

SEANCES DU VENDREDI 24 NOVEMBRE 1989  
VERGADERINGEN VAN VRIJDAG 24 NOVEMBER 1989ASSEMBLEE  
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DE L'APRES-MIDI  
NAMIDDAGVERGADERING

## SOMMAIRE:

## CONGE:

Page 628.

## MESSAGES:

Page 628.

Chambre des représentants.

## COMMUNICATION:

Page 628.

Abus de puissance économique.

## PROJET DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 1990.

Discussion générale (Reprise). — Section: Prévoyance sociale (Reprise). — *Orateurs*: Mme Harnie, MM. Lenfant, Gevenois, Valkeniers, M. Busquin, ministre des Affaires sociales, M. Delizée, secrétaire d'Etat à la Santé publique et à la Politique des Handicapés, adjoint au ministre des Affaires sociales et, en ce qui concerne le Fonds national de reclassement social des handicapés, au ministre de l'Emploi et du Travail, p. 629.

## INHOUDSOPGAVE:

## VERLOF:

Bladzijde 628.

## BOODSCHAPPEN:

Bladzijde 628.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

## MEDEDELING:

Bladzijde 628.

Misbruik van economische machtspositie.

## ONTWERP VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1990.

Algemene beraadslaging (Hervatting). — Afdeling: Sociale Voorzorg (Hervatting). — *Sprekers*: mevrouw Harnie, de heren Lenfant, Gevenois, Valkeniers, de heer Busquin, minister van Sociale Zaken, de heer Delizée, staatssecretaris voor Volksgezondheid en Gehandicaptenbeleid, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en, wat betreft het Rijksfonds voor sociale reclassering van de minder-validen, aan de minister van Tewerkstelling en Arbeid, blz. 629.

Section: Agriculture. — *Orateurs*: MM. Marchal, Capoen, Mouton, M. De Keersmaeker, secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture, adjoint au ministre des Affaires étrangères, p. 637.

Section: Affaires économiques. — *Orateurs*: M. Geeraerts, M. Claes, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques et du Plan, chargé de la restructuration du *ministerie van Onderwijs*, p. 641.

Section: Communications. — *Orateurs*: MM. Appeltans, rapporteur, Vandermarliere, M. le baron Clerdent, MM. De Bondt, Op 't Eynde, Bouchat, Antoine, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 643.

Afdeling: Landbouw. — *Sprekers*: de heren Marchal, Capoen, Mouton, de heer De Keersmaeker, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, blz. 637.

Afdeling: Economische Zaken. — *Sprekers*: de heer Geeraerts, de heer Claes, Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken en het Plan, belast met de herstructurering van het ministerie van Onderwijs, blz. 641.

Afdeling: Verkeerswezen. — *Sprekers*: de heren Appeltans, rapporteur, Vandermarliere, baron Clerdent, de heren De Bondt, Op 't Eynde, Bouchat, Antoine, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 643.

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

M. Mouton, secrétaire, prend place au bureau.  
De heer Mouton, secretaris, neemt plaats aan het bureau.

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

La séance est ouverte à 14 h 5 m.  
De vergadering wordt geopend te 14 h 5 m.

CONGE — VERLOF

M. Bourgois, pour d'autres devoirs, demande d'excuser son absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heer Bourgois, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 23 novembre 1989, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1° Relatif à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale;

Bij boodschappen van 23 november 1989, zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1° Houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid;

— Renvoi à la commission des Affaires sociales.

Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

2° Ajustant le budget du ministère des Affaires économiques de l'année budgétaire 1989.

2° Houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Economische Zaken van het begrotingsjaar 1989.

— Inscrit à l'ordre du jour.

Op de agenda geplaatst.

COMMUNICATION

*Abus de puissance économique*

MEDEDELING

*Misbruik van economische machtspositie*

M. le Président. — Conformément à l'article 26 de la loi du 27 mai 1960 sur la protection contre l'abus de puissance économique, le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques et du Plan transmet au Sénat le vingt-cinquième rapport aux Chambres législatives sur l'application de la loi susvisée.

Bij toepassing van artikel 26 van de wet van 27 mei 1960 tot bescherming tegen het misbruik van economische machtspositie, zendt de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken en het Plan aan de Senaat het vijftiëntigste verslag

aan de Wetgevende Kamers over de toepassing van vermelde wet.

— Renvoi à la commission de l'Economie.

Verwezen naar de commissie voor de Economische Aangelegenheden.

**M. le Président.** — Il est donné acte de cette communication au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques et du Plan.

Van deze mededeling wordt aan de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken en het Plan akte gegeven.

#### ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1990

##### *Hervatting van de algemene beraadslaging*

#### PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET GENERAL DES DEPENSES POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1990

##### *Reprise de la discussion générale*

**De Voorzitter.** — Dames en heren, wij hervatten de algemene beraadslaging van het ontwerp van wet houdende de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1990, afdelingen Sociale Voorzorg, Volksgezondheid en Leefmilieu.

Nous reprenons la discussion générale du projet de loi concernant le budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 1990, sections Prévoyance sociale, Santé publique et Environnement.

Het woord is aan mevrouw Harnic.

**Mevrouw Harnic.** — Mijnheer de Voorzitter, onze uiteenzetting beperkt zich tot één doch zeer belangrijk probleem, namelijk de betalingen van de tegemoetkomingen aan de minder-validen.

Zoals in de Kamer hebben wij een amendement ingediend waardoor wij de budgettaire middelen voor de betalingen van de tegemoetkomingen aan minder-validen willen verhogen met 1 miljard. Wij steunen daardoor de verwachtingen van 150 000 leden van de Vlaamse en de Franstalige Federatie van gehandicapten, evenals de Franstalige en Nederlandstalige Katholieke Vereniging voor gehandicapten.

Hiervoor zijn twee belangrijke redenen.

Een eerste reden is dat wij willen ingaan op de opmerking van het Rekenhof, die wij terugvinden in de Algemene Uitgavenbegroting 1990, pagina 250, waarmee de regering geen rekening hield.

Een tweede reden is dat wij van oordeel zijn dat het positieve beleid van inhaaloperatie moet worden voortgezet.

Tijdens de commissiebesprekingen, waarop ik niet aanwezig kon zijn, waren er reacties als: we gaan er toch geen politieke zaak van maken! Wij wensen dit probleem te bespreken, niet om oppositietaal te laten horen, maar omdat we het voldoende belangrijk vinden om het te bespreken.

Om ons amendement te staven, zal ik dieper ingaan op de werkelijkheid en op onze wensen voor de toekomst.

inzake gehandicaptenbeleid was het voor de regering prioritair de enorme achterstand in de afhandeling van aanvragen van minder-validen voor een tegemoetkoming in te halen. Zij kwam hiermee tegemoet aan een van de voornaamste verzuchtingen van de gehandicaptenverenigingen. De sterke toename van het aantal aanvragen waarmee de onderbemande administratie van de dienst minder-validen van het ministerie van Sociale Voorzorg werd geconfronteerd, leidde tot volgende achterstanden in de te behandelen dossiers: december 1985: 31 000, december 1986: 45 000, december 1987: 75 000, juni 1988: 85 000.

Hierdoor ontstonden, tussen de datum van aanvraag en het meedelen van de beslissing, wachttijden van 12 tot 24 maanden, een voor een bijstandsregeling onaanvaardbare periode.

De tweede fase was er een van positieve aanpak en vooruitgang. In uitvoering van het regeerakkoord besliste de Minister-raad voor de dienst minder-validen 40 tewerkgestelde werklozen aan te werven. Hierdoor was de achterstand in juni 1989 teruggebracht tot ongeveer 63 000 dossiers, dit wil zeggen een vooruitgang met bijna 23 000 dossiers. De gemiddelde wachttijd varieerde nog van 9 tot 15 maanden. Het maandelijks rendement van de dienst minder-validen bedroeg in het verleden 4 à 5 000 dossiers en werd nu bijna verdubbeld. Bij dit tempo had men in de loop van 1990 de achterstand kunnen terugbrengen tot het normale volume van dossiers in behandeling van ongeveer 40 000 eenheden met een gemiddelde wachttijd van 6 tot 9 maanden.

In een derde fase komt deze evolutie echter duidelijk in het gedrang. De inhaalbeweging en de daaraan gekoppelde betaling van achterstallige uitkeringen resulteren in een overschrijden van het initieel uitgetrokken budget voor 1989, dat 22,6 miljard bedroeg. Ook het Rekenhof verwijst hiernaar.

Tijdens de zomermaanden besliste de Ministerraad het budget voor 1989 op 26 miljard te blokkeren; nochtans werd de minimumbehoefte op 26,7 tot 26,9 miljard geraamd. Om binnen dit budget te kunnen blijven besliste de dienst minder-validen, op last van staatssecretaris Delizée, de inhaaloperatie stop te zetten en sinds augustus van dit jaar worden geen beslissingen meer medegedeeld aan gehandicapten die voor het eerst een aanvraag tot het bekomen van een tegemoetkoming indienden. Er zijn aanvragen bij die dateren van 1967.

Wij vragen de minister dan ook of hij deze beslissing handhaaft. Wij kunnen niet aanvaarden dat, om strikt budgettaire redenen, mensen met een handicap die vaak geen andere bron van inkomsten hebben, opnieuw maandenlang het recht op een vervangingsinkomen wordt ontzegd.

Deze begroting laat weinig of geen financiële ruimte voor het voortzetten van de inhaaloperatie. Zulks druist ook volkomen in tegen de regeringsverklaring. Indien die beslissingen gehandhaafd blijven, lopen de achterstand en de wachttijden ontegensprekelijk opnieuw op. Daarmee kunnen wij helemaal niet akkoord gaan en daarom hebben wij dit amendement opnieuw ingediend.

**M. le Président.** — La parole est à M. Lenfant.

**M. Lenfant.** — Monsieur le Président, mon exposé portera essentiellement sur la politique de santé et les multiples problèmes qui s'y posent.

Dans tous les pays de l'OCDE, au cours des 25 dernières années, les dépenses de santé ont absorbé une part de plus en plus grande du produit national brut. Si cette évolution est liée, pour une part relativement faible, au facteur démographique, l'augmentation des prix des soins médicaux et l'augmentation de l'utilisation et de l'intensité des soins ont pris la plus grande part dans ces dépenses.

L'augmentation des prix des soins médicaux est liée à la liberté qu'ont les professionnels de la santé de décider du type et du volume des soins à donner et aux progrès des technologies médicales induisant cette demande.

L'augmentation de l'utilisation et de l'intensité des soins, quant à elle, est indiscutablement liée à la gratuité des soins médicaux et au vieillissement de la population. Cela se manifeste de façon flagrante chez les VIPO.

Cette situation ira en s'intensifiant: la population vieillira de plus en plus; la durée de vie de chacun d'entre nous progressera encore, ce qui accentuera la demande de soins, les personnes âgées souffrant quasiment toutes de l'une ou l'autre, si ce n'est de plusieurs maladies chroniques. Les possibilités de traiter ces maladies chroniques iront en s'accroissant avec l'amélioration des techniques de diagnostic et des moyens thérapeutiques auxquels la population fera appel, informée qu'elle sera par les médias de l'existence de ces moyens et confortée à les utiliser

par les médecins dont le rôle est de soigner les patients en utilisant tous les moyens disponibles.

