'y avait-il pas une motivation linguistique sous-jacente dans l'esprit du précédent secrétaire d'Etat aux PTT? En effet, alors que les agents de Bruxelles X ne sont pas soumis au régime sur

l'emploi des langues en matière administrative et peuvent donc être unilingues, les employés des 5 BDA devront être bilingues.

En ce qui concerne les communes à facilités et les communes de la grande périphérie bruxelloise faisant partie de la zone économique de Bruxelles, les choses se compliquent encore.

Les communes, dont les six communes à facilités, je le répète, ne dépendent plus du dispatching de Bruxelles X. Elles sont toutes rattachées à des centres unilingues flamands. Ainsi, Wemmel sera rattaché au dispatching de Dilbeek, les communes de Drogenbos, Linkebeek et Rhode-Saint-Genèse à celui de Hal, et Kraainem et Wezembeek à celui de Vilvorde.

Les entreprises de ces communes se plaignent principalement du coût de l'opération, puisque les envois à destination de Bruxelles seront facturés au tarif interzonal. Elles émettent beaucoup de récriminations à propos des délais d'enlèvement et d'acheminement trop longs. Tous leurs envois doivent se faire par train et doivent être déposés avant 10 heures du matin.

Ainsi, une entreprise de Zellik qui, à midi, a un pli urgent à envoyer devra attendre le lendemain, 10 heures. Par ailleurs, les communes n'étant plus rattachées à la zone bruxelloise, le délai de livraison passera de quatre à six heures.

Je vous donne à nouveau un exemple, monsieur le ministre, pour illustrer la complication de cette nouvelle organisation. Précédemment, un colis partant de Diegem à destination de Gand, était enlevé à Diegem par les services de Bruxelles X, revenait à Bruxelles X et était directement envoyé à Gand par le train. Depuis le 9 mai, le même colis est enlevé par la BDA de Vilvorde, déposé à Vilvorde d'où il est acheminé en train à la gare du Midi à Bruxelles, où il est transbordé dans un train à destination de Gand.

Cette redistribution des cartes dans la périphérie se fait, une nouvelle fois, au détriment des francophones des communes à facilités, puisqu'ils devront s'adresser en néerlandais au centre de tri. Encore une sorte de suppression de facilités.

La complication exagérée des systèmes mis en place ne peut que favoriser et justifier la prolifération des services privés de poste express, sujet que j'ai abordé dans mes deux interpellations.

J'en arrive à la conclusion, monsieur le ministre, en m'interrogeant sur la hâte suspecte à opérer ce transfert de service avant la mise en place du nouveau gouvernement! Le service rendu au client est-il réellement meilleur?

Toutes les péripéties résultant de la nouvelle organisation — je me risquerais plutôt à dire «désorganisation» — ne pousseront-elles pas les clients de la poste à s'adresser plutôt au privé pour les services rapides?

Je vous adjure, monsieur le ministre, de réexaminer la situation dans l'intérêt même du service public.

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

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, aansluitend bij de interpellatie van de heer Désir wil ik het volgende zeggen.

De noodzaak van een herstructurering van de post, zowel als het geheel van de RTT, wordt waarschijnlijk door niemand meer betwist. Wij zijn verheugd, mijnheer de minister, u te horen verklaren dat de regering haar herstructureringsbeleid wenst voort te zetten.

Het is van groot belang dat een nieuwe structuur en de daarmee gepaard gaande vereiste dynamiek wordt ontwikkeld. De RTT moet zich wapenen en voldoende waarborgen inbouwen om de uitdaging van de jaren negentig met succes het hoofd te bieden.

In de meeste Westeuropese landen werd bij de postreizen een proces van modernisering en ook rationalisering op gang gebracht. De concurrentie van een aantal privé-ondernemingen is daar helemaal niet vreemd aan. In dat kader wordt de her-

structurering van de posterijen gesitueerd en wordt er geregeld verwezen naar de uitvoering van het zogeheten Post 90-plan.

