

SEANCES DU JEUDI 22 JUIN 1989
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 22 JUNI 1989ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU MATIN
OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2792.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1988.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Hotyat, rapporteur, Boël, Appeltans, De Bondt, M. le baron Clerdent, MM. Gevenois, Bouchat, Schellens, Mathot, Mme Blomme, M. De Loor, p. 2792.

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2792.

ONTWERPEN VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren Hotyat, rapporteur, Boël, Appeltans, De Bondt, baron Clerdent, de heren Gevenois, Bouchat, Schellens, Mathot, mevrouw Blomme, de heer De Loor, blz. 2792.PRESIDENCE DE M. HENRION, VICE-PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER HENRION, ONDERVOORZITTER

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 heures.
De vergadering wordt geopend te 10 uur.

CONGES — VERLOF

MM. Dillen, Larcier, malades, et Deworme à l'étranger, demandent un congé.

Verlof vragen: de heren Dillen, Larcier, ziek, en Deworme in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Vandersmissen, pour devoirs administratifs; Dehousse, pour d'autres devoirs, et Désir, pour devoirs professionnels, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Vandersmissen, wegens ambtsplichten; Dehousse, wegens andere plichten, en Désir, wegens beroepslichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1989

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1988

Discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1989

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1988

Algemene beraadslaging

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

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

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est au rapporteur.

M. Hotyat, rapporteur. — Monsieur le Président, la discussion du budget du ministère des Communications en commission a donné lieu à un important rapport écrit, riche en états de situations et renseignements divers. L'exposé liminaire du ministre a été très copieux — il représente 44 pages de texte —, et les questions des commissaires nombreuses. Cela a permis de dégager une vue globale de la politique du département.

Comme il n'est pas possible de présenter une synthèse complète de ce document, je me limiterai à mettre en évidence les préoccupations majeures du ministre et des commissaires.

En ce qui concerne la politique générale des transports, les graves problèmes de mobilité qui se posent dans tous les pays européens en raison de l'augmentation importante et inattendue des transports depuis 1985, sont préoccupants. Il sont également complexes: interconnexion croissante des différents services de transports «transport combiné», perfectionnement technologique, exigences écologiques, saturation des espaces urbains, limitation des possibilités financières des pouvoirs publics, libéralisation et harmonisation du marché des transports, etc.

C'est dans ce contexte qu'intervient le transfert aux Régions de toute la compétence en matière d'infrastructures, à l'exception des chemins de fer et de l'aéroport national.

face à la croissance des transports et en particulier des perspectives de besoins immenses en ce qui concerne les déplacements des personnes mais aussi, en même temps, face à l'échec de la ville basée sur l'automobile, dont l'exemple extrême est Los Angeles, le ministre pose une question essentielle: comment assurer la satisfaction des besoins croissants sans devoir envisager une nouvelle extension importante des infrastructures?

Il propose à cet égard une première série d'orientations visant à une approche plus qualitative des problèmes de mobilité:

— Une meilleure sécurité routière,

— Une utilisation plus rationnelle de la capacité actuelle des infrastructures et des moyens de transports,

— La promotion du transport combiné,

— La promotion du transport public,

— La prise en compte des conséquences sur la mobilité des décisions prises en matière d'aménagement du territoire,

— Une politique sélective d'investissements,

— Une tarification reflétant au mieux les coûts réels et qui devrait déboucher sur une utilisation sélective de la voiture face aux divers besoins de déplacement.

Le ministre, faisant le point quant aux conséquences de la récente réforme de l'Etat pour son département, a souligné que ce dernier restait compétent pour les mesures normatives et réglementaires relatives à tous les modes de transport et à tous les véhicules.

La présentation du budget 1989 fait apparaître les conséquences de la réforme de l'Etat par la juxtaposition des crédits accordés avant et après cette réforme.

A titre de comparaison, en 1988, les crédits non dissociés s'élevaient à 80,470 milliards; en 1989, ils sont de 60,606 milliards. Pour les crédits d'investissement, les chiffres sont respectivement de 12,222 milliards et de 6,534 milliards. La différence résulte principalement du transfert des transports urbains et régionaux. La part essentielle du budget resté national est absorbée par le secteur ferroviaire à concurrence de 95,7 p.c. pour les crédits non dissociés et de 99,4 p.c. pour les crédits dissociés.

Le ministre a indiqué qu'en matière de travaux publics et de transports, la concertation entre le gouvernement national et les Exécutifs régionaux a commencé dès le transfert effectif des compétences. Jusqu'à présent, elle a surtout porté sur l'exécution de ce transfert. Ensuite, cette concertation située depuis mai 1989 au sein de la «conférence interministérielle pour l'infrastructure et la circulation» devra s'intéresser à la politique future et à la coordination de la planification.

L'exposé de politique générale a encore porté sur l'autonomie de gestion des entreprises publiques de transport. En effet, une part considérable des tâches du secteur national des Communications est exécutée par des institutions parastatales.

Le ministre a rappelé qu'en fonction de divers facteurs économiques, l'accord de gouvernement a reconnu la nécessité d'accorder à ces entreprises une plus large autonomie tout en leur gardant un caractère public. Il a indiqué les perspectives en la matière: formulation des tâches de service public; conclusion de contrats de gestion; dans le cadre de ceux-ci, autonomie la plus large possible; contrôle par l'intermédiaire d'un commissaire du gouvernement.

Le ministre a alors fait le point de la situation de la SNCB et, en particulier, de la rationalisation interne.

Dans le cadre de la discussion, tout en exprimant sa satisfaction sur l'amélioration de la situation de la société, il a déclaré qu'il n'était pas satisfait de la manière dont la direction des chemins de fer a présenté ses soi-disant bénéfices. Les problèmes, a-t-il dit, restent nombreux et graves.

Pour l'avenir, un plan ferroviaire à long terme a été demandé à la SNCB et est en cours d'élaboration. Ce plan, dénommé «Rail 21», devra guider la politique de l'entreprise pour les deux ou trois prochaines décennies. Un premier rapport d'orientation sera présenté au conseil d'administration de la SNCB en septembre ou octobre de cette année.

A propos des commandes de matériel, le ministre a livré son opinion: ces commandes sont destinées à satisfaire les besoins de la société. Dans cette problématique, l'aspect politique, et notamment l'aspect communautaire, ne peut prendre le dessus. En outre, les fournisseurs doivent prendre conscience de ce que, malgré leur monopole, leurs prix et conditions ne peuvent être acceptés sans discussion par la SNCB.

La problématique de la gestion immobilière de cette société a également été abordée. Par la loi-programme de décembre 1988, la société a reçu une plus grande autonomie en cette matière. Elle est dorénavant autorisée à valoriser à son profit les biens immeubles appartenant à l'Etat et dont elle a la jouissance. L'exemple du projet immobilier «Espace Bruxelles-Europe» et de la gare du quartier Léopold a été cité à ce propos.

Le caractère essentiel des parkings de dissuasion auprès des gares dans la politique de transport a également été souligné. Il convient non seulement de les multiplier, mais aussi d'en promouvoir l'usage notamment par la gratuité pour les voyageurs prenant le train.

La commission a approfondi la problématique du transport combiné pour les transports de marchandises. Le ministre a insisté sur l'importance de ce type de transport pour les relations à longue distance. La nécessité de garantir les délais exige une parfaite organisation sur le plan international. Pour renforcer leur position, les compagnies ferroviaires devraient coopérer davantage; l'idéal étant de n'avoir plus qu'une seule société européenne de transport ferroviaire. Le transport combiné constitue également la solution au transit du transport international routier au travers de l'Autriche et de la Suisse.

L'examen du budget fut aussi l'occasion de faire le point sur la question du TGV. Le ministre a souligné que, compte tenu de la multiplication des échanges internationaux et, en ce qui concerne le transport de personnes, des perspectives de saturation du système aérien, on peut s'attendre à ce que les déplacements à l'intérieur de l'Europe, à moyenne et à longue distance, ne puissent être assurés que par le recours aux modes de transport terrestre pour autant qu'ils soient compétitifs. C'est là que le système des trains à grande vitesse trouve sa justification.

Ce réseau se construira avec ou sans la Belgique. Par conséquent, le statut de capitale européenne, auquel nous prétendons pour Bruxelles, serait compromis s'il n'était pas répondu aux conditions d'une circulation ferroviaire rapide.

Pour le ministre, l'insertion des voies rapides doit respecter, autant que possible, l'environnement. Il souligne que sur un plan global, les avantages écologiques du TGV par rapport à la voiture sont indéniables, surtout si l'on tient compte des adaptations qu'il faudrait apporter à l'infrastructure routière, en l'absence de la réalisation de ce réseau.

Un dossier complet sera remis dans les toutes prochaines semaines au gouvernement et aux Exécutifs régionaux afin de pouvoir dégager, avant la fin de l'été, une position de principe définitive sur l'ensemble du projet.

Cette prise de position est urgente si l'on tient compte des décisions fermes de nos partenaires, de la date de mise en service du tunnel sous la Manche et de l'exigence de rentabilité. Il s'agit également de renforcer la position des industriels belges dans la négociation finale des marchés de fournitures du matériel.

En Belgique, il est clair que le projet n'est pas rentable dans son ensemble sans une certaine solidarité au niveau européen. Cette solidarité a été obtenue de la France et de l'Allemagne ainsi que de la CEE.

Pour ce qui est du transport par route, la commission s'est particulièrement intéressée à la sécurité routière et à l'immatriculation des véhicules.

En ce qui concerne la sécurité routière, il a été indiqué que le nombre d'accidents et de victimes reste toujours très élevé et a même augmenté à nouveau ces dernières années. Face à cette situation, il convient de tout mettre en œuvre pour améliorer de façon notable la sécurité routière.

Au niveau du comportement de l'utilisateur, le ministre a annoncé le dépôt d'un projet de loi, au début de la prochaine session. Ce projet a pour objet des mesures nouvelles:

1. Dans le domaine de la conduite sous l'influence de l'alcool: détection par appareillage électronique, abaissement du taux admissible à 0,5 gr., renforcement des sanctions;
2. Instauration d'une période de stage pour les nouveaux conducteurs;
3. Instauration du permis de conduire «à points».

En ce qui concerne la sécurité des véhicules, les mesures suivantes ont été prises:

1. Obligation de placement des ceintures de sécurité aux sièges arrières et de porter ces ceintures à partir du 1^{er} janvier 1991;
2. Profondeur minimale du profil des pneus portée à 1,6 mm;
3. Homologation des sièges pour enfants;
4. Equipements spéciaux pour poids lourds et autocars.

En ce qui concerne l'infrastructure, il a été insisté à nouveau sur la nécessité d'une action sur l'environnement routier et d'une autre conception de la voirie. Pour l'aménagement de cette dernière, la voiture n'est plus le seul élément déterminant. L'instauration des «zones 30» dans les zones d'habitat et de déassement a été examinée.

Plusieurs membres de la commission se sont réjouis du renforcement des mesures de sécurité routière et ont insisté sur le développement de l'éducation en la matière.

Pour ce qui est de l'immatriculation des véhicules, divers membres ont souligné la lenteur du service concerné. Le ministre a indiqué que le système est obsolète et l'équipement dépassé. La modernisation est tellement importante qu'elle ne peut être réalisée à bref délai. Un plan étalé sur quatre ans a été approuvé à la mi-mai par le CMCES. Il apportera progressivement un service amélioré tant pour le public que pour les ministères intéressés.

Dans le domaine de la navigation intérieure, plusieurs membres de la commission ont souligné le déclin et la vétusté de ce secteur qu'ils voudraient voir redynamisé et modernisé grâce à une réglementation et une structure adaptées à l'avenir européen.

Le ministre a reconnu qu'il conviendrait de tendre vers un fonctionnement plus conforme au marché, ce qui ne sera toutefois possible qu'après un assainissement fondamental du secteur. Il espère que si la modernisation de ce dernier réussit au niveau de la CEE, en particulier pour la Belgique et les pays contigus, la navigation intérieure pourra encore jouer un rôle important, notamment sur le plan du transport par conteneurs et ce conjointement avec les chemins de fer, compte tenu de la saturation des routes. Un certain nombre d'investissements seraient toutefois nécessaires.

En matière de sécurité, un projet de loi imposant un brevet de conduite est annoncé.

En ce qui concerne le trafic aérien et dans l'optique où Bruxelles deviendra la capitale de l'Europe, plusieurs membres de la commission se sont accordés pour affirmer qu'il est indispensable d'organiser un transport aérien fiable et rapide. Ils estiment vital d'assurer au plus vite un système de contrôle aérien européen unique et, dans ce but, de développer Eurocontrol.

Le ministre partage la préoccupation exprimée à propos de l'organisation du trafic aérien en Europe. Il fait part d'une évolution positive sur le plan de la coordination. Il estime toutefois qu'il faut voir plus loin et élaborer une planification globale de tous les mouvements dans l'espace aérien européen.

Dans cette perspective de bon fonctionnement du trafic aérien, la question du statut des contrôleurs aériens ayant été posée, le ministre a constaté le monopole de ce personnel et estimé que se pose à cet égard la question fondamentale de savoir si une telle fonction spécialisée s'intègre bien dans la fonction publique. Selon lui, la seule solution consiste à faire de la Régie des Voies aériennes un parastatal beaucoup plus autonome qui puisse fixer les traitements, les barèmes et les cadres, indépendamment de la fonction publique.

Plusieurs commissaires ont également souhaité être informés sur les projets de collaboration et de fusion de la Sabena avec d'autres compagnies aériennes, comme British Airways et KLM.

Le ministre a constaté que la Sabena est de dimension trop réduite. Il a indiqué que le gouvernement, actionnaire majoritaire et propriétaire des droits de trafic, se prononcerait au moment où la Sabena soumettrait un dossier complet.

Quant aux transports maritimes, le débat a porté principalement sur la situation actuelle et future de la Régie des Transports maritimes.

Le ministre estime qu'elle a encore un avenir. La mise en service du tunnel sous la Manche n'aura pas tellement d'effets sur le transport des marchandises. Toutefois, si la Régie a plus de possibilités d'avenir dans un ensemble plus grand, voire international, il convient de saisir cette chance.

Il a également été indiqué que deux projets de loi étaient en cours d'élaboration en vue du respect généralisé de l'obligation du pilotage des bâtiments de mer et de la prévention de la pollution de la mer par les navires. (*Applaudissements.*)

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

M. Boël. — Monsieur le Président, je débute mon intervention en remerciant M. Horyat. Son rapport remarquable par sa cohérence nous a permis de saisir les nuances d'un domaine très complexe et très varié.

Notre petit pays, situé au centre de l'Europe, vit d'exportations et de transformations, c'est dire l'importance que revêt pour nous le secteur des communications.

Les communications sont nécessaires. Elles reflètent le développement de la civilisation. En effet, les modifications de la société sont intervenues au fur et à mesure des progrès réalisés au niveau des communications tant en ce qui concerne les biens que les personnes et les idées.

Le réseau de communications doit être dense afin d'assurer la rapidité et la fiabilité; il doit toujours être considéré dans son ensemble. En effet, les utilisateurs de transports en commun souhaitent disposer d'un système de transports cohérent leur permettant d'atteindre leur lieu de destination dans les meilleurs délais. S'ils utilisent leur voiture personnelle pour se déplacer, ils doivent pouvoir parquer leur véhicule à proximité de l'endroit où ils se rendent. Par ailleurs, la constance et, partant, la fiabilité en ce qui concerne les horaires, doit être assurée. A tout moment, le moyen de transport public doit être disponible. La liaison entre les différents moyens de transport doit, en outre, être aisée, ce qui n'est pas toujours le cas, entre les gares et les aéroports. A cet égard, je citerai l'exemple très positif donné par les villes de Zurich et de Genève. Pour ce qui regarde le transport des marchandises, le transbordement cause, à l'heure actuelle, de réelles difficultés qui ne cessent de croître, ce qui explique l'augmentation de l'utilisation de conteneurs pour les transports maritimes et ferroviaires; il doit, à mon sens, être évité à tout prix.