Si la diminution des dépenses en allocations familiales et en instruction publique se poursuivra du fait de la dénatalité, elle ne permettra pas de combler le trou occasionné par l'augmentation importante des dépenses non seulement pour les pensions, mais aussi pour les soins de santé.

La Belgique est un des pays qui a le plus freiné les dépenses de santé et cette évolution continuera. La limitation du nombre de lits d'hôpitaux et la lutte contre la surconsommation par l'organisation d'enveloppes en biologie clinique et en imagerie médicale ont servi à réaliser cette diminution des dépenses. Ne faudrait-il pas revoir les enveloppes des laboratoires de biologie clinique qui ont peut-être trop favorisé ceux qui avaient des chiffres d'affaires importants? La limitation du nombre de médecins eut été un moyen efficace dans la réduction des dépenses de santé. Un autre choix a été opéré: laisser se multiplier le nombre de médecins. Dans quel but?

Le grand nombre de médecins a favorisé la surconsommation comme l'ont d'ailleurs favorisée la nécessité de compenser une insuffisance de moyens financiers au niveau des hôpitaux et la possibilité laissée à des laboratoires commerciaux et industriels d'intervenir dans le domaine des soins de santé sans contrôle sérieux. On a également essayé pendant quelque temps, par des restrictions d'achat d'équipement hospitalier — je pense particulièrement au scanner — de limiter la demande et l'offre de soins.

Vous vous êtes attaché, monsieur le ministre, à résoudre tous ces problèmes. D'autres solutions ont été préconisées. Il serait inconcevable de supprimer le tiers-payant parce que beaucoup de patients n'ont pas la capacité financière de faire face au coût élevé engendré par le recours à toutes les techniques sophistiquées; les patients reporteront à plus tard les examens à réaliser; la maladie s'aggravera et le coût en sera bien plus important. Il faudrait même à nouveau permettre le tiers-payant en consultation pour les cas sociaux.

Une autre solution à la surconsommation serait l'introduction d'un ticket modérateur, mais il ne pourrait être introduit que si, en même temps, on augmente les moyens financiers des patients; sinon, cette solution serait défavorable aux gens qui disposent de petits revenus. La participation aux coûts de la santé en hospitalisation et en biologie par un ticket modérateur ou dans les soins non remboursés, est loin d'être négligeable; elle grève lourdement le budget des malades, en particulier des malades chroniques.

J'ai reçu à ma permanence, voici quelques jours, un malade qui a dû subir dix interventions au cours des dernières années. Les soins médicaux et hospitaliers, en ce compris les médicaments et la kinésithérapie, lui ont coûté hors intervention de l'INAMI sept cent mille francs. Et il n'a pas eu recours à une chambre particulière. Il est dans la misère et sa famille également.

La participation de l'Etat au régime des VIPO ne cessant de diminuer, le système « soins de santé » est également en difficulté. L'Etat ne respecte donc pas ses contrats avec les citoyens. Sans doute est-il en situation difficile du fait de la dette publique et des charges en intérêts de cette dette. Jusqu'à présent pourtant, le seul contrat qu'il ait respecté est celui qui le lie à ses créanciers. Très peu de mesures efficaces, sources d'économies importantes et de longue durée, ont été prises.

Je répète donc la question que j'ai déjà posée très souvent à cette tribune: lorsque l'Etat rompt tous ses contrats avec tous les citoyens, est-il encore obligé de respecter celui-là malgré les règles du marché? La dette publique et les intérêts de cette dette paralysent et risquent, si aucune mesure sérieuse n'est prise à ce niveau, de paralyser encore longtemps non seulement l'Etat mais aussi les Communautés et les Régions, même si cette dette et les intérêts qui en découlent permettent enfin plus de rigueur dans la gestion.

Le vieillissement de la population et la pénurie de main-d'œuvre spécialisée, même s'il existe encore plusieurs centaines de milliers de chômeurs, posent le problème de l'âge de la

retraite: beaucoup de personnes âgées de soixante à soixante-cinq ans et plus ont conservé une santé leur permettant de continuer leur activité. Elles ne cessent le travail que parce que le montant de leur pension leur permet heureusement de le faire. La prolongation de l'activité, à condition que la baisse du chômage se poursuive, permettrait de faire rentrer davantage de cotisations sociales, encore qu'il conviendrait de revoir le système des cotisations sociales qui pénalise injustement les entreprises pourvoyeuses d'une main-d'œuvre importante. Il serait sans doute urgent de faire porter le poids des charges sociales sur l'ensemble des produits fabriqués et vendus dans notre pays ce qui élargirait quelque peu l'assiette des prélèvements.

La progression des techniques médicales permettra de sauver et de prolonger de plus en plus de vies humaines, de traiter des maladies jusqu'ici incurables, d'améliorer des traitements connus, d'utiliser de nouveaux médicaments de plus en plus chers. Beaucoup reste en effet à faire, qu'il s'agisse des traitements du cancer, de maladies cardio-vasculaires, du sida et de bien d'autres maladies. Davantage reste encore à faire dans la recherche concernant les maladies des personnes âgées.

Si la prévention peut faire beaucoup — mais fait-on vraiment assez? — dans le domaine du cancer, des maladies cardiovasculaires, des maladies sexuellement transmissibles, on connaît très peu de choses concernant les maladies gériatriques et leur prévention. Ne conviendrait-il pas d'aider davantage la recherche dans ce domaine? Ne faudrait-il pas améliorer la prévention par des programmes de dépistage systématique, des campagnes favorisant une alimentation équilibrée et la pratique de l'exercice physique?

De même, il serait particulièrement utile de développer des programmes pour la sécurité en vue d'éviter les accidents de la route, les accidents du travail — où l'alcoolisme joue un rôle important — les accidents domestiques, en particulier chez les enfants, occasionnés essentiellement par l'imprévoyance des parents et l'insécurité de grand nombre de jouets et d'appareils ménagers.

La lutte contre la surconsommation médicale doit être poursuivie — on ne sera jamais assez sévère à son égard —, mais en améliorant d'abord les structures existantes qui fonctionnent mal faute de moyens adéquats pour être efficaces. Je pense en particulier à la Commission des profils incapable de préciser la liste des actes techniques prescrits ou pratiqués par médecin et par malade et le nombre d'hospitalisations prescrites par médecin. Ceci relativise le nombre d'actes techniques pratiqués par un médecin par rapport à un autre puisqu'on ne tient pas compte de sa pratique totale.

A quoi cela sert-il alors d'introduire des fonctionnaires de l'INAMI et des magistrats du travail dans les conseils provinciaux et les conseils d'appel puisque, de toute façon, personne ne pourra déterminer si, de façon réelle, un médecin surconsomme, sauf s'il pratique dix ou vingt fois plus d'examens qu'un autre médecin? Mais cela suffit-il comme critère? On se trouve alors devant la toute grande fraude comme celle dont on parle en ce moment. Nous aurons l'occasion d'en parler lors de la discussion de la loi-programme et du projet de loi relatif à l'Ordre des médecins.

J'ajoute que les médecins-inspecteurs de l'INAMI n'ont pas toujours, par manque de pratique médicale, une compétence suffisante pour juger de l'opportunité diagnostique et thérapeutique des prescriptions effectuées par les médecins. La présence de magistrats en nombre plus important ne sera pas plus efficace puisque 80 p.c. des condamnations prononcées dans les conseils provinciaux sont supprimées en conseil d'appel où les magistrats ont une voix prépondérante tout simplement parce qu'ils exigent des preuves absolues et qu'ils ne veulent pas condamner un médecin en l'absence de preuves formelles.

Tout devient évidemment possible si l'on médite ce que vous avez dit, monsieur le ministre, en parlant de surconsommation à la Chambre. Permettez-moi de citer un extrait du rapport de la Commission spéciale pour l'examen des budgets de la Chambre: «La nouvelle Commission des profils structurée par chambre provinciale et non plus nationale pénalisera le médecin

coupable de surconsommation, en diminuant ses remboursements, sans juger ses arguments thérapeutiques.» L'arbitraire pourrait ainsi entrer par la grande porte, à moins que vous ne voulez pas là ne fustiger que les gros surconsommateurs; dans ce cas, vous avez raison. La liberté a aussi ses limites.

Vous avez aussi proposé une réflexion sur le sens et les limites de l'utilisation des découvertes scientifiques médicales, question éthique particulièrement importante et délicate. Refusera-t-on à tous les patients ou à certains d'entre eux l'accès aux découvertes scientifiques médicales et donc aux soins? Attendra-t-on d'être tout à fait certain que ces techniques ou ces médicaments permettent une guérison totale? Les patients disposant de moyens financiers importants pourront recourir à ces techniques dans les pays étrangers où elles seront disponibles. Il ne s'agit pas d'une simple hypothèse; certains pays ont déjà montré l'exemple et limité l'accès aux greffes, notamment.

De la limitation de l'accès aux soins à l'euthanasie, en passant par le refus aux personnes en phase terminale de la maladie ou aux malades séniles de recourir à des technologies coûteuses ou à des traitements intensifs pour les maintenir en vie, il n'y a qu'un pas que certains sont déjà occupés à franchir. Il faut, en tout cas, y réfléchir avec prudence.

Sans doute conviendrait-il de recourir davantage aux soins à domicile, mais la réduction des familles, les séparations, les divorces font que de plus en plus de personnes âgées sont seules. Personne, dans l'entourage familial, ne peut s'occuper d'elles; elles doivent, par conséquent, souvent recourir à l'hôpital, aux homes, aux services gériatriques. Les soins à domicile qui devront être accessibles à tout le monde, coûteront très cher, surtout s'il faut veiller à la présence d'accompagnants, au cas où la famille ne peut s'en charger.

J'en profite, monsieur le ministre, pour vous demander où en est l'intervention financière pour les soins à domicile; un accord avec les Communautés est-il en voie de réalisation? Des expériences limitées ont-elles été réalisées? Avec quel résultat? Ne faudrait-il pas envisager également une allocation pour la personne qui arrêterait son travail, afin de s'occuper d'une personne âgée ou malade à son domicile?

Tous les moyens devront être utilisés pour que le meilleur rapport coût-bénéfice soit assuré au niveau des soins de santé; mais il faut savoir dès aujourd'hui que ce coût ira en augmentant, à la fois parce que les techniques médicales continueront à progresser, que chacun voudra en bénéficier et que, par ailleurs, l'évolution démographique, l'isolement des personnes et la nécessité d'une aide et de soins beaucoup plus importants se poursuivront. Une contribution de l'Etat ou des Communautés pour ceux qui ont des moyens limités sera toujours indispensable. Il faudra économiser partout.

Aussi, ai-je été assez surpris de constater que vous avez demandé à l'INAMI de ne pas réclamer aux mutuelles les 27 milliards qu'elles lui doivent; il ne s'agit d'ailleurs plus aujourd'hui de 27, mais bien de 42 milliards environ. Sans doute, une part de cette dette est-elle liée aux difficultés structurelles et notamment à l'insuffisance des cotisations payées par des personnes âgées. Mais une part de cette ardoise doit être récupérée, car elle est tout simplement liée à un clientélisme organisé par ces mêmes mutuelles et à une gestion laxiste. Comme la profession médicale a ses médecins surconsommateurs, les mutuelles n'échappent pas non plus à ce travers. Peut-on accepter deux poids et deux mesures? Peut-on demander aux citoyens de consentir autant d'efforts, si des cadeaux injustifiés sont octroyés à certains?