In het plan van *Team Consult* voor de herstructurering van de post blijkt voor Limburg onder meer de afschaffing van het sorteercentrum Hasselt X te zijn opgenomen. De automatische sortering zal worden waargenomen door Antwerpen X en slechts een klein gedeelte van de werkzaamheden wordt overgenomen door vier Limburgse uitreikingskantoren A, met name Hasselt, Tongeren, Genk en Overpelt.

Voorts wordt ook de gewestelijke directie Hasselt ingepikt door de marktdirectie Antwerpen-Limburg met als basis Antwerpen. De Limburgse vakbonden stellen vast dat hierdoor in totaal 250 werkplaatsen zullen verloren gaan.

Wij hebben niet de pretentie hier de technische juistheid van deze operatie in twijfel te trekken. Moeten wij er nog aan herinneren dat, om de werkloosheid in Limburg terug te dringen tot het gemiddelde in Vlaanderen, het toekomstcontract-Limburg — waarmee 35 000 nieuwe arbeidsplaatsen zullen worden gecreëerd in een periode van 10 jaar — moet worden uitgevoerd? Ruim een jaar later, namelijk einde maart 1987 stelden wij vast dat er in Limburg 43 904 uitkeringsgerechtigde of volledig werklozen waren en een jaar nadien 43 750 of een daling van 154 eenheden.

Wij stellen ook vast dat het overgrote deel vrouwen zijn, namelijk 30 255, dat in het evaluatierapport na een jaar werking, de GOM-Limburg geen vooruitgang noteert inzake de uitbreiding van de tewerkstelling in de overheidssector, onder meer door middel van deconcentratie en decentralisatie, en dat er geen inhaalbeweging heeft plaatsgehad in verband met de achterstand inzake bijzondere tewerkstelling.

Mijnheer de Voorzitter, wij ondersteunen de actie voor rationalisatie en herstructurering in de mate dat er een evenwicht wordt gevonden tussen de noodzaak van meer efficiëntie en de maximale tegemoetkoming aan de noden van een regio in verband met tewerkstelling, zeker in het kader van de prioriteiten zoals die bepaald zijn in het toekomstcontract-Limburg.

Daarom vragen wij de minister uitdrukkelijk zowel het sorteercentrum Hasselt X als de directie Hasselt te behouden. Mits de nodige creativiteit en taakomschrijving tot stand komen is deze aanpassing zeker mogelijk.

Wie de kaart van Limburg kent weet hoe gecompliceerd het is om de gemeenten Tessenderlo en Ham, die in de neus van Limburg liggen, afhankelijk te maken van het uitreikingskantoor van Neerpelt; Beringen is beter geschikt.

De heer Désir heeft een aantal onlogische zaken vermeld. Helemaal te gek lijkt ons de oprichting van een uitreikingskantoor A te Tongeren en niet te Sint-Truiden. Wij geven een voorbeeld uit de praktijk. In Sint-Truiden wordt een zending afgegeven voor taxipost, met bestemming Tienen. Die zending wordt vanuit Tongeren opgehaald te Sint-Truiden, en vertrekt dan vanuit Tongeren per trein naar Hasselt. Daar wordt de zending overgeladen op de trein naar Tienen en komt dus 2 uur na het vertrek opnieuw langs Sint-Truiden. Gezien de bestaande verbindingsinfrastructuur is het logisch dat Sint-Truiden de voorkeur krijgt.

Wij hebben gelezen over de plannen van de minister om een regeling te vinden voor de vakantieperiode en zeer snel personeelsleden, statutair en voor drie maanden, aan te werven.

Wij verwachten niet dat de posterijen het werkloosheidsprobleem in Limburg zullen oplossen. Wij dringen wel aan om bij aanwervingen prioritar aandacht te besteden aan Limburgse vrouwen, gezien de hoge werkloosheidsgraad.

Wij rekenen op de invoering van de voorgestelde aanpassingen. Zo zal de minister, en zullen de posterijen ertoe hebben bijgedragen om een deeltje van het toekomstcontract-Limburg in te vullen en de werkloosheid in Limburg, zo klein mogelijk te houden (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Willockx.