Le camion présente l'avantage incontestable d'être chargé au point de départ et déchargé à l'arrivée. Entre-temps, aucune manutention n'est nécessaire.

Je crois que vos compétences ministérielles sont davantage axées sur la tutelle, la coordination et le développement que sur la gestion. Votre rôle, monsieur le ministre, est donc de surveiller, de contrôler, d'optimiser, d'imaginer et de prévoir, dans la perspective, bien entendu, du grand marché de 1992.

J'en viens au TGV qui pose un problème particulier et fondamental. Ce train à grande vitesse, dont les horaires sont fort diversifiés, est fiable. Il relie des villes importantes comme Londres, Paris, Bruxelles et plusieurs centres urbains allemands. Mais, un réseau ferroviaire ne peut fonctionner convenablement que si les trains roulent tous à des vitesses plus ou moins similaires. Dès lors, mettre en circulation des trains, dits à grande vitesse, pouvant atteindre 240 kilomètres à l'heure, en même temps que des trains de marchandises, dont la vitesse moyenne est de 100 kilomètres à l'heure, dans un pays disposant d'un réseau ferroviaire aussi dense que la Belgique, me paraît

poser une question quasi insoluble, compte tenu de la différence de puissance des machines et de leur capacité de freinage. Le TGV doit donc pouvoir circuler sur son site propre. Les Français ont retenu cette solution qui, lorsqu'elle est intelligemment conçue, est peu nuisible à l'environnement.

L'utilisation des conteneurs doit également être encouragée pour permettre le transport des marchandises par chemins de fer. Le transbordement « rail-route » doit donc être favorisé. Pourquoi? Parce que, sur de courtes distances, le camion est le moyen de transport le plus indiqué tandis que le transport des marchandises sur de longues distances requiert plutôt l'usage du chemin de fer. Cette formule permettra d'éviter l'encombrement des autoroutes et surtout des routes secondaires. Des centres de transbordement, disposant du matériel adéquat, sont donc indispensables.

Les Britanniques sont, à ce sujet, particulièrement préoccupés compte tenu des travaux de construction du tunnel sous la Manche.

Le développement de centres autoroutiers tel que celui d'Hou-deng, facilitant le transbordement « rail-route » et disposant de la voie de raccordement indispensable à cet effet, n'est-il pas devenu nécessaire?

En matière de transport public, si l'usager ne doit pas trouver un moyen de transport collectif à sa porte, il doit pouvoir néanmoins en disposer à une distance proche de son domicile les jours fériés comme les jours ouvrables.

A cet égard, il conviendrait de revoir la dimension du transport utilisé. Les compagnies d'aviation ont bien compris le problème: pour leurs grandes lignes, elles emploient un 747 alors que pour les petites lignes, elles utilisent plutôt des avions plus petits comme le 737, le Fokker ou d'autres qui comptent cinquante places.

Ne conviendrait-il pas aussi, pour le transport en commun sur route, d'utiliser des réseaux de minibus comme en Angleterre où ceux-ci alimentent, par un système comparable à celui de *Huband Spoke* des lignes d'aviation, les grandes lignes d'autobus et les gares de chemins de fer? Ces lignes de minibus fonctionnent à des fréquences régulières élevées, même le dimanche.

En matière de circulation routière, le problème essentiel est celui de la fluidité. La science hydraulique prouve que les problèmes se posent dès qu'il y a turbulence, ce qui provoque une diminution du débit total.

Monsieur le ministre, si vous n'êtes plus responsable de la construction des routes et autoroutes, vous devez cependant veiller à la cohérence de l'ensemble du réseau. Il vous appartient d'inciter les administrations à terminer les travaux en cours comme, par exemple, le viaduc de l'Eau Rouge. De nouvelles infrastructures doivent encore être construites, en particulier, à Bruxelles, où des tunnels supplémentaires devraient permettre la fluidité du trafic. Il faut savoir qu'en matière de transport, les carrefours posent un problème crucial dû notamment, à la priorité de droite. Là où les feux rouges ne règlent pas la circulation, ne conviendrait-il pas d'envisager le développement de carrefours circulaires avec modification de la priorité, système fort intéressant qui se développe notamment dans le midi de la France?

Par ailleurs, le problème de la navigation intérieure est fondamental compte tenu surtout de la position centrale occupée par notre pays.

Votre ministère devrait utiliser son pouvoir de persuasion afin que les travaux soient terminés à bref délai. Je pense, entre autres, à l'achèvement de l'ascenseur de Streppe-Thieu, dernier maillon de cet énorme réseau de navigation à 1 350 tonnes mis au point voici vingt-cinq ans en Europe. Cette interruption dans le réseau ne permet pas la liaison entre le sud de la France et la majeure partie de la Belgique ni avec la Hollande et l'Allemagne.

Le bateau est le transport idéal pour les matières volumineuses ou pulvérulentes, pour les tonnages importants et même pour les produits dangereux, qui sont alors acheminés en dehors de la circulation normale. La navigation fluviale, moyen de transport lent et continu, permet, en effet, de dégager considérablement et nos routes et nos chemins de fer.

J'en viens au transport aérien qui, aujourd'hui, revêt une importance capitale, spécialement pour Bruxelles qui se veut capitale européenne et qui doit, par conséquent, développer ses liaisons avec les autres pays.

Pourquoi? Tout simplement parce que nombreux sont ceux qui optent pour un transport dont la dimension, au niveau du temps, est de deux à trois heures. L'avion est donc absolument indispensable pour nombre de liaisons intra-européennes. Bruxelles possède, sur le plan des communications, d'énormes avantages en voie de valorisation. Mais pour ce faire, il faut, d'une part, favoriser l'aménagement et l'extension de l'aéroport de Bruxelles-National et, d'autre part, développer l'institution existante d'Eurocontrol. Le système européen est divisé en petites parcelles indépendantes alors qu'aux États-Unis, un plan général de contrôle aérien existe. L'Europe doit absolument être gérée comme une seule entité.

Les militaires doivent, par ailleurs, se rendre compte que si, au cours de la période d'après-guerre, la prédominance était accordée à la défense aérienne, aujourd'hui, les communications aériennes relevant du secteur civil prennent le dessus.

Votre budget, monsieur le ministre, reflète parfaitement les divers problèmes que je viens d'évoquer.

Je voudrais maintenant attirer tout particulièrement votre attention sur le fait qu'il me paraît essentiel de poursuivre une politique de privatisation ou de responsabilisation en matière de transports, qu'il s'agisse du chemin de fer, de la Sabena ou de la Régie des Voies aériennes.

L'entreprise privée doit pouvoir disposer, sous votre tutelle et votre surveillance, du maximum de tout ce qui ne relève pas du service public. La concurrence et l'initiative pourront ainsi se développer. Il faut dès lors laisser aux organismes la maîtrise de leur entité propre, afin d'évaluer leur gestion et la façon dont ils répondent financièrement, tout en assumant une responsabilité d'ordre public.

Les contrôleurs de la navigation aérienne, notamment, ne devraient plus relever des services publics. Cet exemple de flexibilité et de dynamisme doit être encouragé afin de pouvoir rémunérer comme il convient ceux dont on exige des compétences particulières afin qu'ils puissent utiliser les techniques modernes, dans un monde moderne. Nous ne vivons plus au XIX^e siècle où le seul instrument de l'administration était la plume d'oie.

Aujourd'hui, l'ordinateur, avec toute sa complexité, et tous les organismes disposant de moyens techniques exigent de leurs agents des connaissances telles qu'il me paraît impossible de leur appliquer à tous un barème et un horaire rigides.

Il est également souhaitable, à mon sens, de recourir le plus souvent possible à l'entreprise privée pour la fourniture de matériel, en fonction toujours de la concurrence qui développe l'initiative, le dynamisme, les idées nouvelles et, par là, entraîne la diminution des coûts. Cette concurrence, spécialement dans le secteur de l'industrie belge qui fabrique du matériel destiné à la SNCB, me paraît fondamentale.

Dans le domaine de la fabrication du matériel roulant, il faut souligner que la Belgique a la même productivité que la France, au niveau du nombre d'heures prestées et des outils fabriqués, nonobstant la dimension nécessairement moindre des chaînes de montage dont elle dispose.

Nous avons obtenu ce résultat grâce à notre dynamisme et à notre productivité mais malheureusement, comme je l'ai déjà fait observer à l'occasion de la discussion d'autres budgets, les charges salariales et sociales sont, en Belgique, beaucoup plus lourdes que dans les pays avoisinants et nos coûts sont, dès lors, bien plus élevés également. Vous devez en tenir compte.

Certes, les achats nécessitent un certain dynamisme, mais il ne faut pas perdre de vue que les communications constituent une des bases de l'industrie nationale.

Je reconnais, monsieur le ministre, que vous restez fidèle au processus mis en place par vos prédécesseurs mais, comme toujours, je trouve que vous marquez trop de réticences dans la poursuite des objectifs de restructuration; vous restez trop pru-

dent dans le développement de nouveaux programmes. Il me semble que l'avenir et les conséquences éventuelles de vos décisions, notamment en matière de personnel, vous effraient.

Il est vrai que toute restructuration comporte de nombreuses difficultés, mais il faut avoir le courage d'aborder la question de façon positive et d'essayer d'abattre toutes ces barrières qui empêchent la flexibilité, la mobilité et le progrès. Ces obstacles maintiennent, en outre, les jeunes dans un système qui les prive d'avenir et les gardent prisonniers des rigueurs du passé. J'estime également que vous ne faites pas suffisamment confiance au dynamisme de l'entreprise privée. Pour toutes ces raisons, je ne pourrai voter ce budget. (*Applaudissements.*)

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

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, de uitgangspunten van de beleidsnota van de minister van Verkeerswezen onder de titel «Vlot — Veilig — Betaalbaar — Leefbaar» zijn ook vandaag nog brandend actueel. Door het schitterend zomerweer zal de term brandend hier letterlijk geïnterpreteerd moeten worden, want wie 's morgens of 's avonds in de auto geconfronteerd wordt met een van de dagelijkse files, zal aan den lijve ondervinden dat wij hier met een werkelijk brandend probleem te maken hebben.

Het ziet er niet naar uit dat het mobiliteitsvraagstuk reeds morgen zal zijn opgelost. Terloops verontschuldig ik mij bij de minister niet te hebben kunnen deelnemen aan de bespreking in de commissie omdat ik zelf geconfronteerd was met een mobiliteitsprobleem. De wegeninfrastructuur en het vervoer waren in orde, maar niet in staat een oplossing te bieden aan een menselijke onvolmaaktheid die me een week lang te bed hield. Zoals ik al zei, het ziet er niet naar uit dat het mobiliteitsvraagstuk reeds morgen zal zijn opgelost. Er zijn immers vele factoren die hierin een rol spelen. Het steeds verder uitbreiden van de infrastructuur kan onmogelijk een oplossing bieden omdat onze ruimte bijna is opgebruikt.

Voor al de jongste jaren heeft de snelle opgang van het vervoer de verantwoordelijken voor ernstige problemen geplaatst. Het ideaalbeeld van een uiterste mobiliteit heeft zich vooral toegevoegd op de auto en daardoor het openbaar vervoer in de schaduw gesteld. Op het ogenblik blijkt dat op sommige tijdstippen van de dag en dit voornamelijk in en rond de grote centra de automobilist zichzelf helemaal vastrijdt. Naast de ontegensprekelijke materiële nadelen, naast de tijd- en energievervalsing zou men ook nog kunnen spreken over de sociale gevolgen van deze chaos. We stellen vast dat de verkeersdichtheid op de Belgische autowegen jaar na jaar blijft stijgen, terwijl het reizigersvervoer per spoor verder afneemt.

Het mobiliteitsprobleem is een bijzonder complex gegeven en we beseffen dat geen toverformules voorhanden zijn om een speedige oplossing tot stand te brengen.

Zeker in het licht van de naderende Europese eenheidsmarkt waardoor het goederen- en personenvervoer nog in aanzienlijke mate zal toenemen, vormt het werken aan een oplossing kaderend in een mobiliteitsplan op korte en langere termijn, een uitdaging voor het beleid. Die oplossing moet in de eerste plaats worden gezocht in de richting van de spoorwegen en de binnenvaart.

De zware investeringen in de verkeersinfrastructuur van de jongste 20 jaar hebben geleid tot een dicht autowegennet in ons land, wat in West-Europa niet wordt overtroffen. Ondanks die investeringen die nog vele jaren in belangrijke mate op de begrotingen van verkeer zullen wegen, dreigt het verkeer opnieuw immobiel te worden. Met daar bovenop nog de prijs voor een aangevreten landschap en een verloederd stedelijk leefmilieu.

De minister heeft er in zijn inleidende nota reeds zelf op gewezen dat een evenwichtige ontwikkeling van alle vervoermiddelen noodzakelijk is. Iedereen lijkt vandaag te benadrukken dat in de eerste plaats het openbaar vervoer moet worden bevorderd. Zulke intentieverklaring is niet voldoende. Wie A zegt, met ook B zeggen. Dit betekent een verhoogd kwalitatief aanbod en een gepaste integratie in het stedenbouwkundig

patroon. Dit houdt tegelijkertijd in dat het tijdperk van de absolute voorrang aan koning-auto tot het verleden moet behoren.

Voor de NMBS bevestigen we opnieuw de noodzaak van een verdere interne rationalisering. Er moet een evenwicht worden gevonden om de maatschappij in de gunstigste omstandigheden te laten inspelen op de uitdagingen van een nabije en verre toekomst.

De NMBS heeft een belangrijke rol te spelen in het openbaar vervoer en in het invullen van de behoefte naar blijvende mobiliteit. Er ligt dus nog een enorm groot werkterrein in het coördineren en op elkaar afstemmen van de verscheidene netten van openbaar vervoer.

We wensen hier nogmaals het belang van het streven naar een verhoogde rentabiliteit te beklemtonen. Toch hebben we vragen over de uitbouw van de spoorwegen in de provincie Limburg. Mijnheer de minister, waarom blijft Limburg zo enorm ten achter in vergelijking met de andere provincies? De huidige stand van zaken inzake personenvervoer kan, gezien de toestand van de infrastructuur en de verbindingsmogelijkheden, onmogelijk verbeteren.

Welke verklaring heeft u voor de terugval van de lokaliseerbare investeringen van de NMBS in Limburg? In 1984 werd er nog 200 miljoen geïnvesteerd en sedert de actualisering van de reconversie-Limburg in 1986-1987 nog maar 40 miljoen. Als dit niet tegenstrijdig is. Met enkele procenten van het totale investeringsbedrag kan men geen toekomstgerichte infrastructuur uitbouwen.

De realisatie van de IC-lijn Antwerpen-Hasselt-Keulen blijft een valabel project en is als belangrijk inhaalmaneuver bovendien economisch verantwoord. Het wegvallen van deze optie is een vergissing, waardoor de NMBS de concentratie op Brussel nog sterker doet toenemen. Op langere termijn zal dit opnieuw tot grotere mobiliteitsproblemen leiden. Wij stellen vast dat de verbindingen Antwerpen-Hasselt en Hasselt-Maastricht geen voldoende ontwikkelingskansen toegemeten krijgen.

Voorts pleiten we ook voor een realisatie van een nieuwe verbinding Genk-Maasmechelen. De resultaten van een kosten-batenanalyse van deze lijn waren gunstig en de realisatie zal een belangrijke rol spelen in de ontsluiting van het Maasland, dat erg getroffen werd door de sluiting van de mijnactiviteiten.