Je connais votre volonté d'assainir le domaine des soins de santé, monsieur le ministre, et je ne doute pas un seul instant de votre impartialité dans la réalisation de vos objectifs. Vous serez sans aucun doute aussi intransigeant à l'égard des uns et des autres.

Je ne voudrais pas terminer, monsieur le ministre, sans dire combien j'ai apprécié votre décision d'instaurer une assurance-maternité permettant de solidariser la charge que représente pour l'employeur l'obligation de payer le salaire garanti en cas de grossesse ou d'accouchement d'un membre de son personnel, ainsi que l'accélération du paiement des allocations familiales.

Sans pouvoir dire que le gouvernement mène enfin une politique familiale, il faut reconnaître que ces améliorations méritent qu'on les rappelle. Je ne crois cependant pas que le retard apporté au paiement des allocations familiales soit uniquement lié à des ratés dans la filière administrative; il y a incontestablement, du côté des caisses d'allocations familiales, de la mauvaise volonté lorsque, par exemple, elles traînent dans l'envoi des documents nécessaires en cas de changement de caisse, lorsqu'elles reçoivent des certificats d'une école de jour où le directeur a omis de cocher que l'élève suivait les cours du jour et que la caisse tarde à renvoyer le certificat et ne paie pas les allocations familiales pendant plusieurs mois, attendant, soi-disant, que le dossier soit à nouveau en ordre.

Il devient urgent de réformer le régime d'une manière radicale en supprimant la multiplicité des caisses et en instaurant un droit de l'enfant.

Par ailleurs, j'espère également que le système des avances sur créances alimentaires, limité, aujourd'hui, aux seuls enfants, sera étendu.

**M. Busquin**, ministre des Affaires sociales. — Le problème lié aux créances alimentaires dépend davantage de mon collègue de la Justice, M. Wathelet. Je l'ai d'ailleurs invité à organiser une concertation sur ce sujet. Par conséquent, vous devriez l'interroger.

**M. Lenfant**. — Je vous remercie, monsieur le ministre. Je voudrais aussi insister sur la nécessité d'établir une charte des assurés sociaux. Chaque assuré social doit recevoir son dû sans retard, sans intervention politique, avec paiement d'intérêts de retard si la responsabilité de ce dernier incombe à l'administration. Les documents doivent être compréhensibles par tous.

Il faut plus de transparence et d'efficacité et davantage d'initiatives du côté de l'administration; en d'autres termes, une administration plus responsable et moins politisée. Le traitement des dossiers des handicapés devra encore être accéléré. Les moyens financiers nécessaires devront être prévus à cet effet.

En résumé, je dirai qu'il faut rechercher, au niveau des dépenses pour les soins de santé, le meilleur rapport «coût-bénéfice» en étant également sévère vis-à-vis de toutes les déviations, sans agressivité inutile mais sans faillir et ce, dans l'intérêt du patient et du contribuable.

Au vu de l'évolution démographique, une politique familiale est urgente et, enfin, chaque assuré social doit être traité comme un être humain.

Je termine en vous assurant, monsieur le ministre, de toute notre confiance. (*Applaudissements.*)

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

**M. Gevenois**. — Monsieur le Président, si nos habitudes de travail, en commission, ont changé à la suite de la modification de la méthode d'examen du budget général, le ministère des Affaires sociales n'a pas changé les siennes qui, d'ailleurs, sont excellentes.

En effet, dans le budget qu'il nous présente, il garde les mêmes objectifs que ceux qu'il s'était précédemment fixés. Ceux-ci visent, à terme, à atteindre un équilibre de la sécurité sociale tout en offrant les meilleurs soins et en assurant un retour du cœur.

Lorsque nous discuterons de la loi-programme, nous aurons l'occasion de parler plus en détail des mesures proposées. Cependant, nous pouvons d'ores et déjà dire — personnellement, je l'affirme — que nous marquons notre accord le plus complet sur les propositions gouvernementales.

Au cours de ces dernières années, le souci de dépenser moins d'argent a été prépondérant. Cette préoccupation a souvent conduit le précédent gouvernement à prendre des mesures touchant les personnes. Partant certaines d'entre elles ont vécu des situations difficiles. Je pense particulièrement à celles dénommées «les nouveaux pauvres».

L'actuel gouvernement n'a pas fondamentalement changé de méthode, mais le ministre a changé la façon d'atteindre le but qu'il s'est assigné. Il ne s'attaque plus aux victimes du système, mais tente de rendre les dirigeants plus responsables des actes qu'ils posent en vue de réduire les dépenses.

Lorsque le ministre a levé au coin du voile masquant l'organisation de dépenses exagérées et abusives dans le domaine de la biologie clinique, certains parmi nous ont crié à l'exagération. Je crois qu'aujourd'hui, il n'est plus nécessaire de vouloir prouver qu'il avait raison; la justice va s'en charger. Et, si l'on en croit la presse, il n'est pas exclu que d'autres affaires soient mises à jour dans les semaines à venir. Dans la première affaire de fraude et de détournement découverte, on ne parle pas en millions, mais en milliards.

Le ministre portera aussi son attention vers deux autres secteurs, l'imagerie médicale et la pharmacie où, si l'on ne peut penser que les mêmes scandales se répètent, il est notoire que les abus sont nombreux et fort onéreux pour la société et, en particulier, pour l'assurance maladie-invalidité.

Il faut absolument débusquer et éliminer tous les tricheurs, les faire payer et rembourser ce qu'ils ont accaparé indûment.

Dans sa démarche, le ministre a aussi pensé devoir améliorer la perception des cotisations de manière à augmenter les recettes de la sécurité sociale, secteur quelque peu oublié par les réformes jusqu'à présent.

Il n'imaginait certainement pas qu'il allait être aidé par le destin, par le biais d'une malheureuse affaire qui a permis de mettre en plein jour des pratiques aussi délictueuses que celles qui ont été dévoilées. Aux pourvoyeurs de main-d'œuvre, succèdent les fausses déclarations et, aujourd'hui, le travail au noir des autocaristes. Où va-t-on s'arrêter? Je crois que nous ne sommes pas au bout de nos surprises!

Quoi qu'il en soit, il est bon, pour la sécurité sociale et pour la société elle-même, que ces malfaisants soient débusqués.

D'autres mesures, comme l'accélération de l'encaissement des cotisations payées par les employeurs aux secrétariats sociaux, donneront le même résultat.

Je pense, monsieur le ministre, que tout se déroule comme vous le souhaitez, comme nous le souhaitons. Votre scénario était bon, mais des acteurs sont venus s'ajouter à la distribution pour en améliorer le déroulement.

Par ailleurs, outre l'équilibre de la sécurité sociale que vous voulez réaliser, vous avez aussi pensé au « retour du cœur ». Vous vous êtes préoccupé des mères, des futures mères, ces jeunes femmes mal aimées dans le travail parce qu'un jour, elles devraient s'absenter pour raison de grossesse.

Aux prix d'une très faible majoration du taux de cotisation des employeurs, vous allez créer parmi eux une solidarité vis-à-vis du travail féminin. Solidarité et égalité puisque à l'avenir, hommes et femmes pourront être mis sur le même pied quant à l'accessibilité du travail; solidarité et égalité entre les femmes elles-mêmes, qu'elles soient ouvrières ou employées.

Cette petite révolution en faveur de la femme, de l'enfant et de la famille sera confortée par la régularisation du paiement, souvent tardif et irrégulier, des allocations familiales. Quand on sait l'importance que peut avoir pour certains ménages, le versement des allocations à date prévue, on ne peut que se réjouir de l'initiative qui a été prise.

La création d'un Fonds spécial de solidarité destiné à intervenir sous certaines conditions dans le coût des prestations pour lesquelles l'assurance soins de santé n'intervient pas, prouve votre sensibilité aux problèmes de certains, de même que vos bonnes intentions.

Je citerai enfin, sans les commenter, quelques mesures que vous comptez prendre et qui vont toutes dans le même sens: l'adaptation de la nomenclature concernant les soins à domicile, l'augmentation des moyens financiers pour le Fonds d'équipements collectifs, les améliorations du régime des accidents de travail, l'extension de la liste des maladies professionnelles reconnues par le Fonds, l'augmentation sélective des indemnités

minimum pour invalides et l'augmentation de 2 p.c. des indemnités des ouvriers mineurs au 1<sup>er</sup> janvier 1990.

Je crois qu'en ce qui concerne ce budget, le « retour du cœur » est bien là!

Le ministre nous avait promis beaucoup de travail, ce qui est le cas puisque nous devons examiner de nouveaux projets de loi concernant les mutuelles, l'Ordre des médecins — M. Lenfant vient de les rappeler —, la Banque carrefour — ce projet a été voté hier à la Chambre — et le nouveau projet sur l'assurance maladie-invalidité, suite aux tables rondes, dont l'organisation a débuté il y a un an.

Les nouvelles réglementations devraient apporter beaucoup de changements au niveau de l'organisation des soins, dans ce pays, et nous devrions examiner le budget 1991 de la Prévoyance sociale sur de nouvelles bases.

Nous attendons que ces projets nous parviennent; nous les étudierons avec le plus grand soin et un maximum de diligence car c'est nécessaire. Nous recevrons vraisemblablement sous peu le projet relatif à la Banque carrefour; nous l'examinerons vite et bien, pour qu'il soit applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier, comme vous le souhaitez.

Monsieur le ministre, nous sommes à votre disposition pour poursuivre cette politique car elle est valable. (*Applaudissements.*)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Valkeniers.

**De heer Valkeniers.** — Mijnheer de Voorzitter, volgens het verslag van Kamer en Senaat heeft de minister, in zijn uiteenzetting, herhaaldelijk gesproken over de responsabilisering van de betrokkene. In de tekst staat echter bijna niets over de verantwoordelijkheid van de patiënt. Ik weet niet of men daar bang voor is, maar ik ben er persoonlijk van overtuigd dat de patiënt een deel van de verantwoordelijkheid voor zijn gezondheid moet dragen.

Het is al te gemakkelijk om alles af te wentelen op de verstrekkers van verzorging, op de mutualiteit, op het RIZIV of op de minister. Ik pleit dus voor de responsabilisering van de patiënt.

U sprak ook vaak over de solidariteit, mijnheer de minister.

In Wallonië hoort men niet graag spreken over de federalisering van de sociale zekerheid. De kosten voor de sociale zekerheid liggen immers in Wallonië merklijk hoger dan in Vlaanderen.

Het standpunt van de Volksunie vindt in Vlaanderen meer en meer steun op verscheidene niveaus. Het Verbond van de Vlaamse geneesheren, de Vlaamse ziekenfondsen en ook de LBC steunen het standpunt van de Volksunie.

Onlangs zei gemeenschapsminister Weckx: « Wanneer de solidariteit inhoudt dat men van de andere kant misbruiken laat bestaan en wanneer de solidariteit inhoudt dat er niet meer kan worden gepraat met het nationaal niveau, dan zal de communautarisering van de Sociale Zekerheid en van de Volksgezondheid een feit zijn. »

Wanneer men eerlijk te werk gaat, als men geen misbruiken pleegt en niet profiteert, dan zullen deze kreten voor federalisering afnemen.