De heer Willockx, minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal geen gedetailleerd

antwoord geven op de twee interpellaties, maar ik engageer mij wel voor een fundamenteel debat in de commissie op 6 juli.

Ik dank de heer De Bondt voor zijn positieve uiteenzetting, al deed zijn agressieve inleiding anders verwachten, maar dit zullen we maar op rekening schrijven van een plaatselijke *politique politicienne*.

Ik ben het met hem niet eens dat het plan-Post 90 zonder correcties moet worden uitgevoerd. De interpellaties van collega Désir over Brussel X en van collega Appeltans over Limburg hebben immers duidelijk geïllustreerd dat het soms nodig is een theoretisch juist concept te testen op de praktische bruikbaarheid te velde.

Er is geen betwisting over de 65 UKA's als dusdanig, wel vraag ik mij af of het niet beter is vanuit de UKB's tot UKA's te komen. Maar ik herhaal dat ten gronde het concept-Post 90 mijn goedkeuring wegdraagt.

Het probleem van de sorteercentra waarover de heer Appeltans het had, is inderdaad belangrijk. Vanuit diverse hoeken wordt mij gezegd dat de vijf sorteercentra waarin het concept-Post 90 van Team Consult voorziet, onvoldoende zouden zijn. Ook binnen de post pleit men voor minstens één sorteercentrum per provincie. Ik wil dit probleem grondig bekijken, zonder te improviseren. De beslissing zal in elk geval moeten worden genomen op basis van het dienstverlenend karakter van de post, het eerste imperatief voor de post als openbaar bedrijf. Dit belet niet dat, als het even kan, ook rekening wordt gehouden met acute en ernstige regionale economische problemen, zoals de interpellant die in zijn streek kent.

De heer De Bondt heeft gesuggereerd de post te filialiseren. Ik wens een discussie aan te gaan over een aantal taken van de post en over de mogelijkheid om voor sommige opdrachten inderdaad meer autonomie te geven. Ik ben gekant tegen een filialisering omdat dit opsplitsing betekent en de huidige schaalvoordelen dreigt teniet te doen.

Niemand betwist dat de sorteercentra van Charleroi X en Antwerpen X op korte termijn moeten worden uitgebouwd.

Ik weet niet waar de heer De Bondt het haalt dat wij de deeltijdse arbeid, inherent aan de post, zouden vervangen door voltijdse arbeid en daarbij zouden gebruik maken van het tegode aan overuren. Daar is geen sprake van. De taak van postbode moet volgens ons voltijds blijven, maar voor de sorteercentra, voor de financiële post — in het bijzonder voor Brussel zelf —, en voor de UKA's kan worden gedacht aan deeltijds personeel. In het algemeen beweren dat er zoveel mogelijk deeltijds personeel moet zijn, raakt kant noch wal.

De heer De Bondt pleit voor aandacht voor de langdurig zieken. Ik ben het met hem eens dat elk profitariaat moet worden bestreden, ook in de post. Hierover bestaat geen discussie. Ik ben gisteren met de vakbonden overeengekomen, op korte termijn een sociaal overleg te organiseren teneinde dit probleem concreet aan te pakken.

Ik deel de mening van de heer De Bondt dat de herstructurering van de RTT moet worden losgemaakt van de algemene herstructurering van de openbare bedrijven. Met het oog op 1 januari 1989, wanneer de liberalisering van de markt zal worden verwezenlijkt, is dit trouwens een *must*.

Wat ik de wetgever wens voor te leggen omvat drie punten.

Ten eerste, er moet een onderscheid worden gemaakt tussen normering en exploitatie van de RTT, ingevolge de verplichtingen opgelegd door de Europese Gemeenschap. Ten tweede, wij willen een grotere autonomie toekennen, dus minder voogdij maar met behoud van het monopolie inzake basisinfrastructuur. Ten derde, wij moeten nog overleggen voor welke commerciële structuur wij zullen opteren.