Ook een goederenlijn van Antwerpen via Noord-Limburg naar het Duitse Ruhrgebied kan een belangrijke rol spelen in de economische ontwikkeling van deze gebieden en reikt veel verder dan het louter regionale voordeel, hoe belangrijk dat ook is. Zijn er ter zake nog gunstige perspectieven? Wat zijn de vooruitzichten op korte termijn? In welke mate zal spoor 21, dat wordt gepland op lange termijn, aan deze noden tegemoet komen? Wat houdt de verantwoordelijken tegen om een gedeelte van het beschikbare reconversiegeld als bijkomend krediet aan de NMBS te verstrekken en zo te komen tot een toekomstgerichte en verantwoorde basisinfrastructuur van de spoorwegen?

Wat de SST betreft, wachten we met ongeduld op de reeds zo vaak beloofde rapporten. Nu stelt men dat in de volgende weken een volledig dossier zal worden samengesteld. Alle voorafgaande besprekingen, deelstudies en reeds genomen engagementen wijzen reeds bij voorbaat uit dat de uiteindelijke beslissing misschien nog niet formeel is, maar dat men in principe toch akkoord gaat.

Dit mag echter een grondige bespreking niet in de weg staan. De meest evenwichtige oplossingen moeten worden verdedigd. De tijd dat het leefmilieu *de facto* moest wijken voor economische belangen, is definitief voorbij. De urgentie van een beslissing en de zomerperiode voor de bespreking mogen niet negatief doorwegen om de meest gunstige oplossing te kiezen. Wij hopen dat de opdrachtgevers ook voldoende nadruk hebben gelegd op het belang van de aansluitmogelijkheden van het regionaal verkeer, en niet alleen oog hebben voor het Europees en ontegensprekelijk landoverstijgend karakter van het SST-project.

Ook het luchtvervoer is enorm uitgebreid. Dit verhoogt in belangrijke mate de problematiek van zowel veiligheid en infrastructuur als van een verdere ecologische inlevering. De geluids-

hinder moet tot een minimum worden beperkt. Het voornemen om rond de nationale luchthaven een net van geluidsmeters te installeren, zal wellicht een hoogst noodzakelijke verbetering tot stand brengen. De minister heeft in een radiogesprek daarop trouwens reeds concreet ingespeeld.

In het kader van de internationalisering van de luchtvaartactiviteiten zullen KLM en BA elk een participatie van 20 pct. nemen in Sabena World Airlines, voor alle Europese en intercontinentale lijnvluchten en aanverwante activiteiten van Sabena. Vermits er geen sprake is van kruisparticipaties, vragen we ons af in welke mate Sabena nog meester blijft van haar eigen marktgedrag. Is dit geen eerste verkaveling van de Sabena-autonomie, zonder voldoende waarborgen ten aanzien van de twee andere maatschappijen?

Door de regionalisering heeft ook het ministerie van Verkeerswezen belangrijke wijzigingen ondergaan. Dat dit niet op een vlotte manier zou verlopen, lag in de lijn van de verwachtingen. Welke periode hebben de minister en zijn administratie nodig om de gevolgen van de regionalisering voor zijn bevoegdheden te kunnen afronden? Kan de minister een streefdatum vooropstellen?

Tot slot blijven we even stilstaan bij het engagement dat door de nationale overheid werd aangegaan in verband met het toekomstcontract-Limburg. Eén van de bepalingen van het contract was dat elk ministerie de nodige inspanningen doet om, ieder op zijn terrein, bij te dragen tot het inhalen van de onmiskenbare achterstand in de werkgelegenheid in de Limburgse regio. Medio 1989 stellen we vast dat, ondanks de economische hoogconjunctuur en de gunstige investeringsmogelijkheden, de werkloosheid in Limburg, hoewel, zoals in de rest van het land, teruggedrongen, nog veel hoger is dan in de andere regio's.

Heeft het ministerie van Verkeerswezen concrete maatregelen genomen om het twee jaar geleden aangegane engagement waar te maken? Heeft de minister de verscheidene geledingen waarvoor hij verantwoordelijk is opdracht gegeven om, gezien de noodtoestand, een positieve discriminatie te doen toepassen? Indien dit nog niet zou zijn gebeurd, kan de minister dit in het vooruitzicht stellen? Deze maatregelen zullen helemaal geen afbreuk doen aan de evenwichten die in deze begroting 1989 te vinden zijn en die wij ten volle steunen. (*Applaus.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal mijn betoeg beperken tot het deel spoorwegen. Ik kan mijn toespraak in verband met de begroting van het ministerie van Verkeerswezen echter niet beginnen zonder mij eerst tot de minister te wenden om hem, — *une fois n'est pas coutume* — te feliciteren voor twee zaken.

Ten eerste, omdat hij gaandeweg meer tijd gevonden heeft om zich met het departement van Verkeerswezen in te laten en ten tweede, omdat hij daar met zijn gekende voortvarendheid een aantal dossiers heeft afgehandeld waarop wij als parlementsleden in de commissie voor de Infrastructuur gedurende jaren hebben aangedrongen.

De minister is net zoals zijn voorgangers, die daardoor als het ware getekend waren, diep bewogen over het probleem van de verkeersonveiligheid op de wegen, vooral met betrekking tot de jongeren. Uw voorgangers, mijnheer de minister, hebben daarop verschillend gereageerd. Uw zorg die u daaromtrent tot uiting brengt, siert u en treft ons. Wij willen u op dat stuk verder aanmoedigen. Voor het feit dat u een aantal maatregelen van zeer technische aard heeft genomen, die de meesten onder ons waarschijnlijk niet nauwkeurig hebben bekeken, maar die een grote repercussie hebben op de veiligheid op de weg en die zolang door de administratie werden voorbereid, willen wij u welgemeend feliciteren.

Zo kom ik tot het probleem van de spoorwegen dat nogal ruim aan bod komt in het verslag van onze collega, de heer Hotyat, en waarover ook de minister uitvoerig heeft gesproken tijdens zijn uiteenzetting in de commissie.

Mag ik eerst een oordeel geven over wat u tot nu toe heeft gedaan en over de prioriteit van de huidige directie van de spoorwegen? Die prioriteit blijkt uit een recente mededeling en uit de initiatieven die werden genomen in de programmawet van vorig jaar en in de nieuwe programmawet die wij volgende week hier zullen bespreken.

Er is een onvermijdelijke, maar noodzakelijke eenzijdige activiteit in het kader van het herstel van de financiële structuren van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen als een fataal eindpunt van de lineaire vermindering van de staats-toelagen op jaarbasis. De herstructurering geeft naar buiten een goede indruk, maar voor mij is louter herstructureren niet essentieel. Het essentiële in het geheel van het verkeersgebeuren in België en in Europa is het produkt zelf. De vraag rijst of dit produkt toekomstgericht en kwalitatief goed is. Het produkt van de diensten moet bij de burger en de consument worden gebracht op een wijze aangepast aan het volgend decennium. Is de politiek die in de onderneming wordt gevoerd een politiek die aan het spoorwegpersoneel het perspectief opent dat hun arbeid niet alleen een salaris als vrucht heeft, maar ook het gevoel aanscherpt mee te werken aan een grote onderneming?

Mijn bekommerning, die u, mijnheer de minister, alsook de collega's, zeer goed kennen is altijd in die richting gegaan. Ik ben degene geweest die een programma heeft geformuleerd in verband met het produkt «diensten». Wij hebben in 1986, naar aanleiding van de controverse met de toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer De Croo, over de groene SST-lijnen door de Kempen, het plan «Spoor 2000» gepubliceerd.

Over de problematiek die in dat plan aan bod komt wil ik het nu even hebben. Mijnheer de minister, het zal u niet verwonderen dat ik u tevens zal verzoeken op dit vlak initiatieven te nemen. U gaf mij trouwens de pap in de mond, wanneer u in de commissie opmerkte dat vooral het technisch-financiële aspect noodgedwongen uw aandacht gaande houdt. Het is natuurlijk ook een kwestie van tijd en mankracht, maar men mag niet uit het oog verliezen dat het produkt de hoofdzaak is. Een onderneming die geen goed produkt aanbiedt, gaat ten onder. Men kan als het moet zeven keer na elkaar de balans oppoetsen om het faillissement uit te stellen — wat in een openbare onderneming technisch echter niet mogelijk is. Wanneer men het produkt niet aanpast aan de behoeften dan is de onderneming hoe dan ook ten dode opgeschreven.

Dat er een behoefte is aan het produkt spoorwegen, is gisteren nogmaals gebleken met de staking in Londen. Een grote metro-pool stikt als het openbaar vervoer uitvalt. Het moderne leven is onmogelijk wanneer de openbare onderneming die dienst niet continu en op kwalitatief hoogstaand niveau aanbiedt. Dit brengt natuurlijk kosten mee voor de gemeenschap. Of die kostprijs verantwoord is, wordt mede bepaald door de kwaliteit van het produkt dat wordt aangeboden.

Wat moet nu gebeuren met het oog op de toekomst?

De directie van de spoorwegmaatschappij moet een toekomstgericht plan uitwerken op lange termijn om de waarde te bepalen van het spoorvervoer als openbare dienst voor het personenvervoer en als onderdeel van onze economische activiteit wat het goederenvervoer betreft. Het moet een *all-round* plan zijn waarin het aanbod wordt afgewogen tegen de vermoedelijke vraag en het moet tegelijkertijd een investeringsplan zijn.

Indien wij de grote knelpunten op onze wegen, die zich situeren in Brussel en omgeving en in Antwerpen en omgeving, willen ontlasten, dan moeten wij de investeringen voor de communicatie heroriënteren van de wegen naar de spoorwegen. De wegeninfrastructuur kan omwille van het ruimtebeslag en de stervormige constructie in stedelijke agglomeraties niet oneindig worden uitgebreid. Wij moeten derhalve het openbaar vervoer, en meer in het bijzonder de spoorwegen herwaarderen. Dat de minister ook in die richting denkt, blijkt uit de opdracht die hij heeft gegeven in het kader van «Spoor 21». Hij heeft het wellicht niet «Spoor 2000» genoemd om te vermijden dat hij rechten zou moeten betalen aan onze planologen.

Onze aandacht gaat niet in de eerste plaats naar het spoorvervoer op «lange afstand». Men moet ons dan ook niet om de oren slaan met plannen die werden uitgewerkt in landen die

30 à 40 keer groter zijn dan België. Ons spoorwegplan moet afgestemd zijn op het klein territorium van ons land dat 33 000 vierkante kilometer omvat.

In Nederland, Oostenrijk en Zwitserland hebben spoorwegondernemingen ook te maken met kleine territoria, en daar bestaan reeds dergelijke plannen. In Zwitserland werd het hele concept van dienstverlening en investeringen door de bevolking goedgekeurd, want daar bestaat een traditie van directe democratie, waar de Belgen — of sommigen althans — huiverig tegenover staan.

Refererend aan het voorbeeld van het tienjarenplan voor de haven van Antwerpen stel ik voor dat het Parlement als de plannen klaar zijn, een uitspraak doet, en over het gedeelte van het plan dat betrekking heeft op de investeringen bij wet beslist. Het is een probleem dat er in ons land telkens andere ministers komen. Er is geen continuïteit, integendeel zelfs, er is eerder discontinuïteit, hoewel een minister per definitie het symbool van continuïteit zou moeten zijn, zeker voor een investeringsdepartement als Verkeerswezen.

Een wettelijke goedkeuring van een tienjarenplan zou tot gevolg hebben dat het moet worden gevolgd bij de opmaak van de jaarlijkse begroting. Ik ontwikkel het voorbeeld van het tienjarenplan voor de haven van Antwerpen verder. In het begin van de jaren vijftig werd daardoor de grote vlucht van de haven van Antwerpen mogelijk gemaakt, waarop ons land vanuit economisch oogpunt nog steeds trots is. Zonder dat tienjarenplan zou de haven de speelbal geweest zijn van de goedgunstigheid van de opeenvolgende ministers van Openbare Werken of van Verkeerswezen.

Welke beginselen moeten ten grondslag liggen aan dit lange-termijnplan? Dit plan moet een aanknopingspunt zijn met het secundaire vervoer, maar moet ook het internationale vervoer integreren. Concreet betekent het dat de TGV-plannen slechts definitief kunnen worden wanneer wij een algemeen plan van de spoorwegen voor de volgende eeuw in ons bezit hebben. Ook moet een vast knoopsysteem worden ingewerkt. Hiervoor pleiten wij reeds jaren. Het blijkt dat wij er succes mee hebben want de Fransen accepteren voor de TGV-plannen eindelijk een Europees knoopsysteem waardoor de integratie van het internationaal vervoer in het Belgisch spoorwegnet technisch mogelijk wordt.

De investeringen noodzakelijk voor de hoge-snelheidstrein zullen een maximaal rendement kunnen hebben, ook technisch. Om het programma financieel niet te overladen, is onze grondstelling dat de infrastructuur er is voor de dienstverlening, en niet omgekeerd. Hierbij richt ik mij tot de heer Clerdent. Sommige mensen willen de Staat miljarden doen uitgeven om werken te kunnen uitvoeren. Ik draai de zaken om. Wij voeren werken uit om dienstverlening te kunnen bieden. De werken worden opgevat, berekend en in schaal gebracht in verhouding tot de dienstverlening die wij wensen te bieden.

De afstand Oostende-Aarlen bedraagt 360 kilometer. Ik heb in de aardrijkskundeles van de lagere school altijd geleerd dat dit de grootste afstand is die men in België kan afleggen.

Net als bij de modernisering van de spoorwegondernemingen in landen met een grootte vergelijkbaar met België, moet het devies zijn «zo snel als nodig» en niet «zo snel als mogelijk». Dit staat in correlatie met het standpunt dat ik zoeven heb geponeerd.

Ik wil de minister blijven aanmoedigen. In zijn opdracht aan de spoorwegen verklaart hij dat het niet alleen noodzakelijk is een snelle verbinding tot stand te brengen tussen Oostende en Brussel, Brussel en Luik of Antwerpen en Charleroi. Om mobiliteit te garanderen is het ook noodzakelijk immobiliteit te vermijden. Wij moeten dan ook een oplossing vinden voor het voorstadsverkeer rond de grote steden. De twee grote knelpunten zijn uiteraard Antwerpen en Brussel. Wij moeten er een soort *S-Bahn*, zoals de Duitsers dat noemen, aanleggen.

De maquette over de mogelijke herinrichting van het centraal station van Antwerpen die de NMBS een paar dagen geleden heeft voorgesteld, wijst erop dat ook aan het voorstadsverkeer

aandacht wordt besteed, maar illustreert meteen hoe fragmentair wordt gewerkt.

Het algemeen plan voor het herstel van de spoorwegen moet het opnieuw mogelijk maken dat niet alleen de verplichte reiziger het spoor gebruikt, maar ook de reiziger die een keuze maakt. Als dezen kunnen worden aangetrokken, kan het onevenwicht tussen inkomsten en uitgaven tot juiste proporties worden teruggebracht zodat op lange termijn andere opties mogelijk zijn.

Mijnheer de minister, u heeft moeten vechten om een aanvaardbare verhouding tussen inkomsten en uitgaven te vinden. U bent iemand met een brede kijk en realiseert zich dat alleen door de wet gegarandeerde financiële middelen veel meer mogelijk maken dan de door de steeds wisselende politiek bepaalde punctuele prioriteiten.

Wij willen de kleine ring rond Antwerpen voltooiën. Ik heb u in dat verband vroeger al documenten bezorgd.

Het bekommert mij eveneens dat sommigen de Vlaamse spoorwegas Oostende-Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen niet meer nodig vinden omdat er een zeer snelle treinverbinding Parijs-Brussel-Amsterdam-Keulen zou zijn. Zij dwalen! Het is niet omdat TGV-Nord Parijs-Brussel-Keulen noodzakelijk en prioritair is, dat de Vlaamse as geen betekenis meer heeft.