De inval van eergisteren, bij Biorim te Brussel, heeft getoond aan welke kant de misbruiken welig tieren.

Er blijft, zoals mevrouw Harnie zoëven heeft gezegd, een grote achterstand bestaan in het behandelen van de dossiers van gehandicapten.

Als arts, zeker als zenuwarts, moet ik heel wat formulieren voor het Rijksfonds voor sociale reclassering van de mindervaliden invullen. Als ik dan zie welke personen bij mij dergelijke formulieren laten invullen, vraag ik mij af of zij wel nood hebben aan die erkenning.

Het is « in » een beroep te doen op een tegemoetkoming van het Fonds voor de mindervaliden. Ook voor een kleine « bagatel » vindt men dat men moet kunnen « trekken ». De « trekziekte » is een van de grote ziektes van deze tijd.

Vanaf een bepaald inkomen kan men geen aanspraak meer maken op een tegemoetkoming van het Fonds. Dikwijls weet ik vooraf dat personen die een aanvraag indienen, omwille van hun inkomen niet in aanmerking komen. Ware het daarom niet interessanter, mijnheer de minister, om eerst het inkomen na te gaan van degenen die een dergelijke aanvraag indienen?

Het heeft geen zin duizenden mensen te laten onderzoeken, eerst door de huisarts, waarvoor het ziekenfonds tegemoet komt, en dan door het Fonds voor de minder-validen, waarvoor weer eens een arts moet worden betaald. Nochtans wordt uiteindelijk een groot percentage van de aanvragen afgewezen. Bij vele personen wordt wel een zekere graad van handicap vastgesteld, maar valt elke tegemoetkoming weg wegens het te hoge inkomen.

Daarom is het interessant eerst te kijken naar de financiële situatie van de aanvragers. Tienduizenden onderzoeken worden op die wijze overbodig. Men bespaart er bovendien tweemaal mee: een eerste maal bij het RIZIV en een tweede maal bij het Fonds voor de minder-validen. Niemand kan er toch bezwaar tegen hebben dat overbodige onderzoeken worden uitgeschakeld.

Bij het Fonds voor de minder-validen is er een achterstand van 61 000 dossiers. Dat is heel wat. Het zou dus positief zijn, indien we die achterstand met twintigduizend konden vermindern door het financieel onderzoek eerst te laten plaatshebben.

Ook in de bejaardensector is er op dat gebied een negatieve tendens vast te stellen. Als men bejaard is, mankeert men altijd wat. Men heeft arthrose, men heeft last van het hart, enzovoorts. Vandaag is echter bijna elke bejaarde van oordeel dat hij voor die kwalen een extravergoeding moet krijgen. Op het ogenblik wordt het Fonds voor de minder-validen werkelijk overstelpt door aanvragen van bejaarden, die in feite meer ouderdomsvervalsingen vertonen dan echte handicaps.

Ik ga akkoord met tegemoetkomingen aan gehandicapten, maar dan wel aan degenen die echt gehandicapt zijn en de tegemoetkoming werkelijk nodig hebben. Indien we niet aan deze regel houden, zal men geconfronteerd blijven met grote tekorten op de begroting.

De inval gisteren in het klinisch laboratorium Biorim heeft de bevolking wakker geschud. Ik wil het hier vandaag ook hebben over de klinische biologie en om te beginnen over de sector van de ziekenhuisopnamen. Het gaat hier om een bedrag van 11,5 miljard. Vlaanderen krijgt hiervan met 60 pct. van de bevolking en 60 pct. van de ligdagen 39 pct. Wallonië krijgt met 32 pct. van de bevolking 42 pct. van dit bedrag en Brussel met 8 pct. van de bevolking 19 pct.

De toestand van het «historisch forfait» duurt reeds vele maanden. Dit systeem bevoordeelt de klinische biologie in Wallonië met 2 miljard.

Mijnheer de minister, ik heb nagegaan in welke hoeken van het land en in welke instellingen men het meest klinische biologie gebruikt. Toen ik u over deze aangelegenheid een vorige keer vragen stelde, was u op uw teen getrapt en antwoordde u mij dat het hier geen communautaire kwestie betrof, maar dat het gewoon ging om verschillen tussen diverse streken van het land. Door het onderzoek van de cijfers, die ik toch in mijn bezit heb gekregen, ben ik tot de vaststelling gekomen dat dit juist is. Ik wil u vragen eens goed te luisteren naar wat ik gevonden heb.

In Brussel zijn er een aantal grote verbruikers. Het verbruik van 21 instellingen ligt er ver boven het nationale gemiddelde. Het gaat hier onder meer om het Erasmusziekenhuis, het Bordet-instituut en ziekenhuis van de UCL.

In Henegouwen, uw kiesdistrict, mijnheer de minister, zijn er 27 grote verbruikers. Bijna alle ziekenhuizen in die provincie zijn grote verbruikers. 14 van die ziekenhuizen zijn zelfs zeer grote verbruikers, dit wil zeggen dat zij 20 miljoen meer verbruiken dan het nationaal gemiddelde. 4 van die ziekenhuizen zijn supra-grote verbruikers. Hun verbruik ligt 50 miljoen boven het nationale gemiddelde. Er is geen enkele universiteit in Henegouwen en toch spant deze provincie de kroon.

In Luik zijn er 14 grote verbruikers waaronder twee extra grote, in Luxemburg zijn er dat vijf en in Namen eveneens vijf

waaronder ook twee extra grote. Ook in Waals-Brabant zijn er vijf grote verbruikers waaronder twee extra grote. In Vlaanderen zien wij dat er 21 grote verbruikers zijn boven het nationaal gemiddelde waaronder de universitaire centra met op kop de KUL en de RUG en nog enkele regionale klinieken waaronder de kliniek van Aalst. U weet echter dat Aalst een zeer groot centrum heeft voor cardiologie en vooral voor cardiochirurgie, zodat er een uitleg is voor het grote verbruik.

Het is dus inderdaad, mijnheer de minister, een kwestie van regio's. Niemand zal echter loochenen dat de Waalse regio kop en schouder boven de andere regio's uitsteekt. Uw streek, mijnheer de minister, namelijk de streek van Charleroi, is de superkampioen in the verbruik. Langs Franstalige kant heeft men daarvoor wel altijd een uitleg, zoals een verouderde bevolking, zware industrie.

Mevrouw Delruelle-Ghobert. — Dat is ook zo.

De heer Valkeniers. — Dat kan een invloed hebben mevrouw, maar dat is niet helemaal juist.

Men heeft opdracht gegeven dit verschijnsel te onderzoeken. U kent in dat verband zeker het voorstel-Frankson, de *Diagnostic Related Groups*. Men heeft vastgesteld hoeveel er voor een bepaalde ziekte wordt verbruikt. Daarbij heeft men gezien dat het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië zeer groot is. In Wallonië doet men voor een eenvoudige appendicitis tienmaal zoveel onderzoeken als in Vlaanderen. Dat is een molen die voortdurend verder draait, zo dat men het maximum uit het systeem haalt.

U heeft, mijnheer de minister, binnen het RIZIV opdracht gegeven om voorstellen uit te werken. Er is het voorstel-Frankson, het Intermutualistisch Collegevoorstel en het voorstel van het Algemeen Syndicaat der geneesheren van België. De tijd dringt, mijnheer de minister, er resten ons nog vijf weken, want u heeft beloofd dat er vanaf januari 1990 een verbetering zal zijn. Wij zijn benieuwd te vernemen wat die inhoudt. Het zou ons veel plezier doen, mocht u de moed hebben om in uw eigen provincie, in Charleroi, in uw *fief* de kraan dicht te draaien en ervoor te zorgen dat de misbruiken worden uitgeschakeld.

Er bestaat een historisch forfait voor de labo's. Voor de psychiatrische instellingen is dat forfait belachelijk. Sommige instellingen krijgen helemaal niets voor klinische biologie omdat zij in het verleden hun onderzoeken lieten uitvoeren in de privé-sector aangezien zij zelf over geen labo beschikten. Er zijn bijgevolg psychiatrische instellingen die geen analyses kunnen laten uitvoeren omdat zij geen forfait ontvangen. Wat bent u van zins hier te doen?

Wat zal het impact zijn op de individuele ziekenhuizen indien het systeem-Frankson voor 100 pct. zou worden toegepast? Wat zou het impact per individueel ziekenhuis zijn indien het systeem van het Intermutualistisch College voor 100 pct. zou worden toegepast? Dat zijn zeer interessante vragen. De antwoorden kunnen nog interessanter zijn.

Het Sobemap-rapport over de klinische biologie is klaar sinds einde mei. Waarom werd dat nog steeds niet vrijgegeven?

Mijnheer de minister, ik weet niet of u al lid was van het Parlement toen Placide De Paepe minister van Sociale Voorzorg was. Hij ging met ons akkoord dat er dringend maatregelen moesten worden genomen tegen de commerciële labo's. Ik stel alleen vast dat het verschrikkelijk lang heeft geduurd alvorens één van uw voorgangers ter zake maatregelen heeft getroffen.

Een aantal maanden geleden heeft de sector van de verpleegkundigen gestaakt en betoogd. Als gevolg daarvan werden 5 miljard beloofd voor sociale promotie. Hoe gaat die 5 miljard worden besteed? Dient dat bedrag alleen voor een verhoging van de wedden of ook om de normen op te trekken, met andere woorden voor meer verpleegkundigen in de verscheidene diensten?

Mijnheer de minister, wij hebben in Brabant twee Orden van geneesheren: een Nederlandstalige en een Franstalige. Alleen in tweetalige gemeenten bestaat er volgens de wet een keuzemogelijkheid. Voor zover ik weet zijn gemeenten met faciliteiten geen

tweetalige gemeenten, maar Nederlandstalige gemeenten met faciliteiten voor de Franstaligen. Mag ik u verzoeken hiermee ook rekening te houden in de nieuwe wettekst, zoniet zullen wij ons verplicht zien die te amenderen. In Brussel bestaat er natuurlijk een keuze, maar in de rest van Brabant moeten de geneesheren deel uitmaken van de Nederlandstalige Orde. Daar kan geen twijfel over bestaan.

Mijnheer de minister, wat gaat er in de psychiatrische sector gebeuren als gevolg van de omschakeling van chronische bedden naar psychiatrische verzorgingsbedden? De Landelijke Bediendencentrale (LBC) vreest dat er hierdoor minder verplegers in dienst zullen worden genomen, en jobs verloren zullen gaan en dat de bezoldiging zal verminderen. Mijnheer de minister, we zouden u graag horen zeggen dat dit niet het geval zal zijn.

Het opdoeken van het historisch forfait en het vervangen ervan door een nieuwe rechtvaardige formule evenals een strikte toepassing van de wet wat de orde van geneesheren betreft, zijn zowat de belangrijkste punten voor ons.

Wij weten dat de minister ondernemend is en dat hij van aanpakken weet. Wij zullen hem ons vertrouwen schenken, maar wij hopen voor die twee punten genoegdoening te krijgen in het belang van het land en van de hele sector. (*Applaus.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Busquin, ministre.