Inzake ISDN wordt het tijdschema gerespecteerd: zowel inzake het breedbandcontract met Belgium Broadband Association (BBA), als inzake het ISDN smalband-pilootproject. Op korte termijn zullen daarvoor trouwens modelprojecten worden opgezet: smalband tegen het voorjaar 1989 en breedband tegen 1992.

Dès mon installation aux PTT, monsieur Désir, j'ai été confronté aux nombreuses difficultés découlant de la nouvelle mise en service de la poste rapide dans l'agglomération bruxelloise. Ce service, qui a commencé ses activités le 9 mai 1988 sur ordre de mon prédécesseur, a été subdivisé en cinq dispatchings pour assurer le service de la clientèle bruxelloise.

De par le passé, la distribution dépendait exclusivement de Bruxelles X. La subdivision — en soi une bonne décentralisation — n'est pas tellement à la base d'un certain dérèglement de toute l'organisation, mais bien la préparation insuffisante sur le plan de la concertation sociale et, surtout, l'absence de plusieurs moyens techniques par suite de l'introduction hâtive des changements.

Dès la première semaine de mon installation, j'ai fait prendre des mesures afin de remédier tant soit peu à la situation. J'ai organisé personnellement la concertation sociale, si bien que la situation a été redressée, améliorée, et que tout a été mis en œuvre afin de pouvoir disposer le plus rapidement possible de tous les moyens nécessaires au bon déroulement ultérieur de l'opération entamée.

C'est ainsi que le Conseil des ministres a décidé de recruter cinq cents agents statutaires, dont cent vingt pour la seule agglomération bruxelloise. Depuis lors, la moitié environ de ces cent vingt personnes sont déjà en service. Tout cela prouve que nous sommes très conscients des problèmes aigus auxquels doit faire face l'agglomération bruxelloise.

Par ailleurs, nous maintenons la décentralisation du taxipost qui améliore le service rendu au public. Par ailleurs, Bruxelles X est redevenu la plaque tournante du taxipost, en lieu et place de Bruxelles I.

En ce qui concerne les délais de distribution et les tarifs à appliquer, les cinq zones de Bruxelles ne forment dorénavant plus qu'une seule zone, si bien que le terme « zone des quatre heures » peut être maintenu. Il s'agit donc de la zone de Bruxelles. Dans ce domaine, il n'y a d'ailleurs pas de changement.

Il est cependant exact que les clients des six communes à facilités ne seront plus desservis par Bruxelles et qu'ils seront donc soumis au tarif interzonal pour les envois destinés à l'agglomération bruxelloise.

Cette règle vaut également pour les utilisateurs des autres communes de la zone économique bruxelloise, qui étaient desservis par Bruxelles X, mais qui, pour des raisons purement commerciales — ils se trouvent en dehors de la zone — étaient déjà soumis au tarif interzonal.

Les clients établis sur le territoire de l'aéroport de Zaventem et des zonings industriels avoisinants — dispatching de Vilvorde — continuent à payer le tarif zonal pour leurs envois à destination de Bruxelles et inversement.

La situation du personnel utilisé dans les dispatchings précités a été sensiblement améliorée. Leurs emplois seront repris au cadre organique des bureaux concernés, de sorte qu'il leur sera possible de devenir « titulaires » au lieu d'être utilisés dans des services « provisoires ». Le personnel de Bruxelles X répondant aux conditions linguistiques sera prioritaire pour l'obtention d'un emploi à la poste rapide dans un des dispatchings de Bruxelles.

Je pense ainsi avoir répondu, de façon très brève, à l'interpellation de M. Désir.

Ik meen eveneens te hebben geantwoord op de vragen gesteld in verband met de specifieke Limburgse problematiek aangesneden door de heer Appeltans.

En ce qui concerne la restructuration de Bruxelles X, monsieur Désir, je ne veux pas faire un procès d'intention à mon prédécesseur. Je me contenterai de répéter ce que j'ai dit en introduction: si nous voulons que la poste et la RTT restent des entreprises publiques nationales, il faut veiller à ne pas susciter de problèmes communautaires.