Als men aan politiek doet, is een goed geheugen niet te versmaden. In 1984 werd het gedeelte van de Vlaamse as Hasselt-Maastricht-Keulen toegezegd, na overleg tussen de drie spoorwegondernemingen: de *Deutsche Bundesbahn*, de Nederlandse spoorwegen en onze spoorwegonderneming. De toenmalige minister, De Croo, deed die concessie om het onevenwicht in het nadeel van Vlaanderen inzake het aantal kilometer in het IC-IR-plan goed te maken en om de perifere provincies, die inzake spoorweguitrusting minder goed bedeeld zijn dan de centraal gelegen provincies, wat meer mogelijkheden te geven. Er is echter nog altijd niets gebeurd. Wie de Vlaamse as niet meer nodig vindt is echter niet voldoende op de hoogte van de realiteit van de spoorwegen, de spoorwegrelaties en hun verhouding tot de economische ontwikkeling.

Mijnheer de minister, uw voorganger heeft een Amerikaanse onderneming de opdracht gegeven om een massaplan uit te werken voor de herinrichting van de luchthaven van Zaventem. Deze onderneming was wel deskundig, maar heeft niet gemerkt dat in het hart van alle grote continentale luchthavens die gemoderniseerd zijn, een spoorwegstation is geïntegreerd. Wat dat betreft heeft de Staat dus tientallen miljoenen voor niets uitgegeven. Ik ben blij dat u de fout hebt opgemerkt en mensen die u vertrouwt en die deskundig zijn, aan het werk hebt gezet om na te gaan op welke manier de modernisering van Zaventem toekomstgericht en met het oog op het jaar 2010 kan worden aangepakt. Iedereen weet dat de verdubbeling van het aantal passagiers tot 16 miljoen per jaar niet meer verwerkt kan worden met de bestaande wegeninfrastructuur. Men kan de wegen eventueel in twee verdiepingen leggen, maar men kan ze niet meer in de breedte uitbreiden. Een massaplan zonder integratie van een station in de luchthaven, zoals in Genève, Zürich, Frankfurt, Parijs en Schiphol, al onze grote concurrenten, is onmogelijk.

Mijnheer de minister, ik feliciteer u omdat u hieraan hebt gedacht, want het is een essentieel punt in een groot plan voor de toekomst dat de spoorwegen dienen op te maken.

Mijnheer de Voorzitter, ik besluit en verontschuldigd mij wat langer te hebben gesproken dan aangekondigd was, maar het is uit bekommernis en sympathie voor de Senaat en de minister dat ik zo klaar en duidelijk mogelijk mijn ideeën heb uiteengezet.

Binnenkort en nog vóór er definitieve beslissingen over de TGV worden genomen, verwacht ik dat de minister met ons in de commissie diepgaande besprekingen zal voeren over de toekomst van de Belgische spoorwegen. Ik hoop eveneens dat hij van de regering de instemming krijgt om voor de investeringen een tienjarenplan uit te werken. (*Applaus.*)

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

M. le baron Clerdent. — Monsieur le Président, je m'associe, d'une part, à l'hommage rendu au rapporteur et, d'autre part,

à toutes les considérations d'intérêt général développées tout à l'heure en notre nom par M. Boël.

Je compte limiter mon intervention à deux points précis: le problème du contrôle aérien à l'aéroport régional de Bierset et le projet TGV.

En ce qui concerne la régionalisation du trafic aérien, le ministre nous a donné, en commission, les principaux points de l'accord de coopération négocié entre le pouvoir national et les Régions. Il prévoit que les prestations en matière de contrôle de la navigation aérienne dans les aéroports régionaux concernés soient entièrement prises en charge par le pouvoir national.

Le 18 avril 1989, lors d'une réunion qui s'est déroulée en votre cabinet, il a été décidé — et nous vous en sommes reconnaissants — de maintenir l'aéroport de Liège ouvert 24 heures sur 24, même pendant les week-ends, et d'y occuper en permanence cinq contrôleurs, étant entendu que ce chiffre serait porté à sept au plus tard au premier trimestre 1990.

Cependant, la Régie des Voies aériennes ne respecte pas vos instructions: il n'y a toujours que trois contrôleurs à Liège, ce qui est insuffisant pour assurer les heures d'ouverture et pour faire face au trafic actuel.

Au surplus, le fait d'avoir du personnel intérimaire éloigné n'est pas une solution satisfaisante et augmente le coût d'exploitation, compte tenu des indemnités kilométriques de déplacement.

De tout cela il résulte que, sans une intervention énergique de votre part pour faire respecter les décisions prises avec votre accord, l'aéroport de Liège se heurtera à des difficultés insurmontables pour son développement. Il est d'autant plus facile de rencontrer la décision prise que l'aéroport de Liège peut être, pendant la journée, contrôlé par le personnel militaire compétent.

Vous seriez le premier, monsieur le ministre, à ne pas comprendre qu'à l'occasion de la discussion du budget des Communications, je n'évoque pas les problèmes que pose le TGV dans la traversée de notre pays. Ces problèmes ont été tellement développés dans la presse, et l'association «Innovation et reconversion industrielle» que je préside, venant à nouveau de leur consacrer une étude intitulée «La place de la Belgique dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse», il me paraît superflu d'en reprendre, aujourd'hui, tous les éléments.

Je me contenterai donc de quelques réflexions sur l'évolution la plus récente du dossier, non sans remarquer d'abord qu'elle ne témoigne pas d'une grande détermination politique et que, de surcroît, les avatars d'une question cependant simple se réduisent à cette constatation inquiétante: la confrontation des tracés, tout particulièrement entre Bruxelles et Liège, n'est rien d'autre que l'affrontement entre deux Régions, deux politiques. De cette constatation — dont d'autres ont déjà fait une nouvelle histoire belge — se dégage l'impression d'une dislocation de la Belgique due à la difficulté qu'ont nos Régions et nos Communautés de concevoir encore, ensemble, un grand projet nécessaire à chacune mais qui dépasse leurs limites. Je ne puis m'empêcher de craindre que le repli de chacune sur elle-même ne devienne une habitude et le principe d'une politique d'autant plus affligeante qu'au même moment, l'Europe nous convie, malgré sa fragilité, à la coopération, à l'ouverture des problèmes et des esprits. Cette attitude de repli nous met loin de compte.

Pour ma part, je n'ai jamais réduit le dossier du TGV à un problème communautaire. Au contraire, dès 1985, j'ai attiré l'attention des milieux anversois sur le danger d'un tracé, fort en faveur à l'époque, qui évitait Anvers. Que la seconde ville du pays, premier port du continent, soit privée d'un moyen de communication révolutionnaire me paraissait inconcevable et contraire à toutes les réalités économiques et sociales, ces dernières appelant avec la force de l'évidence, le pays tout entier à participer à la réalisation du TGV afin que Flamands, Bruxellois et Wallons en recueillent les avantages.

Dans le nouveau réseau à grande vitesse, sanctionné par la Communauté des chemins de fer européens, qui réunit les sociétés de chemin de fer de la Communauté économique européenne et celles d'Autriche et de Suisse, la Belgique est la plaque tour-

nante entre la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la RFA, et Bruxelles, un des hauts lieux de l'Europe, l'étape privilégiée entre toutes. Mais il est aussi de l'intérêt de la Wallonie de s'intégrer à ce réseau par l'arrêt du TGV à Liège et la modernisation de la dorsale tendue entre Liège et Lille par Namur, Charleroi, Mons et Tournai, afin de diffuser, dans toute la région, les avantages de la grande vitesse, condition, parmi d'autres, du renouveau économique. Les durs sacrifices consentis par sa population ont permis à la Wallonie de sauver de ses industries lourdes ce qui pouvait encore l'être. Mais l'ère des nouvelles implantations sidérurgiques et métallurgiques à l'intérieur des terres est révolue. De même, la Wallonie — je pense tout particulièrement au bassin liégeois très durement touché par la crise — doit continuer son engagement dans une révolution fondamentale: celle des services les plus évolués, du commerce et des industries de haute technicité. Ces activités requièrent un mouvement d'affaires soutenu, des relations souples et rapides, des contacts humains et des échanges d'idées fréquents. C'est tout cela qu'accomplit le TGV.

L'intérêt de la Flandre n'est pas moindre. Elle se ferait tort en n'appuyant pas, de toutes ses forces, la modernisation de l'axe ferroviaire principal du pays: la transversale est-ouest, 280 kilomètres, entre Aix-la-Chapelle et Ostende par Verviers, Liège, Louvain, Bruxelles, Gand, Bruges. La ligne Bruxelles-Ostende, grâce à un relief favorable, se prête bien à une adaptation à 200 kilomètres/heure. Tous les usagers y gagneraient et l'Allemagne elle-même verrait avec faveur se confirmer le rôle d'Ostende comme tête de pont vers l'Angleterre, estimant sage de ne pas confier tout le trafic trans-Manche au seul tunnel. Je lis dans la presse quotidienne qu'Ostende se bat contre le tunnel grâce à la modernisation de son port et à des *jumbo-ferries*. Cette louable et légitime résolution n'est pas suffisante. De récentes études estimant que 80 p.c. des touristes utilisant les ports belges pourraient opter pour le tunnel, c'est sa mainmise sur son arrière-pays qu'Ostende doit renforcer. Le train à grande vitesse en provenance d'Allemagne, poursuivant sa course au-delà de Bruxelles jusqu'à la côte, se présente comme une des meilleures réponses aux perspectives qu'ambitionnent les Ostendais et la Flandre occidentale.

Cette rapide évocation de l'intérêt que chacune de nos Régions trouvera dans la réalisation du TGV, ne serait pas complète sans une brève allusion à la SNCB. Pour toutes les sociétés participant à la Communauté des chemins de fer européens, il est clair que le train à grande vitesse est un élément essentiel de la modernisation des réseaux nationaux. Un article du *Rheinischer Merkur* le démontrait encore tout récemment pour la RFA. Il en va de même pour la SNCB qui trouvera, dans un rayonnement de la grande vitesse sur tout le territoire national, des arguments supplémentaires — et bien nécessaires — de compétitivité ainsi que des moyens efficaces pour intégrer le nouveau trafic au trafic classique, au bénéfice de lignes, comme Hasselt-Landen, qui, sans cette intégration, ne profiteraient guère de la grande vitesse. Dans cette optique globale, on s'étonne que l'Etat n'intervienne pas dans le financement du TGV, préférant réserver ses moyens à la conservation des techniques du passé, utiles encore mais sans avenir.

Telles sont les principales raisons pour lesquelles l'implantation du TGV en Belgique ne peut être considérée comme un problème communautaire. Le TGV est d'intérêt national. Ce principe général m'a amené tout naturellement à défendre, en particulier, le meilleur tracé pour la ligne Bruxelles-Liège. En effet, il me semblait naturel que notre pays ayant un intérêt évident à s'inscrire tout entier et en bonne place dans le réseau européen ferroviaire à grande vitesse, veuille, par cela même, que les lignes à implanter sur son territoire soient les plus rapides possible, les plus conformes aux exigences techniques du TGV. Dès lors, le meilleur tracé entre Bruxelles et Liège ne peut être que le long de l'autoroute, de préférence au sud, de Diegem — limite de la région bruxelloise — à Ans, limite de la région liégeoise. Pourtant, cet excellent tracé, en ligne directe et en site propre, se trouve confronté à un autre, tenace, qui ne lui est

aucunement comparable puisqu'il n'est rien d'autre que la ligne ordinaire et sinueuse, portée à quatre voies entre Bruxelles et Louvain et éventuellement à trois voies au-delà, pour rejoindre l'autoroute à la frontière linguistique. Cette mise à quatre voies serait d'une efficacité médiocre puisqu'elle n'autoriserait pas de vitesse supérieure à 160 kilomètres/heure. Par contre, elle nuirait à l'environnement et aux populations riveraines regroupées dans un habitat très dense, et les importants travaux qu'elle nécessiterait, perturberaient gravement et longtemps le trafic ordinaire.

La comparaison des deux tracés a été établie, dans le détail, par l'étude de l'association « Innovation et reconversion industrielle » que j'ai déjà citée. Je ne reprendrai ici que les objections formulées depuis sa parution. Qu'elles ne concernent expressément que quelques dizaines de kilomètres du futur réseau belge à grande vitesse, n'empêche pas qu'elles ne revêtent aussi une portée générale, ce qui les rend d'autant plus significatives.

L'avantage du site propre sur le site classique serait faible, dit-on, puisque le détour par Louvain ne ferait perdre que sept minutes. Cela paraît peu sur un voyage Bruxelles-Cologne, encore que le rapport soumis aux ministres des Communications des pays intéressés estime qu'une augmentation de dix minutes du temps de parcours entraînerait une diminution de 10 p.c. du nombre de voyageurs internationaux entre la Belgique et l'Allemagne. De plus, sept minutes augmentent de 25 p.c. le temps de parcours entre Liège Guillemins et Bruxelles Nord.

La section Bruxelles-Louvain, par le tracé séculaire et sinueux, même portée à quatre voies, ne permettant qu'une vitesse de 160 kilomètres/heure contre 300 kilomètres/heure à la ligne nouvelle en site propre, serait la plus lente de tout le réseau ferroviaire à grande vitesse approuvé par la Communauté des chemins de fer européens et présenté lors d'une conférence de presse tenue à Bruxelles, en janvier 1989, sous la présidence de M. Van Miert, commissaire européen aux Transports. Non seulement la circulation à 160 kilomètres/heure handicaperait gravement, aujourd'hui, la ligne à l'est de Bruxelles mais, de plus, elle la rendrait impropre, demain, aux plus grandes vitesses actuellement à l'étude et, surtout, compromettant le caractère attractif d'une liaison ferroviaire Liège-Bruxelles dont la rapidité serait insuffisante, elle découragerait les usagers de renoncer à l'autoroute.

Or, l'utilisation plus systématique des transports en commun doit être l'un des soucis majeurs du ministère des Communications: l'exigent tout autant la sauvegarde de la vie à Bruxelles, où la densité du trafic automobile est devenue intolérable, que la lutte contre les accidents de la route. La Commission de la CEE étudie d'ailleurs, pour le budget de 1990, la mise en œuvre de moyens aptes à décongestionner les autoroutes et les aéroports qu'elle considère comme étant actuellement en voie de saturation. Aux préoccupations des hautes autorités européennes, le TGV apporte des réponses efficaces et sûres.

Le TGV, dit-on, serait particulièrement bruyant. C'est faux car de grands progrès ont été réalisés pour répondre à de plus grandes exigences écologiques de sorte que, maintenant, il ne fait pas plus de bruit qu'un train ordinaire et il provoquera d'autant moins de nuisances qu'entre Bruxelles et Liège, il devrait être implanté dans la zone des servitudes de l'autoroute E40. En outre, les mesures de protection qui seront prises, en certains endroits plus vulnérables, réduiront non seulement le bruit — qui n'est qu'intermittent — provoqué par le passage du TGV, mais encore le bruit permanent provenant du trafic autoroutier. On peut donc affirmer que, grâce au train à grande vitesse, la situation actuelle à proximité de certaines autoroutes sera améliorée.

Les agriculteurs sont opposés au TGV, affirme leur presse professionnelle. La généralisation est abusive, mais il est vrai que beaucoup ont pâti de la construction des grandes infrastructures, notamment autoroutières, encore que tous ne s'en soient pas plaints. Une ligne à grande vitesse exige de sacrifier deux fois moins de terres qu'une autoroute et, entre Bruxelles et Liège, le TGV en demandera d'autant moins s'il est implanté à proximité

immédiate de l'autoroute de façon à profiter de ses zones de recul.