**M. Busquin,** ministre des Affaires sociales. — Monsieur le Président, je remercie tous les intervenants ainsi que les membres de la commission qui, au cours de ce débat général, ont contribué à éclairer certains aspects de la politique sociale et posé des questions relatives aux problèmes actuels qui feront — c'est certain — encore l'objet d'autres discussions.

Je sais gré à M. Gevenois ainsi qu'à tous les groupes du Sénat d'avoir bien voulu apporter leur appui au projet de Banque carrefour que nous examinerons prochainement. En effet, ce projet est fort important, non seulement dans la perspective de l'informatisation de la sécurité sociale, mais également dans l'optique de l'efficacité et de l'harmonisation.

Je remercie enfin Mme Truffaut de son rapport qui met bien en évidence toutes les facettes de la discussion qui s'est déroulée en commission.

Je me permettrai de répondre succinctement en suivant l'ordre des interventions.

De nombreuses questions trouvant leur réponse dans le rapport, je me limiterai aux questions supplémentaires.

J'estime, comme vous, monsieur Stroobant, que la législation sociale et la réglementation sont fort complexes et qu'il est indéniable qu'une simplification s'impose. C'était déjà l'objectif que s'était fixée la commission d'harmonisation de la sécurité sociale, présidée par MM. Dielemans et Vandervorst. A cet égard, il est clair que la Banque carrefour aura un rôle à jouer.

Les discussions qui se dérouleront à Strasbourg, le 8 décembre prochain, sur la Charte sociale européenne, sont évidemment fondamentales pour l'évolution de la sécurité sociale en Europe.

Pour ce qui est du système mixte du Fonds des maladies professionnelles, nous avons consenti quelques avancées, sans toutefois nous engager globalement dans le mécanisme car il est, aujourd'hui, difficile d'en mesurer l'ampleur.

J'aborderai ultérieurement le problème de la responsabilité de tous les partenaires de la sécurité sociale et, plus particulièrement celle des patients, évoquée par M. Valkeniers.

A l'intention de M. Lenfant, je rappelle que si les dépenses en soins de santé progressent, comme c'est le cas dans tous les pays développés, nous avons tenté de les maîtriser au cours des dernières années. Les résultats sont encourageants puisque nous avons obtenu, pour 1988, un boni de 8,5 milliards en matière d'assurance soins de santé. J'espère — et mon optimisme croît — qu'en 1989 nous arriverons au moins à maintenir l'équilibre, ce qui marquerait une évolution favorable par rapport à la tendance des années précédentes. En effet, pour la seule année 1987, l'assurance maladie-invalidité présentait un mali de 21 milliards. Cette volonté de maîtriser les dépenses se

traduit concrètement dans les chiffres. Le gouvernement avait annoncé, pour 1989, 12 milliards d'économies; je puis affirmer sans risquer de me tromper que cette prévision sera atteinte.

En ce qui concerne la biologie clinique, nous tentons de développer et de maîtriser le système des enveloppes. Cela pose toute une série de problèmes, dont celui des hôpitaux; j'aurai l'occasion d'y revenir.

Dans le secteur ambulatoire, nous avons mis en place un système de récupération sur les chiffres d'affaires. Ayant mis en évidence les mécanismes commerciaux peu scrupuleux — je dirai même frauduleux — de certains laboratoires, j'estime qu'actuellement il vaut mieux laisser agir la justice, qui est d'ailleurs saisie du dossier. Chacun doit, à mon sens, remplir la tâche qui lui est dévolue.

Nous avons défini les conditions dans lesquelles nous pensons qu'il convient de travailler dans ce secteur, en évitant tout esprit de lucre excessif et toute volonté manifeste de commercialisation.

Je n'ai jamais affirmé qu'un laboratoire ne pouvait pas tirer un minimum de profit de son exploitation pour autofinancer son développement. Je reconnais, par contre, que les procédures utilisées étaient anormales de même que les incitations à la consommation abusive.

**M. Lenfant.** — Avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de modifier les enveloppes dans un sens restrictif pour les laboratoires qui avaient un chiffre d'affaires très important?

**M. Busquin,** ministre des Affaires sociales. — Le processus de récupération des enveloppes est proportionnel aux chiffres d'affaires, monsieur Lenfant.

**M. Lenfant.** — Certains laboratoires ont déjà surconsommé.

**M. Busquin,** ministre des Affaires sociales. — Nous examinons la situation en fonction des développements judiciaires qui viennent d'avoir lieu.

Le gouvernement a pris des arrêtés permettant dans un premier temps, de supprimer le remboursement du tiers payant, de même que l'agrément. Nous nous sommes dotés de la base légale qui faisait défaut pour maîtriser le processus.

Vous avez, monsieur Lenfant, posé le problème du ticket modérateur et je suis tout prêt à discuter avec vous de ce point délicat. Mon seul objectif est d'assurer à tous les citoyens l'accessibilité aux soins de santé — c'est certainement le vôtre également — tout en évitant la survenance du mécanisme pervers de la surconsommation. Il faut, en fait, trouver un juste équilibre entre la perception du tiers payant et du ticket modérateur. Nous avons fait des propositions à cet égard et sommes disposés à en examiner d'autres lors de la discussion du budget ou en d'autres circonstances.

Le problème du vieillissement de la population est également très important. Nous avons augmenté, au 1<sup>er</sup> janvier, l'intervention en faveur des maisons de repos et de soins. Si je ne me trompe, le montant actuel de 1 028 francs par lit MRS sera porté à 1 130 francs.

Une discussion a eu lieu au sujet du mini-forfait dans les maisons de repos. Je ne désire pas m'engager aussi longtemps qu'une assurance sérieuse ne pourra être fournie quant à la qualité et l'agrément des maisons de repos simples, ne disposant donc pas de lits MRS. Un problème se pose en termes de dignité des personnes et de qualité des soins. Il serait dangereux, à mes yeux, de confier des forfaits à des gestionnaires au sujet desquels nous ne disposerions d'aucune garantie quant à l'utilisation qu'ils pourraient en faire. Ce n'est bien entendu pas le cas pour tous les gestionnaires, mais peut-être pour 10 p.c. d'entre eux.

Je demande donc aux Communautés de procéder à une sorte d'agrément spécifique sérieuse qui nous permettrait d'accorder le mini-forfait.

Les agréments actuels sont davantage basés sur des critères physiques comme la protection, la sécurité, les normes architecturales, etc., que sur des exigences d'encadrement et de qualité.

On constate des différences d'une Communauté à l'autre, monsieur Arts, j'en suis bien conscient et c'est pour cette raison que nous avons mis ce point à l'ordre du jour de la réunion de concertation avec les Communautés qui doit avoir lieu avant la fin de l'année, afin qu'une Communauté ne soit pas pénalisée par rapport à l'autre.

Il va de soi que je m'efforce de lutter contre la surconsommation dans tous les secteurs. En ce qui concerne l'imagerie médicale, un arrêté établissant une nouvelle nomenclature a été préparé afin d'éviter des radiographies de mauvaise qualité et surtout répétitives, qui n'ont donc plus leur utilité, ainsi que pour éviter une trop grande expansion du phénomène de connectivité.

Dans le domaine pharmaceutique, nous souhaitons également ralentir l'évolution qui, si elle est parfois nécessaire, ne doit pas dépasser certaines limites.

Je tiens à souligner une grande première dans l'histoire des accords médico-mutualistes. Il est bien précisé dans l'accord qui m'a été présenté, que les médecins et les mutuelles s'engagent unanimement à contenir la consommation des soins, plus particulièrement des coûts pharmaceutiques en milieu hospitalier. C'est là une évolution très importante dans le chef des médecins.

Ils s'engagent donc à jouer sur les volumes et ce, je le répète, pour la première fois. J'ai toujours estimé que le grand défaut des accords médico-mutualistes était de fixer des prix et non pas des volumes. L'avenant à l'accord médico-mutualiste, lié au problème d'indexation, avenant qui vient de m'être proposé et signé, stipule donc clairement que les mutuelles, les médecins, les chambres syndicales, la fédération De Brabander acceptent unanimement — j'y insiste car c'est rare lorsque l'on connaît les tensions qui les opposent — la maîtrise de la consommation. Nous verrons ce qu'il en sera en réalité, mais, symboliquement, ce texte me paraît très nouveau et très important car il conditionne les éléments positifs de l'accord médico-mutualiste. Nous aurons l'occasion de rediscuter en commission de toute cette problématique.

**De heer Arts.** — Mijnheer de minister, het is niet ernstig dat wordt onderhandeld in afwezigheid van de betrokken derde partijen, *in casu* de apothekers en de vertegenwoordigers van de farmaceutische nijverheid.

**M. Busquin,** ministre des Affaires sociales. — C'est clair, mais en ce qui concerne les autres partenaires, vous savez combien je réagis durement, notamment en ce qui concerne le problème des pharmacies populaires liégeoises qui avaient distribué un prospectus inadmissible et scandaleux. M. Delizée avait également réagi en prenant contact avec l'Inspection des pharmacies. Tous les partenaires doivent donc s'entendre au niveau de la limitation de la surconsommation.

En ce qui concerne le problème des commissions d'éthique et des conseils d'éthique, je laisse à M. Delizée le soin de vous répondre; les problèmes des handicapés relèvent également de ses compétences.

Nous évoluons, sans aucun doute, dans le domaine des soins à domicile et il y a aussi eu concertation avec les Communautés. Nous ne pouvons jouer que sur la nomenclature, et le gouvernement a prévu 300 millions d'augmentation par les soins à domicile, plus particulièrement pour les personnes plus âgées. Il s'agit donc de remboursements d'actes infirmiers liés à cette nomenclature.

Quant au problème de la charte des droits sociaux, vous aurez compris sans doute que nous voulons aussi la défense des assurés sociaux. Nous y reviendrons lors de la discussion relative à la Banque-Carrefour, d'autant plus que nous avons demandé, à cet égard, l'avis du Conseil national du travail.

M. Gevenois a également parlé de la Banque carrefour et je l'en remercie, comme je le remercie des encouragements qu'il m'adresse dans la poursuite de la lutte contre les abus. Je puis

vous assurer qu'en ce domaine, un dossier nouveau tombe pratiquement chaque jour sur ma table: qu'il s'agisse des abus des négriers — et vous êtes bien placé pour savoir qu'un phénomène de ce type se développe actuellement chez les autocaristes —, qu'il s'agisse des abus dans le secteur de la construction, dans les analyses de biologie clinique. Nous constatons aussi un mécanisme extrêmement dangereux: de plus en plus d'accords intervenant avec l'aval de certaines organisations syndicales qui ont pour seul objectif d'éviter le paiement des cotisations sociales.

Quand je vois des pouvoirs publics, des communes entre autres, définir des augmentations en termes de bons d'achat chez les commerçants, je me pose la question: n'allons-nous pas retourner au système moyenâgeux des phénomènes d'octroi et de boulangerie communale où l'on paiera les employés communaux en pain communal pour éviter le paiement de cotisations sociales ou de taxes? Je ferai d'ailleurs, à cet égard, des propositions. Cette prise de conscience fait partie des discussions que nous avons avec les interlocuteurs sociaux. Il faut que ce climat change. Il n'est pas possible d'imaginer un système de protection sociale en présence de mécanismes de ce type qui ne tiennent pas suffisamment compte des structures établies. Pour que ces structures aient un rôle redistributeur, encore faut-il des recettes!