In elk geval moeten het algemeen belang en de dienstverlening de voorrang krijgen en mag niet aan communautair opbod worden gedaan. (Applaus.)

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

M. Désir. — Vous êtes certainement, monsieur le ministre, animé de bonnes intentions et il est vrai que je ne puis vous rendre responsable du fait que vos prédécesseurs aient été mal conseillés. Il n'empêche que je vous invite à être attentif à ce qui se passe actuellement.

Il existe de très nombreux retards qui, selon vous, se limitent à quatre heures dans l'enlèvement du courrier.

Une période d'évolution est nécessaire, je le concède, mais nous assistons à une désorganisation qui engendre, je le répète, le mécontentement du public.

J'ai attiré votre attention sur les anomalies en Région bruxelloise, mais il en est d'autres. Je ne pense pas que Team Consult, qui s'est signalé dans d'autres domaines, ait toujours le fin mot d'une situation. J'estime réellement que le problème est à revoir.

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

M. Willockx, ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Monsieur le Président, je confirme que je suis conscient de l'existence des problèmes en matière de distribution, non seulement à Bruxelles, mais également pour le courrier qui passe à Bruxelles X.

Ce problème constitue vraiment un défi. Il est nécessaire de revoir certaines organisations. Je m'y attacherai très prochainement.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et, en ce qui concerne l'interpellation de M. Désir, l'incident est clos.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en, wat de interpellatie van de heer Désir betreft, is het incident gesloten.

Nous passons à l'examen des articles de chacun des projets de loi.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van elk van de ontwerpen van wet.

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES, DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1985

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE, VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi ajustant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones, de 1985.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, voor 1985.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 6-XV-1, session 1985-1986, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 6-XV-1, zitting 1985-1986, van de Senaat.)

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

I. Ajustements de crédits

Article 1^{er}. Les crédits prévus au titre I — Dépenses courantes, et au titre II — Dépenses de capital du budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de l'année budgétaire 1985 sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi et à concurrence de (en millions de francs) :

Ajustements	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
<i>Dépenses courantes</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	—	—	—
Réductions	0,2	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures	2,0	—	—
TITRE II			
<i>Dépenses de capital</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	—	39,6	—
Réductions	—	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures	—	—	—

I. Kredietaanpassingen

Artikel 1. De kredieten ingeschreven onder de titel I — Lopende uitgaven, en onder de titel II — Kapitaaluitgaven van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1985, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken) :

Aanpassingen	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonnancingskredieten
TITEL I			
<i>Lopende uitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar . . .	—	—	—
Verminderings . .	0,2	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren . . .	2,0	—	—
TITEL II			
<i>Kapitaaluitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar . . .	—	39,6	—
Verminderings . .	—	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren . . .	—	—	—
— Adopté.			
Aangenomen.			

Art. 2. § 1. Le budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones pour l'année 1985 est ajusté comme mentionné dans le tableau annexé à la présente loi.

Les crédits d'engagement s'élèvent ainsi à 19 567 500 000 francs.

§ 2. Le budget de la Régie des Postes pour l'année 1985 est ajusté comme mentionné dans le tableau annexé à la présente loi.

Les crédits d'engagement s'élèvent ainsi à 1 522 800 000 francs.

Art. 2. § 1. De begroting voor het jaar 1985 van de Regie van Telegrafie en Telefonie wordt aangepast zoals vermeld in de bij deze wet gevoegde tabel.

De vastleggingskredieten belopen aldus 19 567 500 000 frank.

§ 2. De begroting voor het jaar 1985 van de Regie der Posterijen wordt aangepast zoals vermeld in de bij deze wet gevoegde tabel.

De vastleggingskredieten belopen aldus 1 522 800 000 frank.

— Adopté.
Aangenomen.

II. Dispositions diverses

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

II. Diverse bepalingen

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

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 4. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

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

— Adopté.
Aangenomen.