Lors d'un récent voyage d'étude en France, les commissions de l'Infrastructure du Sénat et de la Chambre ont pu constater que l'autoroute et le TGV y coexistent dans les meilleures conditions et elles y ont appris que ce dernier n'a guère provoqué d'opposition dans les milieux agricoles. Sur 710 kilomètres en site propre du TGV Sud-Est et du TGV Atlantique, 98 p.c. des acquisitions ont été conclues à l'amiable et à la satisfaction de tous. Les projets y ont, en effet, été présentés dans la clarté; les négociations s'y sont déroulées dans un climat de confiance que n'avaient détérioré ni les hésitations ni les atermoiements. Jusqu'à présent, c'est malheureusement la procédure inverse qui a été pratiquée dans notre pays: depuis quatre ans, projets et contre-projets se bousculent, inquiétant et irritant à juste titre les agriculteurs susceptibles d'être finalement concernés. Il est urgent de mettre un terme à leur attente et de faire ce que la justice et l'équité exigent pour qu'aucun ne soit lésé.

Les écologistes flamands et wallons, qui récusent le TGV au nom de la sauvegarde de l'environnement, ne sont pas conséquents avec eux-mêmes. A la différence de l'autoroute, le TGV n'est pas polluant; il est économe en énergie et offre la plus grande sécurité. Si l'on veut, dans l'intérêt même des utilisateurs, les amener progressivement à employer moins leur voiture individuelle pour les orienter vers un recours plus large aux transports en commun, il faut rendre ces transports réellement attractifs. C'est parce que la grande vitesse ferroviaire, dans les relations quotidiennes, est la plus susceptible d'atteindre cet objectif de salubrité et de sécurité publiques que, dans tous les pays d'Europe, les mouvements écologistes acceptent le TGV. Ainsi, tout récemment, dans une émission télévisée, M. Waechter, président des écologistes français, lui apportait son adhésion dans les termes les plus nets.

Quant à moi, si j'ai toujours défendu l'implantation du TGV le long de l'autoroute Liège-Bruxelles, c'est parce que cette solution, bien qu'elle soit plus coûteuse, est la plus respectueuse de l'environnement.

Faisons le point. Dans un premier temps, j'ai montré que le TGV européen est autant d'intérêt national que régional. Dans un second temps, j'ai rencontré pour leur valeur d'exemple les objections opposées au site propre entre Bruxelles et Louvain ou Tirlemont, et je les ai réfutées. Au royaume du bon sens, le dossier serait complet: l'implantation du TGV en site propre à 300 kilomètres/heure, de la frontière française à la frontière allemande, serait déjà décidée depuis longtemps. Mais il n'en est rien parce que certains milieux flamands négligeant la dimension européenne du projet, ignorant les besoins de la Wallonie et la position, souvent réaffirmée, de l'Exécutif régional wallon, s'opposent au site propre entre Bruxelles et Louvain, voire au-delà, disloquant la cohésion du système. A cette attitude, il y a deux raisons principales.

Premièrement, les motifs d'économie et d'écologie, par lesquels certains expliquent leur opposition générale au site propre, ne sont que l'habillage d'une contrainte locale: entre Bruxelles et Anvers se développe sans interruption, par Malines, une agglomération très densément peuplée qui empêche radicalement le site propre, n'autorisant rien d'autre que l'aménagement de la voie ordinaire, d'ailleurs prévu depuis plusieurs années. En tout état de cause, la distance étant trop courte pour que le TGV y donne toute sa puissance, l'intérêt de son arrêt à Anvers est d'offrir aux Anversoises d'accéder directement au réseau international et non pas de se rendre plus rapidement à Bruxelles. Cette situation particulière, caractéristique de la ligne Bruxelles-Anvers, est devenue un principe général appliqué à la ligne Bruxelles-Louvain et peut-être Tirlemont, mais à tort, puisque, ici, il est possible de construire une ligne à 300 kilomètres/heure en site propre, le long de l'autoroute, dans les meilleures conditions écologiques et de rentabilité.

Deuxièmement, le détour par Louvain est le moyen, imaginé par certains, pour obtenir, grâce au TGV, la modernisation de la ligne ordinaire. Ainsi, on ne prend en considération que le problème local de l'amélioration des relations ferroviaires inter-

nes sur le territoire flamand. En tout ceci, le TGV n'est qu'un alibi.

Ces deux raisons ont un commun dénominateur: une exigence locale devenue principe politique d'indifférence envers les intérêts européens et nationaux, envers les besoins et les intentions de la Wallonie. Cette position suffit à bloquer le dossier alors que le dialogue devrait prévaloir. D'ailleurs, la nécessité de la coopération ne se limite pas au TGV.

Récemment, le *Lloyd anversoise* a accepté de publier une étude que j'avais intitulée « Les voies d'eau régionalisées face à l'Europe » et dans laquelle j'examinais comment faire aboutir et financer trois problèmes d'un évident intérêt suprarégional: le creusement du canal Oelegem-Zandvliet, la construction d'une nouvelle grande écluse à Lanaye, l'achèvement de la modernisation du canal du Centre. Qui répondra aux questions posées?

Un autre dossier actuel traite du développement extraordinaire des transports par conteneurs dans lequel le port de Liège peut espérer occuper une place importante, pour autant que les bateaux spécialement adaptés puissent y arriver. Or, trois ponts du canal Albert, à cause d'un tirant d'air insuffisant, n'autorisent le passage de ces bateaux que chargés à deux niveaux de conteneurs, alors qu'ils sont prévus pour trois. Ce troisième niveau n'est pas une coquetterie, c'est la rentabilité. L'enjeu pour le port de Liège est important. Qui en décidera? Le pouvoir flamand le devrait puisque les trois ponts sont en Flandre. Mais cela l'intéresse-t-il?

La frontière linguistique ne cesse de se renforcer comme si elle était d'un autre âge, dans le moment même où les frontières nationales s'estompent pour disparaître bientôt. Ce n'est pas que l'œuvre de l'Europe. Le Benelux s'y emploie aussi. Dernièrement a été votée par le Sénat une loi portant approbation de la convention Benelux intervenue à Bruxelles, le 12 septembre 1986, et concernant la coopération transfrontalière entre pouvoirs locaux. Le domaine d'application de la convention fait que cette dernière vaudra surtout de part et d'autre de la frontière belgo-néerlandaise. Mais il serait dramatique que Flamands et Wallons prennent l'habitude de vivre dos à dos et que les accords de coopération prévus par les lois de régionalisation deviennent illusoires.

Aujourd'hui, dans le dossier du TGV, l'intransigeance de certains, disloquant la cohésion du projet essentielle aux yeux de la Wallonie pour toutes les raisons que j'ai énoncées, va-t-elle contraindre l'Exécutif régional wallon à refuser le « permis de bâtir » nécessaire à la construction de la ligne nouvelle presque tout entière située sur son territoire? Ce serait normal et, dès ce moment, le projet de TGV-Nord aurait vécu. Certains n'attendent que cela pour pousser le TGV-Est Paris-Strasbourg. Ce serait un échec pour la Belgique, Bruxelles et l'Europe.

Bientôt, les conclusions des études thématiques socio-économiques viendront s'ajouter aux conclusions, déjà connues, des études d'impact sur l'environnement. Vous disposerez alors, monsieur le ministre, de tous les éléments d'appréciation nécessaires à une prompt décision, dans l'esprit des résolutions des ministres des Transports intéressés au projet du TGV-Nord, et portant, par conséquent, sur toute la ligne frontière française-Bruxelles-Liège-frontière allemande, considérée comme un ensemble cohérent et indivisible. Le moment où ce dossier pourra être enfin clôturé étant proche, c'est à vous que je m'adresse tout particulièrement, monsieur le ministre, dont les responsabilités nationales ne peuvent s'exercer que dans un esprit de coopération, espérant que vous mettez tout en œuvre pour sauvegarder, grâce à la hauteur de vue que permet votre fonction, l'équilibre entre nos Régions et nos Communautés. (*Applaudissements.*)

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

M. Gevenois. — Monsieur le Président, la discussion en commission du budget des Communications a été fort intéressante.

Le bref exposé du ministre complétait les documents reçus et abordait tous les aspects d'une bonne politique des communications. Il apparaissait clairement que ce budget 1989 n'était qu'un

budget transitoire, préalable à une politique nouvelle destinée à faire face au syndrome dérangeant mais irréversible que constitue la mobilité, résultat d'un changement de société. Ce dernier est dû à plusieurs facteurs, notamment les déplacements vers le lieu de travail, autrefois situé près du domicile, et la prolongation de la scolarité obligeant beaucoup de jeunes à se rendre quotidiennement à des points de concentration scolaire régionaux. Placés dans la mouvance économique européenne et mondiale, les hommes d'affaires voyagent de plus en plus.

Le temps libre doit être occupé d'une manière ou d'une autre, en effectuant un petit déplacement, par exemple. Chaque année, en période de vacances, des millions de personnes transitent par route, par fer ou par air.

Il convient donc de s'adapter à cette évolution en sachant qu'en outre, les déplacements doivent s'effectuer rapidement.

Dans vos notes, monsieur le ministre, vous présentez un ensemble de mesures dont certaines sont déjà appliquées. Elles conditionneront non seulement la rapidité souhaitée par le plus grand nombre, mais également la sécurité de tous ceux qui, pour des raisons diverses, doivent se déplacer. Nous ne pouvons qu'approuver vos initiatives prises ou à prendre, même si elles sont parfois contraignantes pour nous.

Monsieur le ministre, vous souhaitez accorder une particulière attention au problème de la sécurité routière. Il est exact que le nombre élevé d'accidents de la route, souvent mortels, requiert non seulement votre attention mais également votre volonté.

Vous avez déjà pris de nombreuses mesures, parfois impopulaires car elles sont généralement mal comprises, et qui ne sont d'ailleurs pas toujours appliquées. Ne conviendrait-il pas de pouvoir utiliser davantage les moyens de persuasion dont nous disposons? Je pense à la radio, à la télévision, aux journaux, aux salles de cinéma, ainsi qu'aux écoles. Je vous fais confiance pour trouver d'autres moyens.

La vitesse excessive est souvent rendue responsable d'un grand nombre d'accidents de voiture sur le réseau routier. Des mesures doivent donc être prises à l'encontre de tous les fautifs, belges et étrangers. Vous avez prévu des mesures de répression qu'il faudra appliquer. Durant une courte période, les prochaines vacances par exemple, les automobilistes étrangers, au moment de leur passage en douane, devraient être mis en garde contre tout dépassement de la vitesse autorisée. Des panneaux sont, il est vrai, placés à l'entrée du pays, mais ils sont si nombreux que, parfois, on ne les voit plus.

Le problème de l'alcoolisme nous interpelle. Les transports publics n'étant pas disponibles partout et à toute heure, ne faudrait-il pas faire comprendre que, dans de nombreux cas, il est préférable de se déplacer tout simplement en taxi, transport moins dangereux et peut-être moins onéreux? Il doit être possible avec de l'imagination — à cet égard, on peut vous faire confiance — de faire quelque chose dans ce domaine.

Je pense également que l'indiscipline et le non-respect du code de la route sont responsables de beaucoup d'accidents. Des vélos roulent à contresens ou sans éclairage le soir, des motos doublent tantôt à gauche, tantôt à droite, des voitures, sur les autoroutes, passent d'une bande à l'autre et dépassent aussi à gauche ou à droite pour gagner cent mètres.

J'ai déjà pu constater que, sur les autoroutes, la gendarmerie faisait surtout la chasse aux excès de vitesse et négligeait les fautes de roulage. Or, toute infraction est dangereuse. Il faudrait y porter plus d'attention.

Pour faire face à cette exigence de mobilité, tout en respectant les besoins de sécurité, vous souhaitez rationaliser et coordonner tous les moyens de transport. Il s'agit là, semble-t-il, de votre meilleure proposition. L'adage «chacun pour soi» cède le pas à «un pour tous».

Je salue avec plaisir votre volonté de mettre au point un plan général des transports dans lequel les chemins de fer joueraient un rôle important grâce au plan à long terme «Rail 21». J'apprécie surtout la manière de travailler que vous voulez imposer pour la mise au point de ce plan. Grâce aux contacts que les groupes d'étude auront avec les instances nationales, régionales et locales, tous les besoins pourront être perçus et les erreurs

évitées. Le travail que vous entreprenez est considérable et j'espère que vous le mènerez à bien. Nous attendons tous avec curiosité les premiers résultats des travaux avant la fin de l'année.

Je voudrais maintenant vous livrer mes impressions sur deux points que j'ai évoqués en commission et qui intéressent toute ma région, à savoir l'organisation des centres routiers et l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain. Le Hainaut comprenait quatre centres routiers: ceux de Charleroi, La Louvière, Mons et Tournai. Leur répartition correspondait en fait à l'étalement des zones économiques hennuyères au temps des charbonnages. Vous précisez dans votre exposé et vous m'avez répondu en ce sens en commission, que le service des envois de détail ne devait pas être retenu comme service public, mais uniquement comme service commercial et que, ce service étant en déficit, il convenait de couper les branches mortes.

En Hainaut, la première branche à couper était La Louvière. La société avait d'abord décidé de répartir les quinze zones du secteur de La Louvière entre le centre routier de Charleroi et celui de Mons. En tenant compte de la proximité des deux centres routiers, la décision paraissait équilibrée et logique. L'application est néanmoins tout autre. Aujourd'hui, treize zones sont ajoutées à la grande zone de distribution de Charleroi alors que Mons n'en reçoit que deux, les plus petites. L'équilibre est rompu dans la distribution.

Il fallait couper une autre branche et sacrifier Mons, ce qui est illogique. Mons est le centre géographique de la province et, si l'on veut atteindre l'objectif d'un centre routier par province, c'est celui-là qui devrait être maintenu. Il restera donc deux centres routiers, mais pour combien de temps?

Dans la distribution du trésor, Charleroi s'approprie la région importante de La Louvière et de Mons. Tournai garde sa région et reçoit le Borinage. On dira bientôt que le centre de Tournai manque de rentabilité et que Charleroi devient le centre routier hennuyer. Cette concentration à Charleroi, logique pour certains responsables, n'est pas admise à Mons. Que l'on veuille faire de Charleroi une métropole ne nous dérange pas, mais que ce soit l'œuvre des Carolorégiens eux-mêmes, et que cela ne se fasse pas au détriment des autres régions.

Or, que constatons-nous? Après le transfert de la direction des chemins de fer du district Sud-Ouest de Mons à Charleroi, après la décision de faire construire à Charleroi un nouveau centre de tri postal au détriment de Mons-X qui possédait de nouvelles installations, on se prépare à présent à supprimer le centre routier de Mons au profit de Charleroi. C'est trop. La manière dont les études de rentabilité ont été réalisées ne nous satisfait pas non plus. Lorsque des choix sont à effectuer, les responsables chargés de missions doivent être neutres. Je n'attends pas d'autre réponse que celle que vous m'avez donnée en commission, monsieur le ministre, mais je tenais à exprimer publiquement l'opinion de tous ceux qui, dans ma région, sont concernés par ce problème.

Ma deuxième remarque est relative à l'électrification de la ligne de chemin de fer Saint-Ghislain-Quévrain. Cette revendication n'est pas nouvelle. Cette ligne représente 10 kilomètres en ligne droite, et n'implique pas de construction de pont. Au-delà, c'est la France! Cette électrification contribuera peut-être un jour prochain à relier directement Mons, capitale du Hainaut, à Valenciennes. Mons est, en effet, la seule ville belge d'une certaine importance — plus ou moins 90 000 habitants — située à proximité d'une frontière à ne pas être reliée au pays voisin, alors que toute la région le réclame depuis longtemps. Des représentants de la région de Mons ont déjà plaidé cette cause à cette tribune ou à celle de la Chambre: M. Tromont, ancien député, ancien ministre et gouverneur de la province de Hainaut, M. Lagneau, ancien sénateur, M. Hismans, sénateur et ministre, le député Harmegnies et peut-être d'autres encore. Je suis, pour ma part, déjà intervenu dans ce sens à l'époque du ministre De Croo.