On ne peut attendre de la sécurité sociale une redistribution pour couvrir des risques et ne plus vouloir financer ces risques ou, du moins, les financer au minimum. C'est là un débat fondamental, et il est urgent de le dire partout parce que la dérivé se fait, consciemment ou inconsciemment.

M. Gevenois a également évoqué le projet d'assurance maternité. Je le remercie d'avoir qualifié ce projet de progrès social dans le sens de la non-discrimination des femmes et des hommes, mais aussi, en termes de droit social, de la non-discrimination entre ouvrières et employées. De telles mesures encouragent la politique familiale et la maternité volontaire et s'inscrivent donc dans la volonté du Parlement de valoriser, dans ce cadre bien défini, la mère qui peut aller travailler et bénéficier de droits sociaux légitimes.

J'en arrive, enfin, à l'intervention de M. Valkeniers qui a soulevé le problème de la responsabilité du patient.

Il va de soi que tout le monde doit se sentir responsable. Toutefois, le patient n'est pas le maillon le plus fort dans ce système, car il est soumis à une série d'influences et de pressions. Comme vous, je reconnais cependant que le patient doit adopter une plus grande autonomie, une plus grande responsabilité face à ses problèmes de santé. Là aussi, c'est une question de mentalité, d'éducation, et il faut que tous y contribuent.

Vous avez parlé des laboratoires de biologie clinique. Nous sommes sur la même longueur d'ondes dans la volonté de nous battre contre les abus.

En ce qui concerne les forfaits historiques en biologie clinique, vous savez que nous tiendrons nos engagements. Pour le 1<sup>er</sup> janvier 1990, un système de forfait d'enveloppes de biologie clinique sera établi dans les hôpitaux. Il ne sera plus basé sur le forfait historique, mais sur les critères les plus objectifs possible. Le projet avance.

A cet égard, j'ai désigné une commission d'experts qui doit me remettre des propositions que je soumettrai au gouvernement. Il n'existe pas de perfection en cette matière. Vous êtes le premier à convenir qu'il est assez difficile scientifiquement de définir des critères totalement objectifs. Mais enfin, les experts tentent de s'approcher d'un système parfait.

En psychiatrie, des arrêtés sont en préparation. Ils tiennent compte de la psychiatrie moderne et des impératifs de la situation actuelle dans les différentes Communautés. Ils seront d'ailleurs soumis à des comités de concertations entre les Communautés.

Enfin, d'autres projets comme ceux sur l'Ordre des médecins et les mutuelles se trouvent actuellement au Conseil d'Etat. Dès

que nous aurons reçu son avis, nous les déposerons au Parlement. Nous souhaitons, de la même manière, mener à bonne fin un projet sur la réforme de l'assurance maladie-invalidité, basé sur une nouvelle loi sur les mutuelles et sur le nouvel Ordre des médecins. Le but est de faire de l'assurance maladie-invalidité un système davantage performant, permettant d'aboutir à une santé de qualité pour tous. Il va de soi que ce système doit être le même dans tout le pays, en tenant compte toutefois d'éléments objectifs. Ainsi, il est clair que des pathologies lourdes doivent pouvoir être traitées correctement partout, et pas seulement en milieu urbain.

C'est dans cet esprit d'ailleurs que le gouvernement défend la politique qui vous est présentée. (*Applaudissements.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Delizée, secrétaire d'Etat.

**M. Delizée,** secrétaire d'Etat à la Santé publique et à la Politique des Handicapés, adjoint au ministre des Affaires sociales et, en ce qui concerne le Fonds national de reclassement social des handicapés, au ministre de l'Emploi et du Travail. — Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier Mme Truffaut de son excellent rapport ainsi que les commissaires qui ont posé de nombreuses questions sur la politique non seulement de santé, mais aussi des handicapés en ce qui concerne le volet « Prévoyance sociale ».

Je voudrais ajouter quelques réponses à celles que j'ai déjà fournies en commission.

Je remercie Mme Harnie d'avoir relever les points positifs. Ainsi, elle souligne que le nombre de dossiers à traiter a été ramené de 85 000 à 60 000 environ et le délai de traitement de ceux-ci, auparavant de 12 à 24 mois, à 10 mois en moyenne. Par ailleurs, le nombre des dossiers en révision est passé de 52 000 à 40 000.

Vous estimiez, madame Harnie, que le traitement des dossiers devait se poursuivre de la même manière. Je vous signale que le traitement des dossiers s'est toujours poursuivi au même rythme qu'auparavant. Toutefois, le gouvernement a demandé à M. Busquin et à moi-même de prier l'administration de se limiter au montant alloué de 26 milliards, c'est-à-dire 3,8 milliards de plus que l'année précédente.

Nous avons donc connu un problème durant deux ou trois mois — il convient toutefois de le comparer au blocage systématique des dossiers qui a sévi durant des années —, problème qui fut résolu entre-temps puisque le Conseil des ministres a décidé que pour les dossiers bloqués les mensualités pouvaient dès à présent être libérées pour la fin de l'année.

De plus, deux solutions ont été envisagées pour l'année prochaine. Tout d'abord, le paiement des arriérés serait étalé, mais les mensualités seraient libérées.

En outre, le contrôle budgétaire devra donner lieu à une mise au point; les besoins seront alors évalués. Il est difficile, à l'heure actuelle, de déterminer la somme qui sera nécessaire. S'agira-t-il de 500 millions ou d'un milliard? Dès lors, il ne me paraît pas souhaitable d'introduire un amendement alors que vous ne disposez pas des chiffres réels. La question devra, de toute façon, être revue lors du contrôle budgétaire.

En résumé, trois décisions vont dans le sens que vous souhaitez. Le traitement des dossiers est en cours, les mensualités sont payées régulièrement et le rattrapage a lieu, mais avec des paiements d'arriérés échelonnés. Je vous rappelle que je suis, en tant que secrétaire d'Etat, solidaire des décisions gouvernementales et qu'il m'incombe de veiller à leur application.

Les questions posées par M. Lenfant en matière de santé publique sont très importantes. Le cancer, le sida et les maladies cardiovasculaires figuraient à l'ordre du jour du dernier Conseil des ministres européens où il fut aussi question de la recherche.

En ce qui concerne le cancer, l'accent fut mis plus particulièrement sur la lutte contre le tabagisme et sur des arrêtés précis relatifs à la teneur en goudron et à la publicité. Nous nous trouvons, pour la première fois, face à une proposition de directives positives à cet égard. En ce qui concerne le sida,

un chiffre de 50 millions d'écus a été avancé en faveur d'un programme pluriannuel. Les maladies cardiovasculaires font également partie des préoccupations prioritaires de la Communauté européenne.

La prévention concerne plus particulièrement les Communautés; quant à la recherche, elle fait partie des compétences du ministre et d'un secrétaire d'Etat.

Je pense avoir répondu en ce qui concerne le traitement des dossiers des handicapés et les moyens pour ce faire. Je tiens toutefois à souligner qu'une augmentation de 2 p.c. des montants de base des allocations sera consentie pour l'année 1990.

M. Valkeniers a également abordé le problème des handicapés. Je partage son avis selon lequel le vieillissement de la population ne doit pas être supporté uniquement par le régime des allocations des handicapés.

Les examens médicaux doivent, en effet, être effectués avec soin. Cependant, certains patients ne se rendent pas nécessairement chez le médecin dans le but d'obtenir une allocation. Eventuellement, ils briguent un avantage pour lequel il n'existe pas de limite au niveau des revenus.

**De heer Valkeniers.** — U zegt dat zij sociale voordelen vragen, mijnheer de staatssecretaris. Ik neem het voorbeeld van de vrijstelling van kijk- en luistergeld. Om daarvoor in aanmerking te komen, moet men zwaar gehandicapt zijn en mag men niet in staat zijn zich te verplaatsen. 90 pct. van de mensen die bij ons komen aankloppen om de formulieren voor vrijstelling van kijk- en luistergeld in te vullen, komt echter zelf met de auto. Dat is toch belachelijk. Indien wij de mensen beter zouden informeren over de reglementering, zouden wij nutteloze onderzoeken en nutteloze uitgaven vermijden.

**De heer Deneir.** — Mijnheer de Voorzitter, wij hebben de artsen aan het woord gehoord. Op grond van mijn ervaring met kandidaat-aanvragers moet ik erop wijzen dat er heel wat minder aanvragen zouden zijn indien de artsen de mensen zouden benaderen als patiënt en niet als cliënt. (*De heren Valkeniers en Peeters protesteren.*) (*De Voorzitter hamert.*)

**De Voorzitter.** — Wil u de staatssecretaris aan het woord laten?

**M. Delizée,** secrétaire d'Etat à la Santé publique et à la Politique des Handicapés, adjoint au ministre des Affaires sociales et, en ce qui concerne le Fonds national de reclassement social des handicapés, au ministre de l'Emploi et du Travail. — Je vous remercie, monsieur le Président.

Je tiens à souligner, à l'intention de M. Valkeniers, que mon souhait est de voir les médecins effectuer leur tâche avec sérieux.

J'ai également noté la réaction de M. Deneir à cet égard.

J'aborde à présent le problème des revenus. Avant l'examen médical, il est vérifié si la personne sollicitant une allocation répond aux conditions relatives aux revenus. L'examen administratif est donc préalable à la consultation médicale. Par contre, l'obtention d'avantages fiscaux et sociaux implique une visite médicale, sans référence aux revenus.

Par conséquent, nous nous trouvons devant un problème d'information à tous les niveaux. Tout récemment d'ailleurs, un membre de mon cabinet et le directeur général de l'administration ont participé à une réunion qui s'est tenue à Tunis à ce sujet. Outre le problème de l'information, les documents doivent être correctement rédigés lors de l'établissement d'un dossier. Il ne faut pas nécessairement orienter directement une personne vers des démarches relatives à une demande d'allocation.

Tous les facteurs que je viens d'énumérer jouent un rôle. J'insiste néanmoins sur l'information que je considère comme très importante.

En ce qui concerne les allocations, je le rappelle, la demande est examinée sous l'angle des revenus, préalablement à la consultation médicale. Seules les personnes ne bénéficiant que de revenus modestes sont susceptibles d'être admises au bénéfice de ces allocations.

En ce qui concerne les avantages sociaux ou fiscaux, l'examen médical, seul, est nécessaire dans certains cas. Tout récemment, j'ai rappelé à l'administration, à la suite de plusieurs demandes, que ces examens doivent se faire non seulement de façon sérieuse, mais également d'une manière humaine. Parfois, les patients ne sont pas reçus de la manière dont l'exige la déontologie médicale. Des plaintes me sont d'ailleurs adressées à ce sujet.

L'administration est consciente des problèmes. Une réunion se tiendra avec les médecins en janvier afin de répondre au souhait d'humanisation des relations entre les patients et les médecins.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi-programme en discussion à la Chambre, nous rencontrons une préoccupation importante que vous avez manifestée à l'égard des personnes âgées. Ainsi, la loi relative à « l'aide aux personnes handicapées » emportera sans doute votre adhésion.

M. Busquin a indiqué que dans les crédits consacrés aux soins à domicile, 300 millions supplémentaires seront affectés à cette politique et que l'intervention de l'INAMI pour les frais de séjour dans une MRS sera augmentée d'environ 10 p.c.