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

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1986

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1986

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de 1986.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor 1986.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 5-XV-1, session 1985-1986, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 5-XV-1, zitting 1985-1986, van de Senaat.)

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

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

Article 1^{er}. § 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses à charge du budget des Postes, Télégraphes et Téléphones et afférentes à l'année budgétaire 1986, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . .	16 157,3	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . .	0,5	—	1 292,0
Totaux (titres I et II)	16 157,8	—	1 292,0

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

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

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

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven ten laste van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1986 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnancings-kredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven . .	16 157,3	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven . .	0,5	—	1 292,0
Totalen (titels I en II)	16 157,8	—	1 292,0

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

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatieafdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses courantes*

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 3 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les frais de fonctionnement du cabinet du secrétaire d'Etat aux PTT (division 11, art. 12.19).

Les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de lopende uitgaven*

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de werkingskosten van het kabinet van de staatssecretaris voor PTT (afdeling 11, art. 12.19).

De uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overschrijden.

— Adopté.

Aangenomen.

*Dispositions particulières
relatives aux dépenses de capital*

Art. 3. Les crédits d'engagement et les crédits d'ordonnement disponibles au 31 décembre 1985 et reportés à l'année 1986, sont réunis aux articles correspondants du budget de ladite année, tels que ces articles sont repris dans le tableau ci-après.

Les ordonnancements sur les dépenses engagées au cours des années budgétaires 1985 et antérieures, à charge des crédits dont question à l'alinéa précédent, sont enregistrés sur les articles correspondants du budget de l'année 1986.

Articles 1985 et antérieurs			Articles correspondants 1986
Sections	Articles	Litteras	Articles
31	81.02	00	81.02
31	81.03	00	81.03
31	81.04	00	81.04
31	81.05	00	81.05
31	81.06	00	81.06

*Bijzondere bepalingen
betreffende de kapitaaluitgaven*

Art. 3. De op 31 december 1985 beschikbare en naar het jaar 1986 overgedragen vastleggingskredieten en ordonnanceringskredieten worden gevoegd bij de overeenstemmende artikelen van de begroting voor het jaar 1986, zoals deze bepaald worden in de hierna volgende tabel.

De ordonnanceringen van de uitgaven die, in de loop van het begrotingsjaar 1985 en van vorige begrotingsjaren werden vastgelegd ten laste van de kredieten waarvan sprake in de vorige alinea, worden aangerekend op de overeenstemmende artikelen van de begroting voor het jaar 1986.

Artikelen 1985 en vorige			Overeenstemmende artikelen 1986
Secties	Artikelen	Littera's	Artikelen
31	81.02	00	81.02
31	81.03	00	81.03
31	81.04	00	81.04
31	81.05	00	81.05
31	81.06	00	81.06

— Adopté.
Aangenomen.

Section particulière (titre IV)

Art. 4. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 16 560 500 000 francs pour les recettes et à 16 560 500 000 francs pour les dépenses.

Afzonderlijke sectie (titel IV)

Art. 4. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet worden geraamd op 16 560 500 000 frank voor de ontvangsten en op 16 560 500 000 frank voor de uitgaven.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 5. Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article.

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

Art. 5. De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel.

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

— Adopté.
Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (titre VII)

Art. 6. Est approuvé le budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones de l'année 1986 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 146 428 469 000 francs et pour les dépenses à 146 428 469 000 francs, non compris les opérations sur fonds de tiers.

Il comporte à l'article 12 « Travaux d'établissement à charge de la RTT, confiés à des tiers » des crédits d'engagement pour un montant de 14 500 000 000 de francs.

Les recettes sur fonds de tiers sont évaluées à 18 692 609 000 francs et les dépenses sur fonds de tiers à 18 302 609 000 francs.

Les dotations au profit des fonds sont prévues comme suit:

1^o Pour les fonds de renouvellement et d'amortissement: 17 918 647 000 francs;

2^o Pour le fonds d'assurance: 250 000 000 de francs.