À la lecture du budget et des tableaux reprenant les investissements à réaliser, j'avais espéré pouvoir intervenir une dernière fois pour vous exprimer notre satisfaction et vous adresser nos remerciements sincères, à vous, monsieur le ministre, ainsi qu'à

la société. Je vous ai interrogé en commission à ce sujet et vous m'avez donné une réponse de Normand par la voie du rapport écrit : « Une étude de rentabilité économique est actuellement en cours. » Nous sommes donc dans l'expectative. Je savais qu'une étude était réalisée et, selon mes sources, elle serait favorable, ce qui me faisait espérer qu'outre la modernisation de la ligne, qui est décidée, on achèverait le travail en l'électrifiant.

Comme je le disais tout à l'heure, cette revendication ne date pas d'hier et je puis affirmer, texte à l'appui, qu'un directeur d'exploitation de la société déclarait, le 22 octobre 1973, à Mons, que l'investissement à consentir pour électrifier la ligne Saint-Ghislain-Quévrain était minime par rapport aux avantages qu'on en retirerait.

Le *Compte rendu analytique* de la séance du Sénat du 6 mars 1980 démontre que le ministre de l'époque avait promis d'insérer ces travaux dans le programme prévu, cette décision ayant d'ailleurs été prise à la suite d'une interpellation. Ces travaux ont donc été envisagés dans le cadre du plan quinquennal 1981-1985, mais comme à l'époque, l'austérité à tout prix était de rigueur, ils ont été supprimés et n'ont donc jamais été réalisés.

Aujourd'hui, tous les responsables régionaux continuent à réclamer l'exécution de ces travaux : l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire de la région, l'ensemble des villes et des communes de cette même région, la Chambre de commerce de Mons, les syndicats, toutes tendances confondues, tous les partis et l'ensemble de la presse. Pour une fois, on peut parler d'une unanimité régionale, à laquelle s'ajoute le Conseil économique et social de la Région wallonne, dans un premier avis datant du 22 juin 1987, c'est-à-dire d'il y a tout juste deux ans.

Mais, depuis 1974, les données du problème ne sont plus les mêmes : l'Europe se construit et notre région est devenue une région frontalière. Si un accord de collaboration transfrontalière a été signé à Lille, il y a quelques semaines, entre le Nord-Pas-de-Calais, le Hainaut et la Région wallonne, un consensus général existe depuis deux ans dans ma région et un comité du même nom a été créé. Celui-ci regroupe des recteurs d'université, des professeurs, des syndicalistes, des chefs d'entreprise, des journalistes et des hommes politiques. Il a pris des contacts avec un groupe similaire situé dans le Valenciennois et ces deux comités entretiennent d'étroites relations de coopération dans plusieurs domaines, surtout au niveau des universités.

Tous les acteurs régionaux — travailleurs, syndicalistes, représentants politiques, chefs d'entreprise — ont changé depuis la fermeture des charbonnages et une nouvelle génération a vu le jour. Trente années se sont écoulées et l'on ne pleure plus dans notre région. Nous avons tourné la page et nous travaillons maintenant pour l'avenir.

De l'autre côté de la frontière se trouvent des personnes qui, comme nous, ont vécu des années difficiles au niveau économique et connaissent les mêmes problèmes sociaux. Elles placent autant d'espoir que nous dans la construction de l'Europe et leur situation est semblable à celle des habitants de la région de Mons : ils n'ont pas de liens avec la Belgique distante de dix kilomètres seulement de Valenciennes.

Ces personnes veulent, elles aussi, une liaison ferroviaire reliant Valenciennes à Quévrain. Je suis en possession du document établi par le Conseil économique et social de la région Nord-Pas-de-Calais. Les revendications prioritaires de ce Conseil incluent non seulement la liaison Valenciennes-Quévrain, mais aussi la liaison Quévrain-Saint-Ghislain.

Vous constaterez, monsieur le ministre, que ces deux régions-sœurs veulent jouer la carte de l'Europe et que les Français, tout comme les Belges d'ailleurs, considèrent qu'une liaison ferroviaire est indispensable à la réussite de leur avenir.

Certes, des arguments de rentabilité insuffisante sont souvent évoqués à propos de cette réalisation. Nous sommes pourtant convaincus qu'aussi bien à Mons qu'à Valenciennes, le trafic potentiel est suffisant pour justifier cette liaison. En effet, si le nombre de travailleurs frontaliers a fortement diminué, le nombre d'étudiants frontaliers a, lui, augmenté. De plus, les déplacements s'effectuent dans les deux sens : les voyageurs valencien-

nois sont très nombreux à Mons et Valenciennes reçoit beaucoup de Belges. Pour ma part, je m'y rends, en moyenne, deux fois par mois. Il est regrettable que tous soient obligés d'effectuer les déplacements en voiture.

Les statistiques d'octobre 1988 révèlent que la ligne Courtrai-Mouscron, qui transporte 1 123 voyageurs, a été prolongée, en 1986, de Mouscron vers Tourcoing, pour en accueillir 325 de plus, ce qui donne un total de 1 450 voyageurs sur la ligne Tourcoing-Courtrai. Nous remarquons également que la ligne Saint-Ghislain-Quévrain totalise par jour, et à elle seule, 1 720 voyageurs. Nous sommes persuadés que ce chiffre serait nettement plus élevé si Valenciennes pouvait être accessible directement depuis Mons, voire depuis Bruxelles. Nous sommes convaincus également que, sur le plan commercial, il s'agirait d'une excellente affaire pour la SNCB, qui pourrait ainsi drainer vers la capitale de l'Europe tous les Valenciennois qui, actuellement déjà, sont nombreux à s'y rendre, mais en voiture.

Ainsi serait rétablie une liaison qui existait déjà en 1897. Les documents horaires de l'époque indiquent que le voyage de Mons vers Valenciennes durait 59 minutes et que le déplacement de Mons vers Paris, via Valenciennes, s'effectuait en sept heures.

En 1983, au moment de la mise en place du « cadencement » par votre prédécesseur, certains documents révèlent qu'il avait eu l'intention de prolonger la ligne jusqu'à la ville de Valenciennes, qui figure d'ailleurs sur les projets de documents horaires, en prolongement de la ligne IC Bruxelles-Mons-Saint-Ghislain.

Monsieur le ministre, je vous demande d'accorder toute votre attention à ce problème qui peut influencer considérablement l'avenir des Montois, des Borains et des Valenciennois. C'est la raison pour laquelle je suis heureux que vous envisagiez la mise au point et d'un plan général de transport et d'un plan « Rail 21 » après avoir consulté les instances nationales et régionales.

Si vous n'êtes pas encore convaincu, soyez persuadé que nous arriverons à convaincre les membres du groupe d'étude chargés d'engager des contacts avec les responsables régionaux. Je préférerais toutefois que votre réponse de Normand évolue en une réponse positive et que les opérations d'électrification puissent commencer rapidement. Nous vous serions particulièrement reconnaissants si ces travaux pouvaient débiter cette année encore.

Nonobstant ces quelques observations, je voterai, ainsi que mon groupe, en faveur de votre budget. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — Le parole est à M. Bouchat.

M. Bouchat. — Monsieur le Président, comme les orateurs précédents, je me tourne vers le rapporteur afin de lui adresser mes félicitations pour son rapport, dans lequel il a fait preuve d'esprit de synthèse, tout en étant complet.

Votre budget, monsieur le ministre, est un budget contrasté car il reflète, avec pertinence, les effets de la réforme de l'Etat votée au début de cette année.

A cet égard, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Les dépenses courantes pour les crédits sollicités avant la réforme de l'Etat, se montaient à 76 739,3 millions. Après cette réforme, ils tombent à 55 838,4 millions, soit 27 p.c. de moins.

En ce qui concerne les dépenses de capital du titre II, on constate les mêmes effets, quoiqu'en proportions moindres, puisque l'on passe de 17 454,1 millions à 14 866,2 millions, soit 17,4 p.c. de moins. Il faut toutefois remarquer que ces dépenses de capital témoigneront demain, de la même manière, cette diminution des compétences de l'Etat central, lorsque les charges du passé découlant essentiellement des engagements pris pour la promotion des transports urbains auront disparu.

Votre budget est contrasté également parce que sur les 55 838,4 millions de crédits non dissociés du titre I, dont je viens de parler, 52 971,3 millions reviennent à la SNCB, soit 94,8 p.c. Si j'y ajoute les 8 623,4 millions d'ordonnement des dépenses de capital revenant à cette société et les 4 740 millions d'intervention de l'Etat, dans les charges d'amortissement des emprunts de la SNCB, je peux réellement conclure que votre budget s'identifie à celui de cette société.

Or, c'est ici que les contrastes se transforment en paradoxes. Car si votre budget s'identifie à celui de la SNCB, vous n'apparaîsez pas pour autant comme le ministre de la SNCB, lorsque l'on considère la liberté qu'a la direction de cette société de s'exprimer au travers des médias.

Je dirai même que votre réputation ressort bien plus des domaines pour lesquels les dépenses budgétaires sont nulles, ou quasiment nulles, comme la sécurité routière.

Cette dernière vous préoccupe. Moi aussi, car ma commune est traversée par une des routes les plus meurtrières de Belgique, la fameuse Nationale 4.

L'Etat central — je le sais — n'ayant plus la compétence des routes et autoroutes en Belgique, je ne vous interrogerai donc pas à propos d'une amélioration de l'infrastructure routière.

Mais je sais aussi, et ce n'est pas moi qui le dis mais la gendarmerie, « que les résultats obtenus au terme des deux premiers mois de la campagne de sécurité ne sont ni concluants ni encourageants ». Le problème est donc réel puisque les organes chargés des contrôles l'affirment.

Dans votre exposé en commission de l'Infrastructure le 7 juin dernier, vous nous avez parlé d'un projet de loi que vous comptiez déposer, relatif à la conduite sous influence de l'alcool, à l'instauration d'une période de stage pour les nouveaux conducteurs, du permis de conduire à points, etc.

Ce projet me paraît opportun, ambitieux et nécessaire. Mais ne se heurtera-t-il pas à de nombreux obstacles, ne fût-ce que parce qu'il oblige nos populations à se remettre en cause quant à leur manière de conduire et à l'appréciation qu'elles ont de leurs qualités de chauffeurs, et qu'il met l'accent sur l'aspect répressif?

A cet égard, il est probable que vous aurez à lutter contre le pouvoir judiciaire qui verra peut-être, dans certaines des mesures que vous préconisez, une mise en cause de ses compétences. Je songe, ici, aux simplifications que vous suggérez pour la détection de la conduite sous influence de l'alcool.

Mais je me pose une question: tiendrez-vous bon face aux pressions auxquelles vous serez soumis? C'est avec la plus vigoureuse énergie que vous devrez mener la lutte contre tous ceux qui, par inconscience, par manque de civisme, voire par bêtise, détruisent leur vie et souvent celle d'autres personnes. Mais votre projet couvrira-t-il toutes les facettes de ce problème de société ou sera-t-il centré essentiellement sur l'aspect répressif et normatif? Vous aurez besoin de moyens financiers nouveaux pour réaliser vos objectifs car il me semble peu réaliste de croire que, sans disponibilités nouvelles, on puisse mettre en place une telle politique, une véritable politique d'éducation.

J'ai lu aussi que vous alliez abaisser le taux punissable de l'imprégnation alcoolique. Je comprends votre point de vue, mais en faisant passer ce taux de 0,8 à 0,5, ne faut-il pas craindre que la loi ne devienne trop rigoureuse et soit, partant, difficilement applicable?

La sécurité routière m'amène tout naturellement à évoquer le problème des files à l'entrée des grandes agglomérations.

Votre note de politique, rendue publique en novembre 1988, voulait démontrer que vous attachiez une grande importance à ce problème, et je vous en félicite. Six mois plus tard, soit après une année de gouvernement, à un moment où l'on peut dire que l'équipe est rodée, je suis fort tenté de vous demander, monsieur le ministre: où en êtes-vous dans la mise en œuvre des dispositions pour trouver un remède ou, plus simplement, une amorce de remède à ce problème? Avez-vous déjà un bilan à nous proposer?

Par exemple, puis-je vous demander si la SNCB, en quelque sorte l'outil mis à votre disposition pour mener une politique de transport, a été sensibilisée à cette problématique afin d'œuvrer concrètement à la lutte contre les files? J'ai appris, à la lecture des journaux, que vous aviez confié à la SNCB une vaste mission de réflexion baptisée « Rail 21 ».

Je sais, tout comme vous, que cette réflexion prendra du temps, étant donné la complexité et la multiplicité des problèmes à étudier.

Par contre, chaque jour les files s'allongent. L'urgence est donc un des facteurs à prendre en considération.

Pouvez-vous me dire si la SNCB a déjà posé un premier jalon? N'y a-t-il pas lieu d'imaginer que cette société, avec les moyens dont elle dispose actuellement, voit d'un très mauvais œil l'arrivée de quelques dizaines de milliers de voyageurs supplémentaires aux heures de pointe, c'est-à-dire justement aux heures où tout son matériel est utilisé? Le paradoxe n'est-il pas que l'intérêt de la SNCB est de voir les files s'allonger, la déchargeant d'autant de navetteurs jugés encombrants par elle? Ce paradoxe est d'autant plus surprenant que l'on reconnaît à cette société une mission de service public. Ne faut-il pas, dès lors, admettre qu'un cloisonnement trop strict des budgets entraîne des effets pervers en termes de bien-être collectif? Bref, n'est-ce pas là la preuve par l'absurde de l'incohérence de l'Etat en matière de transport des personnes?

Lors de la discussion en commission, je vous ai interrogé à propos des investissements à réaliser sur les lignes 162 et 43 ainsi que sur l'état des discussions avec le grand-duché de Luxembourg, dans le cadre du dossier Athus-Meuse.

Les trois questions posées traçaient les contours de la problématique à laquelle tous les parlementaires luxembourgeois sont attentifs. Vous le constatez, je plaide pour un projet global dont les trois pistes de réflexion sont les suivantes: l'amélioration de la vitesse sur la ligne 162; la spécialisation de l'axe Athus-Meuse pour tout le trafic de marchandises venant du nord du pays vers le sud et vice-versa; le maintien d'une desserte pour voyageurs adaptée aux particularités propres de la province de Luxembourg, c'est-à-dire une région où les distances sont longues et la densité de population faible.

Je crois comprendre, au travers de vos déclarations et de celles de la direction des chemins de fer, que vous êtes favorable à la solution dite de l'Athus-Meuse. J'attire votre attention sur le fait que nous, Luxembourgeois, défendons un projet global, équilibré et réaliste. Nous parlons d'une même voix car nous ne voulons plus être victimes, une fois encore, et de notre éloignement des centres de décision et de notre infériorité numérique.

Or, des menaces se lèvent à l'horizon.

En effet, que peut faire la SNCB avec, en 1989, 6 496,2 millions d'engagements pour financer ses investissements, alors qu'en 1987, ces crédits d'engagements s'élevaient encore à 10 489,7 millions? Quels arbitrages défavorables aux plus faibles la SNCB prépare-t-elle? Car il faudra bien qu'elle s'y résolve puisque ces 6 400 millions sont nettement insuffisants, d'autant que le TGV se profile à l'horizon et qu'il est certain qu'il empruntera une partie du réseau existant pour circuler, ne fût-ce qu'entre Bruxelles et Anvers. Dès lors, et c'est inévitable, une partie importante du budget d'investissement de la SNCB sera utilisée pour le TGV, budget d'investissement qui est déjà — je viens de le dire — insuffisant.