On a essayé de faire en sorte que le régime des allocations aux handicapés ne supporte pas un poids excessif, mais que celui-ci soit réparti à plusieurs niveaux.

Nous pourrions revenir sur ces questions dans le cadre de la loi-programme lors de sa discussion au Sénat. (*Applaudissements.*)

**M. le Président.** — Plus personne ne demandant la parole, je déclare close la discussion générale relative aux sections Prévoyance sociale, Santé publique et Environnement.

Daar niemand meer het woord vraagt, verklaar ik de algemene beraadslaging over de afdeling Sociale Voorzorg, Volksgezondheid en Leefmilieu voor gesloten.

Op de krediettabel stellen de dames Harnie en Aelvoet volgend amendement voor:

*« Département 24. Ministerie van Sociale Voorzorg  
Afdeling 52.*

*Algemene directie van de gezinsbijslag en van de uitkeringen aan minder-validen.*

*Programma 24.52.3. Betalingen van de tegemoetkomingen aan de gehandicapten (blz. 360).*

*In de eerste kolom, het bedrag van « 26 623,0 miljoen frank » verhogen tot « 27 623,0 miljoen frank » (vermeerdering met 1 miljard frank). »*

*Département 24. Ministère de la Prévoyance sociale  
Division 52.*

*Direction générale des prestations familiales et des allocations aux handicapés.*

*Programme 24.52.3. Paiements des allocations aux handicapés (p. 360).*

*Dans la première colonne, remplacer le montant « 26 623,0 millions de francs » par le montant « 27 623,0 millions de francs » (augmentation d'un milliard de francs). »*

De stemming over het amendement zal later plaats hebben.

Le vote sur l'amendement aura lieu ultérieurement.

Wij vatten de algemene beraadslaging aan van de afdelingen Landbouw, Economische Zaken, Verkeerswezen, PTT, Openbare Werken.

Nous passons à la discussion générale des sections Agriculture, Affaires économiques, Communications, PTT, Travaux publics.

De heer Van Nevel, rapporteur voor de afdeling Landbouw, verwijst naar zijn verslag.

La parole est à M. Marchal.

**M. Marchal.** — Monsieur le Président, intervenant au nom du groupe socialiste dans cette discussion sur le budget 1990 de l'Agriculture, vous ne vous étonnez pas de ce que je vous parle, une fois encore, des tensions entre le nord et le sud du pays en matière agricole, même si je me doute bien que cela ne fera pas plaisir à tout le monde ici. Nous serions toutefois les premiers — vous pouvez le croire — à nous réjouir de ne plus devoir revenir sur cette problématique cruciale. Mais les faits sont là...

Il y a quelques mois, à cette même tribune, mes amis, MM. Delloy, Bayenet, Mouton et moi-même, faisons déjà l'inventaire des multiples desiderata des agriculteurs wallons et de leurs défenseurs. Depuis, d'autres amis politiques — et non des moindres puisqu'il s'agit notamment du président Spitaels et du Vice-Premier ministre Moureaux — se sont exprimés dans la presse pour rappeler les raisons pour lesquelles les socialistes francophones réclament la régionalisation de l'agriculture.

J'aurais donc pu me dispenser de présenter, à nouveau, devant cette assemblée le catalogue de nos griefs; malheureusement, ce qui s'est produit — ou plutôt ce qui ne s'est pas produit — ces derniers mois m'oblige à développer, une fois de plus, une argumentation qui apparaîtra peut-être lassante à certains, mais n'en reste pas moins pertinente.

Comme le rappelait récemment le mensuel *Wallonie Nouvelle* dans une enquête édifiante sur la puissance du Boerenbond, la Wallonie produit 60 p.c. des céréales, mais assure seulement 10 p.c. du travail du grain. Elle produit 40 p.c. des aliments pour le bétail, mais n'en transforme que 6 p.c. Elle possède la moitié du cheptel bovin, mais c'est dans le nord du pays qu'on le valorise. Elle produit 45 p.c. du lait belge, mais 75 p.c. des industries de transformation du lait se trouvent en Flandre.

Vous prétendez, monsieur le secrétaire d'Etat, que la Wallonie devrait plutôt se réjouir d'être aussi spécialisée dans la production des matières premières agricoles. C'est oublier que c'est précisément en raison de cette même « spécialisation » que la Wallonie qui représente plus de 55 p.c. de la superficie agricole retire moins de 25 p.c. de la valeur ajoutée dans ce secteur; autrement dit et plus concrètement, que 380 milliards vont à la Flandre quand seuls 150 milliards reviennent à la Wallonie.

Tout ceci s'explique notamment parce que l'Etat central mène depuis longtemps — et continue à mener — une politique agricole à sens unique dans l'intérêt de la Flandre et au détriment de la Wallonie.

Le meilleur exemple, en l'occurrence, reste bien sûr celui des quotas laitiers, lorsqu'il y a cinq ou six ans on a refusé la régionalisation de l'application de ce système en prétextant un manque de réalisme vu la taille des Régions, si bien que cela permit d'établir des quotas de manière uniforme, en choisissant une année de référence favorable à la Flandre seule et en ne tenant pas compte du fait que les producteurs wallons n'étaient en rien responsables des excédents attribués à la Belgique. Par contre, lorsqu'il y a deux ans, on a mis en place le système de gel des terres agricoles, voilà que l'on a pu, cette fois, appliquer un système différent selon les Régions.

Force est, en outre, de constater que la même partialité se retrouve dans la répartition des aides nationales et européennes de l'agriculture.

Ainsi, et pour ne reprendre que des exemples récents, sur 333 millions d'aides accordées pour la première tranche 1988 par le Comité permanent des directives agricoles du Marché commun, la Flandre a obtenu, à elle seule, 228 millions, contre 71 millions pour les projets situés en Wallonie.

De même, dans le cadre du programme de rationalisation et d'amélioration des abattoirs, décidé par une directive européenne de 1985, la Flandre a focalisé plus de 75 p.c. du total de l'aide accordée, alors que la Wallonie n'a obtenu que quelque 19 p.c. et Bruxelles quelque 5 p.c. seulement.

Même déséquilibre flagrant encore dans la répartition des interventions du Fonds d'investissement agricole, FIA: en 1986 déjà, seuls 41 p.c. des aides du fonds allaient aux agriculteurs du sud du pays; mais en 1989, ce déséquilibre s'est encore

accentué puisque ce sont seulement 22 p.c. qui sont revenus à la Wallonie, contre 78 p.c. à la Flandre ...

Il me revient, en outre, que la réglementation du FIA va être modifiée et que le département de l'Agriculture prévoit de réaliser 700 millions d'économies sur ce budget à partir du 6 octobre 1989, c'est-à-dire une diminution de 27 p.c. Or, selon les Jeunes Alliances paysannes, les propositions de restrictions des différents régimes du FIA pénaliseraient particulièrement l'agriculture wallonne. Comment? Par des plafonds d'intervention trop bas pour le régime d'aide à la première installation et d'aide à l'achat des bâtiments, alors que les régimes du plan d'amélioration et des coopératives seraient, eux, largement préservés pour satisfaire l'horticulture et l'agriculture hors sol.

Et je pourrais ainsi multiplier les exemples. Ceci montre bien qu'il est malheureusement pertinent d'affirmer que la Wallonie agricole, victime d'une politique nationale proflamande, est devenue une sorte de colonie qui fournit les matières premières à la Flandre, laquelle les transforme en produits finis qu'elle nous revend ensuite en conservant la valeur ajoutée qui lui permet de développer, à son profit, l'investissement et l'emploi. Et il ne s'agit donc pas là, monsieur le secrétaire d'Etat, comme vous l'avez prétendu, dans *Le Soir* du 10 octobre dernier, d'une « accusation stupide témoignant d'une mauvaise foi crasse », pour reprendre vos termes exacts.

**M. De Keersmaecker**, secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture, adjoint au ministre des Affaires étrangères. — A quel article faites-vous allusion?

**M. Marchal**. — Il s'agit d'un article publié dans *Le Soir* du 10 octobre dernier.

**M. De Keersmaecker**, secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture, adjoint au ministre des Affaires étrangères. — Quel était son contenu?

**M. Marchal**. — Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai cité la phrase dans laquelle vous prétendiez, selon le journaliste, qu'il s'agit: « D'une accusation stupide témoignant d'une mauvaise foi crasse. » Il semblerait, selon l'article, que ce soient là vos propres termes.

Vous me répondrez certainement que l'agriculture a déjà été, en partie régionalisée, notamment par la loi du 8 août 1988.

C'est exact et ce fut grâce à nous, puisque le Parti socialiste fut le seul du côté francophone à réclamer une régionalisation accrue de l'agriculture.

A cet égard, je voudrais ouvrir une parenthèse. M. Ducarme vient de déposer, ou plutôt de redéposer, une proposition de loi relative à la régionalisation de l'agriculture. Initiative louable, certes, mais permettez-moi néanmoins de m'interroger et de rappeler quelques faits.

Cette proposition, M. Ducarme l'avait déjà déposée en 1983. Mais pourquoi ne l'a-t-il pas redéposée ensuite et a-t-il attendu d'être dans l'opposition pour le faire, six ans plus tard? En outre, c'est précisément lorsque M. Ducarme était ministre régional de l'Agriculture que l'on a assisté, à deux reprises, à l'abandon volontaire, par le ministre régional, d'une partie de ses compétences en matière d'Agriculture, ce que le PS avait violemment dénoncé à l'époque. Je ferme ici la parenthèse.

Comme je le disais, nous avons donc obtenu en 1988 que les Régions soient associées à la gestion des deux instruments financiers de la politique agricole, le Fonds agricole et le Fonds d'investissement agricole, et qu'elles soient associées concrètement à la politique agricole européenne dans le cadre d'une concertation structurée et permanente portant sur la préparation des négociations et des décisions au niveau européen et sur leur suivi.

Mais où en sommes-nous aujourd'hui dans la concrétisation de ces deux dispositions? Les Régions sont-elles associées à la gestion des Fonds agricoles et à l'élaboration de la politique agricole européenne comme elles auraient dû l'être depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1989? Il n'en est rien.

Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez fait des propositions à ce sujet. Mais, vous le savez, telles quelles ces propositions ne sont pas acceptables, tout simplement parce que c'est un simulacre d'association des Régions que vous proposez.

Dans ces conditions, vous comprenez que le Parti socialiste, continuera non seulement à veiller à l'application correcte de ce qui a été obtenu en août 1988, mais aussi à revendiquer la régionalisation de l'agriculture dans le cadre de la troisième phase de la réforme de l'Etat. Et ceci non pas pour de simples raisons « idéologiques », comme vous le soutenez, mais bien, je crois l'avoir à nouveau démontré à suffisance, pour des raisons économiques bien concrètes.

Il faudra alors — quoi qu'en pense le Boerenbond — que l'on tienne enfin compte de la volonté des agriculteurs wallons et de leurs défenseurs. (*Applaudissements.*)

**De Voorzitter**. — Het woord is aan de heer Capoen.

**De heer Capoen**. — Mijnheer de Voorzitter, de doelstellingen van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en van het nationaal land- en tuinbouwbeleid blijven gericht op heroriëntering en streven naar evenwicht tussen vraag en aanbod. Dit betekent een volgehouden restrictief prijzenbeleid en de toepassing van stabiliteitsmechanismen.