La Régie des Télégraphes et des Téléphones est autorisée à utiliser les disponibilités du fonds de renouvellement et d'amortissement ainsi que du fonds d'assurance pour les travaux de premier établissement et pour les remboursements d'emprunts.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 6. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1986 van de Regie van Telegrafie en Telefonie.

Deze begroting beloopt 146 428 469 000 frank voor de ontvangsten en 146 428 469 000 frank voor de uitgaven, de verrichtingen op fondsen van derden niet inbegrepen.

Zij bevat voor het artikel 12 « Werken van oprichting ten laste van de RTT, aan derden toevertrouwd » vastleggingskredieten voor een bedrag van 14 500 000 000 frank.

De ontvangsten op fondsen van derden worden geraamd op 18 692 609 000 frank en de uitgaven op fondsen van derden op 18 302 609 000 frank.

De dotaties ten bate van de fondsen worden voorzien als volgt:

1^o Voor het vernieuwings- en afschrijvingsfonds: 17 918 647 000 frank;

2^o Voor het verzekeringsfonds: 250 000 000 frank.

De Regie van Telegrafie en Telefonie wordt ertoe gemachtigd de beschikbare gelden van het vernieuwings- en afschrijvingsfonds aan te wenden voor de werken van oprichting en voor de terugbetaling van leningen.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 7. Est approuvé le budget de la Régie des Postes de l'année 1986 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 46 082 527 000 francs et pour les dépenses à 46 081 961 000 francs, non compris les opérations sur fonds de tiers.

Il comporte à l'article 12 « Dépenses » des crédits d'engagement pour un montant de 966 800 000 francs.

Les opérations sur fonds de tiers sont évaluées à 18 372 498 000 de francs pour les recettes et à 18 386 973 000 de francs pour les dépenses.

Le prélèvement au profit du fonds d'assurance est fixé à 311 444 000 francs.

Art. 7. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1986 van de Regie der Posterijen.

Deze begroting belooft 46 082 527 000 frank voor de ontvangsten en 46 081 961 000 frank voor de uitgaven, de verrichtingen op fondsen van derden niet inbegrepen.

Zij bevat op het artikel 12 « Uitgaven » vastleggingskredieten voor een bedrag van 966 800 000 frank.

De verrichtingen op fondsen van derden worden geraamd op 18 372 498 000 000 frank voor de ontvangsten en op 18 386 973 000 000 frank voor de uitgaven.

De afnemings ten bate van het verzekeringsfonds wordt vastgesteld op 311 444 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1987

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1987

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones de 1987.

Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor 1987.

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

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

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 5-XV-1, session 1986-1987, du Sénat.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 5-XV-1, zitting 1986-1987, van de Senaat.)

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

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

Article 1^{er}. § 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses à charge du budget des Postes, Télégraphes et Téléphones et afférentes à l'année budgétaire 1987, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes . .	14 642,4	—	—
TITRE II			
Dépenses de capital . .	0,5	150,0	474,4
Totaux (titres I et II)	14 642,9	150,0	474,4

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comparable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

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

Artikel 1. § 1. Voor de uitgaven ten laste van de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1987 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonnancingskredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven . .	14 642,4	—	—
TITEL II			
Kapitaaluitgaven . .	0,5	150,0	474,4
Totaal (titels I en II)	14 642,9	150,0	474,4

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatieafdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de minister, of de gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen bovendien ervoor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

Art. 2. Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du département pour un montant maximum de 3 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les frais de fonctionnement du cabinet du secrétaire d'Etat aux PTT (Division 11 — art. 12.19).

Les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

*Bijzondere bepalingen
betreffende de lopende uitgaven*

Art. 2. Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de werkingskosten van het kabinet van de staatssecretaris voor PTT (Afdeling 11 — art. 12.19).

De uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen 100 000 frank niet overschrijden.

— Adopté.

Aangenomen.

Section particulière (titre IV)

Art. 3. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au titre IV du tableau joint à la présente loi sont évaluées à 16 807 200 000 francs pour les recettes et à 16 807 200 000 francs pour les dépenses.