Je crains aussi, monsieur le ministre, que vous ne souffriez le chaud et le froid. Le chaud parce que vous nous donnez de l'espoir en vous battant pour l'Athus-Meuse, malgré l'opposition de certains milieux flamands. Le froid parce que la SNCB, si on ne lui procure pas des moyens financiers nouveaux, arbitrera ses objectifs multiples au détriment, je le crains, des moins nombreux et des plus faibles.

Sans transition peut-être, mais je ne veux pas monopoliser le temps de parole, je voudrais vous faire part d'un autre sujet qui me tient à cœur.

Je vous ai démontré, mais était-ce nécessaire, que votre budget est, avant tout, celui de la SNCB.

Or, dans ce pays, il existe d'autres moyens publics de transport.

Je songe tout naturellement à la SNCV puisque le Luxembourg n'a pas, comme certaines grandes villes wallonnes et flamandes, de sociétés de transports intercommunaux.

Le caractère rural de la province exige une adéquation plus fine encore qu'ailleurs des moyens de transport mis à la disposition des populations pour répondre à la demande. Cette adéquation

tion ne s'exprime pas nécessairement en termes quantitatifs. Un des moyens pour y parvenir passe, me semble-t-il, par une bonne coordination entre les sociétés publiques de transport opérant sur un même territoire.

Je m'interroge donc, monsieur le ministre, afin de comprendre comment vous et vos trois collègues régionaux allez résoudre ce qui apparaît actuellement, pour le grand public, comme la quadrature du cercle et qui a pour nom : concertation, coordination.

Dans le respect de l'autonomie de chacun, pensez-vous qu'il soit possible de rassembler les sociétés de transport, nationales ou régionales, autour d'un projet qui vise à satisfaire les populations au moindre coût? Ou, au contraire, allez-vous laisser la concurrence entre services publics s'installer et prendre le risque qu'à terme les utilisateurs soient bien moins desservis? Serez-vous l'initiateur d'un rapprochement au service des consommateurs ou laisserez-vous les choses aller au gré des décisions des responsables des diverses sociétés de transport et donc, en quelque sorte, sans l'arbitrage du pouvoir politique? L'autonomie de gestion que vous appliquez déjà vis-à-vis de la SNCB, alors que la réforme des entreprises publiques semble marquer le pas, ira-t-elle jusque-là?

Voilà, monsieur le ministre, les réflexions essentielles que m'inspire votre budget 1989.

A celles-ci, je souhaite ajouter quelques considérations.

J'en viens à la Sabena.

A lire la presse, on constate que cette société s'oriente vers des associations avec d'autres sociétés européennes afin de se renforcer mutuellement face à une concurrence toujours plus vive mais favorable à la clientèle.

Vous le savez sans doute, il existe aussi à Luxembourg-ville un aéroport international et une compagnie aérienne. Ces deux outils sont fréquemment utilisés par les habitants de la province de Luxembourg car il est plus aisé de se rendre à Luxembourg qu'à Bruxelles et ce d'autant que la E411 est complètement achevée.

Ne pensez-vous pas qu'il y a là matière à réflexion car si la Sabena se veut une société nationale, elle ne doit pas oublier ses clients les plus éloignés et devrait, dans toute la mesure du possible, développer toutes les actions susceptibles d'améliorer les relations entre ces deux aéroports?

Enfin, et je terminerai par là, je dois vous dire que je resterai très vigilant à propos de l'évolution du dossier TGV, car si le TGV est une excellente chose pour la Belgique, il risque, si on n'y prend garde, de consommer une partie des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB au détriment, comme je l'ai dit plus haut, des régions les plus faibles, comme le Luxembourg. *(Applaudissements.)*

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

De heer Schellens. — Mijnheer de Voorzitter, allereerst wens ik de rapporteur, de heer Hotyat, te feliciteren met zijn keurig en uitgebreid verslag.

De begroting voor 1989 van het ministerie van Verkeerswezen bevat geen problemen voor de Vlaamse socialisten. Deze begroting moet wel louter als een overgangsbegroting worden beschouwd. Een niet onbelangrijk deel van de kredieten, zoals die voor het stads- en streekvervoer en de scheepskredieten, is overgeheveld naar de Gewesten, evenals een substantieel deel van het personeel. Ingevolge deze overheveling zullen er concretere vormen van samenwerking moeten worden afgesproken. Hierover moet zo vlug mogelijk een akkoord worden bereikt, want, zoals het spreekwoord zegt, « uitstel is afstel » en de tijd zou hier wel eens in het nadeel kunnen spelen.

In zijn uiteenzetting in de commissie heeft de minister gezegd dat de problematiek van de mobiliteit in een stroomversnelling is terechtgekomen. Ik ben het hier niet helemaal mee eens. Iedereen spreekt reeds jaren over dit probleem, maar er is concreet niet veel aan gedaan. De splitsing van de bevoegdheden of het budget stonden steeds een meer dan verbale aanpak in de weg. Hoewel de bevoegdheden nu herschikt zijn, blijft het

probleem van de financiën op nationaal en regionaal vlak een substantiële verbetering van het openbaar vervoer in de weg staan. Er moet een strategie en een planning op lange termijn komen. Een bepaalde richting is aangegeven. Het is nu wachten op de invulling.

Het belangrijkste gedeelte van het budget wordt ingenomen door de nationaal gebleven spoorwegen. Het voorbije jaar was een goed jaar voor de jaarrekening van de NMBS. Dezelfde trafiek van vroeger werd verzet met minder latatieve kosten. Ook 1989 biedt goede perspectieven. De maatschappij lijkt dus op de goede weg. Het is nu wachten op 1990.

De NMBS staat op de lijst voor opname bij de parastatale instellingen van het type E. De maatschappij beschikt reeds over een ruime mate van autonomie. Alleen een-beheerscontract dat de rechten en de plichten van bedrijf en Staat vastlegt, ontbreekt nog. Maar zelfs dit is maar een klein probleem in het geheel. Belangrijk is dat de Staat in een vrijfarenplan waarborgt kosten, zowel voor een bijdrage in de openbare dienstverlening als voor de investering en het onderhoud van de infrastructuur, zoals bij de wegen en de waterwegen.

Een belangrijk punt in de onmiddellijke toekomst vormt de internationale sneltrein, de SST of TGV. Tot nu toe is er een windstilte geweest. Een hevige wind de volgende twee maanden is niet gewenst. De toestand is immers nogal confuus. De milieueffectrapporten zijn er, maar ze zijn nog niet volledig. Dit zal evenwel niet lang meer duren. De Vlaamse socialisten zegden reeds vroeger dat het vastleggen van het tracé niet op een draffe kan gebeuren. De nodige informatie en inspraak van de bevolking zijn vereist.

Hoe zijn de vooruitzichten op het gebied van de rentabiliteit? De kosten van infrastructuur en rollend materieel kunnen in plaats van tot 75 à 80 miljard oplopen tot 100 miljard door de vereiste ecologische voorzieningen. De Vice-Eerste minister heeft voor de volgende weken een volledig dossier inzake de SST aangekondigd. De Vlaamse socialisten verwachten dat dit zo vlug mogelijk, maar ook grondig zal worden besproken in de bevoegde commissies.

Het is ook nuttig over een planning inzake de besluitvorming waarin met de verschillende procedures wordt rekening gehouden, te kunnen beschikken. Het regeerakkoord ter zake blijft voor onze partij onverminderd van kracht. De tijd die ons scheidt van de eerstvolgende vergadering van de betrokken ministers van Transport op 5 oktober eerstkomend, is kort, maar kan zeker nuttig worden gebruikt voor de voorbereiding van de besluitvorming.

Mijnheer de Voorzitter, ik wens mijn bezorgdheid uit te drukken over de mogelijke sluiting van het centrum voor wegvervoer van de NMBS te Leuven. De raad van bestuur van de NMBS heeft een herstructureringsplan uitgewerkt inzake de baancentra. De vrees dat het goederencentrum te Leuven binnenkort wordt gesloten, groeit met de dag. Zo'n sluiting houdt heel wat gevolgen in. Mag ik derhalve van de Vice-Eerste minister vernemen welk standpunt de raad van bestuur van de NMBS in deze aangelegenheid heeft ingenomen en welke maatregelen er gepland zijn voor de betrokken personeelsleden van het centrum te Leuven?

De volgende zes maanden zullen ook van groot belang zijn voor de andere vervoertakken, ik denk hier aan de luchtvaart en het maritiem transport.

Voor Sabena lijkt een akkoord over samenwerking van Sabena World Airlines met British Airways en KLM zo goed als zeker. Het behoud van de meerderheidsparticipatie door Sabena is een goede zaak en verzekert de continuïteit, waarbij de synergie met de genoemde twee maatschappijen borg moet staan voor de toekomst van Sabena en waarbij Zaventem als troefkaart kan worden uitgespeeld.

Bij de nationale Regie der Luchtwezen is de situatie onduidelijk. Heeft de RLW voldoende draagkracht om in de toekomst zelfstandig te blijven werken of zal nog verder worden gegaan in de operaties van het type-BATC?

Voor het maritiem transport zijn vooral twee punten van belang, namelijk de toekomst van de Belgische koopvaardij en

deze van de Regie voor Maritiem Transport. Gezien de moeilijke situaties die in het verleden geregeld opdoken, is voor de koopvaardij een meerjarenplan vereist, in afwachting van een oplossing op Europees niveau die een minimum aan stabiliteit kan verzekeren. De RMT biedt het minst duidelijke perspectief. Immers, als maatschappij nationaal gebleven, dient zij een beroep te doen op geregionaliseerde scheepskredieten om te kunnen blijven bestaan en voor de aankoop van jumbo RoRoscopen. Voorts is er de chronische onderkapitalisatie, het al dan niet opnemen op de lijst van de parastatale instellingen «E», evenals het al dan niet rangschikken van een deel van de activiteiten onder de titel «openbare dienstverplichting». Het akkoord met P&O zal over enkele maanden verlopen. Zal dit akkoord worden vernieuwd en onder welke voorwaarden?

Mijnheer de Voorzitter, tot zover de voornaamste bekommelingen van de SP-fractie, die echter wel de begroting van 1989 van het ministerie van Verkeerswezen zal aannemen. (*Applaus.*)

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

M. Mathot. — Monsieur le Président, il convient de se faire au caractère inéluctable de la chute des frontières en Europe. Le secteur des transports est, par sa nature même, concerné au premier chef. La discussion de ce budget me paraît, dès lors, l'occasion rêvée, monsieur le ministre, de vous permettre de préciser quelques-unes de vos intentions, à la fois par rapport aux autorités européennes et quant à la préparation de cet événement majeur pour nos entreprises de transport, publiques ou privées.

Deux idées fondamentales des créateurs de l'Europe, en matière de politique des transports, peuvent être résumées de la manière suivante: la suppression des entraves administratives entre les Etats membres et la circulation des biens et des personnes entre ces mêmes Etats; une volonté d'harmoniser les conditions de concurrence entre les différents modes de transport, tant au niveau des conditions sociales de prestation du service qu'à celui des interventions publiques en faveur de l'un ou l'autre mode de transport.

Or, par rapport à ces deux idées, que constatons-nous sinon qu'à l'heure actuelle, la politique commune des transports présente trois déficiences graves: l'harmonisation des conditions de concurrence n'est pas arrivée au stade voulu de réalisation; les efforts, en matière de coordination des investissements en infrastructures de transports restent insuffisants; la politique menée en ce domaine reste isolée par rapport aux matières sur lesquelles elle peut exercer une influence, c'est-à-dire l'environnement, la sécurité, l'énergie, l'emploi, le développement régional!

Si chaque secteur de transport peut, à juste titre, s'interroger sur l'avenir qui lui sera réservé dans la perspective de 1993, la raison commande de constater que le débat prend souvent une tournure idéologique. L'Acte unique relance avec force les discussions sur l'harmonisation et la libéralisation. Libéraliser et harmoniser signifient-ils déréglementer? Quelle référence prévaudra, celle de la réglementation contraignante d'un Etat ou celle du plus laxiste? Au nom de l'intégration européenne, certains ne cherchent-ils pas à instaurer une politique plus libérale que la politique définie par le Traité de Rome lui-même? Quelle attitude prendra le gouvernement belge face à ces importantes questions pour nos entreprises de transport?

Le marché unique conduira à une nouvelle évaluation du fonctionnement du marché des transports en Europe, en premier lieu en ce qui concerne les disparités de concurrence entre les modes de transport — publics ou privés — et entre les politiques menées à ce sujet dans chaque pays.

En deuxième lieu, il conviendra d'étudier le financement et la tarification des infrastructures. En cela, l'Europe a des défis majeurs à relever: les réseaux ferroviaires à grande vitesse — fort discutés ces temps-ci —, la suppression des goulets d'étranglement, celle des sous-capacités, notamment dans le secteur aérien. Vous connaissez, sans nul doute, l'ensemble de ces problèmes que notre pays vit très concrètement.

En outre, les réseaux ne peuvent plus se concevoir de façon isolée; il faut penser, pour tous les modes, à la dimension internationale, ce qui suppose des choix sur les priorités à accorder à l'un ou l'autre d'entre eux, et des choix sur les coopérations internationales à mettre en œuvre. Cela suppose également des moyens à la mesure des ambitions que l'on poursuit. Il conviendra probablement — et nous ne devons pas nous en effrayer — de trouver, dans ces matières, des moyens financiers différents du financement classique par la voie budgétaire.

Cette question devrait être intégrée dans une réflexion plus large, à défaut de quoi nous serions incapables de suivre ou de mettre en concordance ambitions et moyens disponibles.

En troisième lieu, j'insiste sur le fait qu'il sera nécessaire de se pencher sur les effets de la déréglementation, si elle a lieu. Les chances, au départ, ne sont pas égales pour chacun des modes de transport. Certains, comme le rail, par sa dépendance dite historique — trop étroite aux yeux de certains — à l'égard de chaque Etat, risquent de faire les frais d'une politique qui ne tiendrait pas compte globalement de tous les aspects du problème. Or, à mon sens, le rail constitue l'un des éléments déterminants pour l'avenir, dans le secteur des transports, tant des personnes que des marchandises, en même temps qu'il répond le mieux à la préoccupante question de la protection de l'environnement.

Enfin, par la question du coût des transports, nous entrons dans le débat qui oppose les tenants d'entreprises publiques et privées, notamment quant à leurs obligations respectives et au coût d'utilisation de leurs infrastructures. La question du coût des transports se posera donc obligatoirement. Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais entendre quelques-unes de vos réflexions en la matière, disposer d'un aperçu de votre programme d'action et, le cas échéant, connaître les esquisses du calendrier sur la base duquel les travaux seront fixés, tant au niveau du Parlement que du gouvernement.

Toujours dans une perspective européenne, j'en viens, à présent, au TGV. A ce sujet, je tiens à préciser que je soutiens, pour une large part, l'action du baron Clerdent. Sensible aux contraintes et aux compétences régionales, soucieux du problème de l'environnement et des populations, face à cette réalité nouvelle, le baron Clerdent a défendu ce dossier avec intelligence et perspicacité tout en se situant dans le cadre d'un enjeu international pour notre pays, dont on a souligné la position géographique particulière.

Malgré la qualification de grande vitesse qui lui est attribuée, ce dossier reste désespérément immobile. Les études d'impact étant terminées, il est grand temps que des décisions interviennent. En effet, on ne comprendrait pas que les retards s'accumulent au risque de voir le pays rater l'occasion de s'insérer dans un réseau européen à grande vitesse.

Vous le savez, les ministres des transports concernés se réuniront, en automne, à Bruxelles. A ce moment, quelle sera l'attitude du gouvernement belge? Lors du dernier sommet franco-allemand, le président Mitterrand et le chancelier Kohl ont formulé le souhait que les deux branches nord du TGV, vers Cologne et Frankfurt, soient réalisées simultanément et terminées pour 1993, date prévue pour l'ouverture du tunnel sous la Manche. En effet, on ne peut ignorer la concomitance de la réalisation de ces liaisons internationales et de l'ouverture du tunnel sous la Manche. Tout cela modifiera profondément les circuits et la circulation des marchandises, générant ainsi des conséquences économiques.

Quelle est la position de la Belgique face à ces déclarations? Compte-t-elle les rencontrer ou s'en distancier? Quelles sont les échéances que se fixent le gouvernement belge et la SNCB?

Cette dynamique de simultanéité est suivie concrètement par la république fédérale d'Allemagne qui prévoit de réaliser Aachen-Köln pour 1993. Dans un document, que vous connaissez bien, intitulé «Complément au rapport des chemins de fer» de janvier 1989, je lis par contre au chapitre «Optimisation du projet», que la date prévue pour la ligne Bruxelles-Liège-Aachen est 1995, contrairement à la branche ouest du TGV prévue, elle, pour 1993. Le gouvernement compte-t-il suivre cette position

dite de « phasage du projet » et s'écarter ainsi des options prises par la RFA ?

Autre point sur lequel il faudra faire rapidement la clarté : le mode de financement à mettre en œuvre pour la réalisation de la grande vitesse ferroviaire en Belgique.

En effet, j'imagine aisément, et vous ne me démentirez pas, que le budget actuel de la SNCB est loin de pouvoir supporter à lui seul les investissements nécessaires. En conséquence, il faudra faire preuve d'imagination, veiller à ne pas nuire à la qualité des autres services de la SNCB, étudier l'intégration d'un certain nombre de lignes dans le réseau TGV, et permettre l'irrigation et l'utilisation optimale de ce réseau au profit de l'ensemble des Régions. Des suggestions intelligentes ont d'ailleurs été formulées en ce sens.

La SNCB conserve donc un rôle important et il convient, de toute évidence, de chercher de nouvelles formes de financement.

Je crois savoir que cette question est actuellement à l'étude en ce qui concerne la partie Bruxelles-Paris ou Lille-Bruxelles. Des contacts sont pris avec la SNI. N'est-il pas opportun d'envisager une formule de financement global de manière à ne pas être soumis à des contraintes qui empêcheraient la réalisation simultanée de l'ensemble de l'axe ?

Les problèmes de rentabilité du réseau TGV sont souvent évoqués, en général pour s'y opposer. Plus précisément, il est fait état d'une rentabilité satisfaisante, à l'ouest de Bruxelles, et d'une rentabilité moindre, voire négative, à l'est de Bruxelles. Il s'avère cependant qu'à l'est de Bruxelles, on aboutisse à ce résultat parce que la clientèle intérieure a été prise en compte de manière marginale : 600 000 voyageurs l'an sur 4 000 000 de voyageurs actuels. Si le réseau TGV concerne autant la clientèle nationale qu'internationale, pourquoi ce postulat qui fausse totalement les études de rentabilité ?

Par ailleurs, il serait déraisonnable de laisser entendre que le TGV constituerait un réseau exclusivement réservé à une clientèle de caractère international. Le TGV peut remplir d'autres missions ainsi qu'on l'observe en France et en Allemagne à l'heure actuelle.

Par ailleurs, en ce qui concerne le financement — vous le savez et vous avez développé cet aspect avec beaucoup de pertinence —, il est clair que la rentabilité du système concerne aussi la France et l'Allemagne. Dès lors, il convient qu'un consortium international prenne en compte la globalité du problème. J'appuie, à cet égard, les réflexions que vous avez menées en même temps que la Communauté économique européenne qui soutient nos efforts de rentabilisation des secteurs qui peuvent être plus délicats, comme ceux de Liège vers la frontière allemande.

Enfin, monsieur le ministre, permettez-moi, pour terminer, de revenir quelques instants à une échelle plus modeste, celle de ma région de Liège, pour aborder les problèmes de transport qui s'y posent, notamment à la suite de la décision de l'Exécutif régional wallon de renoncer à la réalisation, à Liège, du TAU, le transport automatisé urbain.

M. De Bondt. — Ce projet était un peu coûteux !

M. Mathot. — En effet, et je suis de ceux qui, depuis une quinzaine d'années, ont toujours affirmé qu'il convenait, dans une agglomération de 400 000 habitants, d'éviter de se lancer dans des investissements démesurés et insoutenables économiquement parlant. Je me suis donc opposé à l'époque — M. le ministre pourra le vérifier dans ses dossiers — à la construction d'un métro lourd à Liège, que ses services avaient suggérée en compensation de la construction d'une infrastructure similaire à Bruxelles et à Anvers. Je n'ai jamais aimé la politique des compensations préférant l'investissement judicieux, socialement appréciable et économiquement soutenable.

L'étude du TAU a été réalisée sous l'ancienne autorité nationale du département des Communications ; M. Dehaene n'a donc aucune responsabilité en la matière.

La nouvelle répartition des compétences a au moins eu le mérite — il est dommage que les critiques de cette répartition

ne puissent entendre cette leçon importante — d'obliger l'autorité régionale à réfléchir sur le fait que ce sont ses propres deniers qui sont engagés, ce qui la contraint à mesurer avec beaucoup plus de parcimonie et à ne pas s'engager dans des investissements insoutenables économiquement parlant.

Face à cette décision, je pense sincèrement que l'examen approfondi par les pouvoirs nationaux et régionaux d'une autre possibilité s'avère indispensable, à savoir l'installation d'une sorte de RER ou métro régional, en collaboration avec la SNCB.

A cet égard, une nouvelle impulsion doit être donnée à la politique des chemins de fer.

L'analyse de la situation dans les grandes métropoles permettrait de dégager une nouvelle politique pour les chemins de fer. Par ailleurs, au moment où nous discutons de l'encombrement de l'ensemble de notre réseau routier, le transport par rail offre une alternative intéressante.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de développer brièvement quelques arguments qui permettent de démontrer que mon idée n'est pas déraisonnable et que l'on peut réfléchir à des solutions aisément accessibles, dans la mesure où elles s'avèrent soutenables financièrement parlant et j'insiste sur cet aspect.

En ce qui concerne la région de Liège, toute l'infrastructure de base : voies, tunnels, électrification, est en place. Il reste à procéder à la remise en état de quais et à la mise au point de quelques installations d'accompagnement destinées à optimiser les relations routes-gares, notamment par la création de parkings de dissuasion en périphérie, aux zones d'arrêt, et par l'installation de mobiliers urbains en vue de l'accueil des voyageurs.

Il n'est nullement question de faire des gares cathédrales, mais simplement de créer des zones aisément accessibles, commodes et agréables pour les voyageurs.

Naguère, le Conseil économique wallon et la SNCB avaient annoncé leur intention de réaliser un service fréquent par rames électriques sur un tracé affectant la forme d'un huit avec Liège-Guillemins comme centre. L'une des caractéristiques du réseau de chemin de fer à Liège est, en effet, qu'il se situe au centre, non seulement à Liège-Guillemins, mais à Jonfosse et à Liège-Palais, c'est-à-dire à cent mètres de la célèbre place Saint-Lambert. L'axe ferroviaire parcourt ainsi le cœur de la cité.

Les lignes devaient permettre la jonction Ans-Flémalle — ce qui présentait l'avantage de sortir de la vallée, contrairement aux lignes de métro — via Herstal et Seraing, plaçant Liège et son centre ville à quelques minutes des communes traversées. Ce projet ne fut suivi d'aucune concrétisation réelle et permanente.

De plus, et c'est là un élément essentiel, l'effort d'information indispensable n'a pas été entrepris pour promouvoir, auprès du public, de telles formules de déplacement à l'intérieur de l'agglomération liégeoise.

Je suis très surpris d'ailleurs de voir l'effort de publicité consenti dans certaines villes, comme Paris, pour attirer le public vers le transport en commun, vers le RER et vers le métro, alors que, chez nous, il existe des lacunes et des déficiences certaines en ce domaine.

La mise en service d'un métro représente un substitut qualitativement égal au TAU, non seulement quant au tracé, mais également quant au matériel utilisé.

Dans cette optique, les trains assurant actuellement le service sont inadéquats par leur cadence horaire. La solution résiderait dans la conception d'automotrices légères, du même genre que celles du RER parisien et qui devraient être utilisées à la réalisation future du projet.

Enfin, la solution préconisée offre l'avantage de préserver le commerce et le centre ville.

Peut-on vous demander simplement, monsieur le ministre, si l'étude de faisabilité actualisée du présent projet de métro rencontre votre agrément ? Elle ne devrait pas entraîner beaucoup de dépenses et vous disposez des services compétents pour la réaliser.

Il va de soi que l'implantation du métro ne concurrencerait nullement les réseaux STIL et SNCB, demain fusionnés, mais devrait s'intégrer dans ce futur réseau en le complétant de façon optimale; on pourrait envisager ainsi l'émission d'un billet à prix unique dans l'agglomération. Ce point devrait, par ailleurs, faire l'objet de concertations entre les autorités nationale, régionale et de l'agglomération, comme nous l'avons souhaité par le biais de la réforme de l'Etat. Ce serait là le résultat du développement harmonieux d'une politique de transport logique, économique et cohérente.

Communauté économique européenne, TGV, Liège, tels sont, monsieur le Président, monsieur le ministre, les trois points sur lesquels je souhaitais retenir votre attention et susciter votre réaction. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à Mme Blomme.

Mme Blomme. — Monsieur le Président, mon intervention a pour objet les causes des nombreux accidents mortels qui surviennent, avenue Charles Quint, dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le secrétaire d'Etat étant absent, je m'adresse à vous, monsieur le ministre, car ce problème relève autant de vos compétences que de celles de l'Exécutif de la Région flamande et du secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise.

Depuis longtemps, à Berchem-Sainte-Agathe, l'avenue Charles Quint tue et le bilan s'est encore alourdi le 30 mai dernier. Une dame de soixante-six ans, fauchée par une voiture, y a perdu la vie. L'avenue Charles Quint a déjà connu des dizaines de cas de ce genre touchant des piétons de tous âges.

Il faut mettre en cause une mauvaise synchronisation des feux pour piétons ainsi que le non-respect des limitations de vitesse. Bien que la commune de Ganshoren ait placé des panneaux blancs pour rappeler que la vitesse est limitée à 60 kilomètres/heure, de nombreux automobilistes continuent à rouler à grande vitesse — 120 ou 140 kilomètres/heure — comme s'ils se trouvaient encore sur l'autoroute.

L'avenue Charles Quint constitue un axe important de pénétration dans la capitale puisqu'elle est la continuation de l'autoroute de la mer. En outre, le fait de rouler à vive allure permet de franchir tous les feux verts de l'avenue sans devoir s'arrêter à l'un d'eux.

L'avenue Charles Quint étant une ancienne voirie d'Etat relevant de la compétence de la Région bruxelloise, les deux communes cadrant cette avenue — Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren — ne peuvent mener une action efficace en matière de prévention.

MM. les ministres qui, je l'espère, transmettront ma question à M. le secrétaire d'Etat, peuvent-ils indiquer quelle solution urgente ils pourraient apporter à ce problème, telle une meilleure synchronisation des feux, le placement d'un radar et de panneaux incitant au ralentissement à la sortie de l'autoroute? Des mesures efficaces rassureraient les commerçants et les habitants de cette zone particulièrement dangereuse et meurtrière. (*Applaudissements.*)

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

De heer De Loor. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal kort gaan, zoals de vorige spreker, mevrouw Blomme.

In het verslag heb ik gelezen dat het luchtverkeer de jongste jaren met sprongen vooruit is gegaan. Dat wordt ook bevestigd door de cijfers. Naar aanleiding van de bespreking van uw begroting wil ik het even hebben over de aanleg van een privaat luchtvaartterrein te Zottegem, een stadje in het zuiden van Oost-Vlaanderen waar ik tot voor kort burgemeester was.

Eind vorig jaar leverde het bestuur der Luchtvaart een toelating af voor het openstellen van een vliegveld voor lichte vliegtui-

gen in de deelgemeente Oombergen. Dat gebeurde tegen de zin van de plaatselijke bevolking en tegen het advies van niet minder dan drie instanties, namelijk het Ruilverkavelingscomité-Balegem, omdat het terrein gelegen is in een ruilverkavelingsblok, het college van burgemeester en schepenen van Zottegem nadat het daaromtrent de bevolking had geraadpleegd en de gemachtigde ambtenaar van AROL, omdat het terrein gelegen is in een agrarisch gebied.

In uw antwoord op mijn parlementaire vraag van 6 december 1988 stelt u, mijnheer de minister, dat het bestuur der Luchtvaart machtiging verleende voor het aanleggen van het vliegveld op basis van de volgende feiten: ten eerste, dat er werd vastgesteld dat de eisen inzake vliegveiligheid werden vervuld; ten tweede, dat uit een van het ministerie van Openbare Werken uitgaand document blijkt dat het departement geen opmerkingen had inzake verkeershinder op de nabijgelegen rijksweg Geraardsbergen-Gent. Sedert het vliegveld in gebruik is, zijn er echter al verscheidene ongevallen met gekwetsten gebeurd, ingevolge het laag overvliegen van de rijksweg. Ten derde, dat er in de provincie Oost-Vlaanderen sedert het verdwijnen van de vliegvelden van Sint-Denijs-Westrem en Aalst geen enkel vliegveld meer is. In de toelating werden door het bestuur der Luchtvaart 21 voorwaarden gesteld waaraan de uitbater van het vliegveld zich diende te houden.

Gedurende de vijf maanden dat het vliegveld in gebruik is, is er bij de bevolking een storm van protest ontstaan die nog steeds aangroeit. Het blijkt dat er vandaag een artikel over is gepubliceerd in *Gazet van Antwerpen*. Dat protest komt niet alleen van de bewoners van Zottegem, maar ook van deze van omliggende gemeenten, zoals Herzele, Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem.

Deze spontane reactie is normaal en begrijpelijk wanneer u weet dat in die rustige streek, waar de poort van de Vlaamse Ardennen is gelegen, tijdens de weekends de rust voortdurend wordt verstoord door tientallen vlieggruigies die het luchtruim doorkruisen, met de daarbij horende geluidshinder. U moet tevens weten dat de streek van Zottegem, Herzele en Sint-Lievens-Houtem een streek is waar vooral pendelaars wonen, waar de bevolking tijdens het weekend graag van enige rust geniet.

Deze week nog heeft de Rijksuniversiteit van Gent een studie gepubliceerd waaruit blijkt dat de provincie Oost-Vlaanderen arm is aan gebieden waar de stilte heerst. Zuidoost-Vlaanderen was tot voor kort nog zulke rustige streek al werd zij de jongste tijd wel geplaagd door vluchten op lage hoogte, waartegen wij trouwens met andere parlementsleden uit onze streek hebben geprotesteerd.

Mijnheer de minister, wij vragen u het bestuur der Luchtvaart opdracht te geven de toelating voor de uitbating van een vliegveld aan een nieuw en ernstig onderzoek te onderwerpen. Wij zijn van oordeel dat niet aan alle voorwaarden — ik heb daarnet gezegd dat er 21 zijn — is voldaan, vooral niet aan die inzake geluidshinder. De intrekking van de uitbatingvergunning van het vliegveld zou vele duizenden mensen genoeg doen en zou vooral aan onze streek de rust terugschenken waarop ze recht heeft. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Dames en heren, ik stel voor onze werkzaamheden te onderbreken.

Je vous propose d'interrompre ici nos travaux. (*Assentiment.*)

Wij zetten deze bespreking vanmiddag te 15 uur voort.

Nous poursuivrons cette discussion cet après-midi à 15 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(*De vergadering wordt gesloten te 12 h 50 m.*)

(*La séance est levée à 12 h 50 m.*)

2808