Afzonderlijke sectie (titel IV)

Art. 3. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet worden geraamd op 16 807 200 000 frank voor de ontvangsten en op 16 807 200 000 frank voor de uitgaven.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au titre IV du tableau joint à la présente loi est indiqué en regard du numéro de l'article.

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

Art. 4. De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel.

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

— Adopté.

Aangenomen.

Organismes d'intérêt public (titre VII)

Art. 5. Est approuvé le budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones de l'année 1987 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 129 300 309 000 francs et pour les dépenses à 128 894 706 000 francs, non compris les opérations sur fonds de tiers.

Il comporte à l'article 12 « Travaux d'établissement à charge de la RTT, confiés à des tiers » des crédits d'engagement pour un montant de 16 010 000 000 de francs.

Les recettes sur fonds de tiers sont évaluées à 18 852 679 000 francs et les dépenses sur fonds de tiers à 18 732 679 000 francs.

Les dotations au profit des fonds sont prévues comme suit :

1° Pour les fonds de renouvellement et d'amortissement : 23 013 582 000 francs ;

2° Pour le fonds d'assurance : 275 000 000 de francs.

La Régie des Télégraphes et des Téléphones est autorisée à utiliser les disponibilités du fonds de renouvellement et d'amor-

tissement ainsi que du fonds d'assurance pour les travaux de premier établissement et pour les remboursements d'emprunts.

Instellingen van openbaar nut (titel VII)

Art. 5. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1987 van de Regie van Telegrafie en Telefonie.

Deze begroting beloopt 129 300 309 000 frank voor de ontvangsten en 128 894 706 000 frank voor de uitgaven, de verrichtingen op fondsen van derden niet inbegrepen.

Zij bevat voor het artikel 12 « Werken van oprichting ten laste van de RTT, aan derden toevertrouwd » vastleggingskredieten voor een bedrag van 16 010 000 000 frank.

De ontvangsten op fondsen van derden worden geraamd op 18 852 679 000 frank en de uitgaven op fondsen van derden op 18 732 679 000 frank.

De dotaties ten bate van de fondsen worden voorzien als volgt :

1° Voor het vernieuwings- en afschrijvingsfonds : 23 013 582 000 frank ;

2° Voor het verzekeringsfonds : 275 000 000 frank.

De Regie van Telegrafie en Telefonie wordt ermee gemachtigd de beschikbare gelden van het vernieuwings- en afschrijvingsfonds aan te wenden voor de werken van oprichting en voor de terugbetaling van leningen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. Est approuvé le budget de la Régie des Postes de l'année 1987 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 44 999 120 000 francs et pour les dépenses à 47 729 283 000 francs, non compris les opérations sur fonds de tiers.

Il comporte à l'article 12 « Dépenses » des crédits d'engagement pour un montant de 5 316 800 000 francs.

Les opérations sur fonds de tiers sont évaluées à 16 261 492 000 000 de francs pour les recettes et à 19 276 569 000 000 de francs pour les dépenses.

Le prélèvement au profit du fonds d'assurance est fixé à 386 000 000 de francs.

Art. 6. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1987 van de Regie der Posterijen.

Deze begroting beloopt 44 999 120 000 frank voor de ontvangsten en 47 729 283 000 frank voor de uitgaven, de verrichtingen op fondsen van derden niet inbegrepen.

Zij bevat op het artikel 12 « Uitgaven » vastleggingskredieten voor een bedrag van 5 316 800 000 frank.

De verrichtingen op fondsen van derden worden geraamd op 19 261 492 000 000 frank voor de ontvangsten en op 19 276 569 000 000 frank voor de uitgaven.

De afneming ten bate van het verzekeringsfonds wordt vastgesteld op 386 000 000 frank.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

Nous poursuivrons nos travaux cet après-midi à 15 heures.

Wij zetten onze werkzaamheden vanmiddag te 15 uur voort.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 13 h 5 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 13 h 5 m.)