Als specifieke maatregelen om het aanbod in de hand te houden, vinden wij braakligging niet te verantwoorden en feitelijk een tegennatuurlijke maatregel. Alle steun dient integendeel te gaan naar deficitair en alternatieve teelten.

Tijdens de winterzitting van de parlementaire vergadering van de Raad van Europa te Straatsburg van 30 januari tot 3 februari 1989 werd lid-staten gevraagd om een algemeen plan uit te werken om van de landbouw een belangrijke leverancier te maken van vernieuwbare grondstoffen voor de industrie. Zo'n aanpassing of heroriëntering van de landbouw werd aangeprezen als middel om de toekomst van de landbouw te beveiligen en het milieu te beschermen. Dat zou bovendien ten goede komen aan de gezinsbedrijven.

Onze vraag is dan ook hoever het in ons land staat met de opstelling van een dergelijk algemeen plan. Mijnheer de minister, bent u een dergelijke politiek genegen, en bent u bereid daarvoor een inspanning te doen?

Men zal moeten blijven streven naar meer kwaliteit en een grotere toegevoegde waarde van de klassieke landbouwproducten. Het opzetten van een systeem van integrale ketenbewaking is een goed initiatief. Om in dit opzet volkomen te slagen, moet echter ook worden gestreefd naar meer overleg en samenwerking met de voedingsnijverheid.

« Kwaliteitsproducten » betekent ook producten zonder residu. Het verheugt ons dat hierover in het departement van Landbouw een grondig onderzoek werd gestart en dat de Internationale Week van de Landbouw van 1990 met als thema « kwaliteitslandbouw » zal leiden tot acties die het leefmilieu moeten verbeteren.

De kwaliteit van de dierlijke productie kan slechts worden gewaarborgd als de veestapel vrij is van besmettelijke ziekten. Het opzetten van het geïntegreerd en gedecentraliseerd beheersysteem Sanitel is een belangrijke stap in de bestrijding van besmettelijke veeziekten.

Hiermee zijn we dan beland bij de brucellosebestrijding. Hoewel brucellose geografisch beperkt is tot Wallonië heeft de bestrijding ervan nationale consequenties. Velen vragen zich af of men deze ziektebestrijding wel met de nodige ernst aanpakt. Ik ga hierop niet dieper in omdat dit reeds voldoende aan bod is gekomen.

Wil men de landbouw concurrentieel en levenskrachtig houden, moeten voldoende middelen voor investeringshulp en steun aan het landbouwkundig onderzoek ter beschikking worden gesteld. Als de middelen beperkt zijn, is de keuze van de doelstellingen en de onderzoeksthema's des te belangrijker.

Onderzoek, gericht op de vermindering van de produktiekosten in de plantaardige en dierlijke sector, de dierziektebestrijding, een aangepaste bemesting, kwaliteitsverbetering, beheersing van de technologie en alternatieve teelten, is een grote hulp voor de landbouwers en verdient alle steun.

De leefbaarheid van het platteland en de bescherming van het leefmilieu zijn in grote mate verbonden met de landbouwbedrijvigheid. De maatregelen voor plattelandsontwikkeling en de acties voor een betere integratie van landbouw en leefmilieu zijn noodzakelijk en komen tegemoet aan de stijgende bezorgdheid ter zake.

Er rijzen uiteraard problemen in verband met de coördinatie tussen de departementen en de Gewesten. Deze beschouwing brengt ons bij het vraagstuk van de regionalisering van de landbouw. Ik wil niet dieper ingaan op het debat en herhaal alleen dat wij uw redenering ter zake niet helemaal kunnen volgen.

Wij weten dat u een groot tegenstander bent van de regionalisering of een fervent strijder voor het behoud van de unitaire landbouwstructuur. U argumenteert dat de landbouw nagenoeg helemaal een Europese aangelegenheid is en dat Europa in onderhandelingen slechts lid-staten erkent. Er is dus geen mogelijkheid tot regionalisering.

Wanneer men die redenering logisch doortrekt, kan er eigenlijk nooit een gemeenschappelijk Europees beleid komen voor materies die in een of andere lid-staat geregionaliseerd zijn of kan de Europese Gemeenschap worden ingeroepen als een beletsel om een materie te regionaliseren. Dat kan toch nooit de bedoeling geweest zijn van de Europese Gemeenschap.

Trouwens, als men die weg opgaat, wordt de verdere ontwikkeling van de Europese Gemeenschap zwaar gehypothekeerd. Vroeg of laat zal men toch de regionalisering van de landbouw moeten aanpakken, net zoals dat ook voor de sociale zekerheid het geval zal zijn. Men kan deze problematiek niet uit de weg blijven gaan.

Mijnheer de staatssecretaris, in afwachting van deze discussie steunen wij uw beleid van verbetering van de landbouwstructuur en van de kwaliteit in het algemeen. *(Applaus.)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Mouton.

**M. Mouton.** — Monsieur le Président, je vais m'efforcer de parler haut et clair.

Lors de l'examen du budget de l'Agriculture, en février dernier, j'avais plaidé en faveur d'une régionalisation accrue de la politique agricole. En effet, il faut convenir que les lois de réformes institutionnelles se sont peu préoccupées du domaine agricole. Si la politique économique en la matière reste, dans son ensemble, nationale, quelques compétences ont déjà été transférées aux Régions, à la suite de la demande du Parti socialiste. Il s'agit de la possibilité d'accorder des aides complémentaires et supplétives aux entreprises agricoles, par exemple, l'octroi aux agriculteurs d'une prime de première installation. Il s'agit aussi d'associer les Régions à la gestion du Fonds agricole et du Fonds d'investissement agricole.

De manière moins immédiate, la rénovation rurale, le remembrement des biens ruraux, ainsi que l'hydraulique agricole, sont réglementés par les Régions. Il ne s'agit que d'une amorce modeste sans doute de régionalisation, mais elle est cependant significative d'une prise de conscience de la spécificité régionale des problèmes agricoles. Toutefois, il n'en demeure pas moins que le pouvoir des Régions apparaît extrêmement faible et restreint face à l'Etat national même si une concertation permanente, entre l'Etat et les Régions, avait été prévue sur la politique belge, en matière agricole, dans le cadre de la Communauté économique européenne.

Je voudrais rappeler les déclarations de l'époque, du secrétaire d'Etat à l'Agriculture, au Sénat. Il assurait « qu'une concertation permanente structurée sera organisée sur une base légale ».

En 1988, un petit pas a effectivement été fait dans le bon sens puisque les Régions ont pu être associées à la gestion du Fonds agricole et du Fonds de l'investissement agricole.

Par contre, en ce qui concerne la participation des Régions aux négociations européennes, les déclarations du secrétaire d'Etat, telles qu'elles résultent du rapport dont nous discutons, ne sont guère encourageantes. En effet, on peut y lire, à la page 73: « Peut-on imaginer qu'au cours d'un Conseil des ministres

de la Communauté européenne, le ministre national, chaque fois qu'il y a une contre-proposition, doive aller négocier dans les coulisses pour demander ce qu'on devrait pouvoir faire, ce qu'on pourrait « contre-proposer »? C'est absolument impossible d'autant plus que le national reste entièrement responsable de l'exécution. »

Nous ne partageons pas ce pessimisme pour la raison que la troisième phase devrait régler le problème des modalités de la représentation internationale des Régions et des Communautés. Il ne s'agit d'ailleurs pas, en l'occurrence, d'un problème spécifique à l'agriculture. Le même problème se pose, par exemple, en matière d'enseignement.

C'est donc un lieu commun de dire que l'agriculture wallonne et l'agriculture flamande se développent selon des modèles différents. Il suffit de constater que l'agriculture wallonne met en valeur 55 p.c. de la surface utilisée du royaume. Par contre, sur les 94 500 exploitations agricoles du pays, 33 p.c. sont situées en Région wallonne et 66 p.c. en Région flamande.

L'agriculture flamande est devenue plus intensive que l'agriculture wallonne pour la raison que la terre y est plus rare, que le morcellement y est plus accentué et que la main-d'œuvre y est plus abondante. En Région flamande également, une rationalisation des exploitations s'est déjà effectuée très largement en sa faveur, grâce notamment, à des investissements publics et privés.

La Wallonie peut, elle aussi, réclamer maintenant des investissements d'expansion et des crédits qui permettent un encadrement technique, économique et commercial.

Cette divergence dans le développement des deux agricultures s'explique par des raisons historiques puisque la Wallonie, qui s'est ouverte très tôt à la révolution industrielle, s'est moins préoccupée de son agriculture. Les paysans wallons sont, en effet, restés marginalisés pendant de plus longues périodes.

La Flandre, par contre, a bénéficié d'une longue tradition agricole.

On constate non seulement des divergences de structures entre les exploitations agricoles du nord et du sud du pays mais, ce qui est infiniment plus grave, des disparités importantes. L'un des principaux arguments pour réclamer la régionalisation de l'agriculture tient dans la situation de quasi-colonisation de l'agriculture du sud du pays, par rapport à la Flandre.

La Wallonie se caractérise par la production des matières premières et, hélas, par un secteur très réduit des entreprises de transformation qui, comme on le sait, produisent la valeur ajoutée et sont créatrices d'emplois. Par contre, c'est en Flandre que se situe la majorité des entreprises de transformation.

Il s'agit là, en modèle réduit, du schéma du clivage entre pays pauvres et pays riches.

La Wallonie ne désire pas que persiste semblable situation. Il est donc nécessaire que les crédits et subventions soient répartis de manière plus égalitaire, qu'il s'agisse des aides nationales ou des aides européennes. Mon collègue, M. Marchal, vient de nous rappeler les chiffres qui sont suffisamment éloquentes.

En dehors même des problèmes budgétaires, les agriculteurs wallons se plaignent de mesures discriminatoires à leur égard, qu'il s'agisse des quotas laitiers, des mesures prises en matière de peste porcine ou du gel des terres agricoles.

Cette revendication de la régionalisation de l'agriculture qui depuis l'origine est portée par le Parti socialiste, fait d'ailleurs son chemin dans les esprits.

Puis-je rappeler ici la déclaration de politique fédérale de la Wallonie présentée, le 27 février 1989, par l'Exécutif régional wallon, déclaration où il est affirmé que, lors de la troisième phase de réformes institutionnelles, la régionalisation du secteur agricole devra être réalisée?

Le principal argument des adversaires de la régionalisation de l'agriculture tient au fait que seul l'Etat national serait représentatif dans les négociations de la politique agricole commune au sein de la CEE.

Il nous paraît que, sur le plan de la réglementation, la politique agricole commune n'est pas une entrave à une régionalisation de l'agriculture puisque la CEE laisse aux Etats membres le soin de déterminer les organes chargés de mettre en application les mesures qu'elle édicte.

Il est cependant bien évident que l'agriculture va encore connaître des mutations profondes. L'agriculteur de l'an 2000 devra être mieux scolarisé et mieux formé. Il devra avoir accès à des systèmes de formation continue, maîtriser des techniques modernes d'information telles que l'utilisation de micro-ordinateurs. Il devra décider de ses orientations de production après des analyses comptables et des conseils de gestion appropriés.

Par ailleurs, l'introduction de la biotechnologie, au coût élevé, impliquera des exploitations de grandes dimensions nécessitant des capitaux très importants.

En examinant l'horizon 2000, les experts estiment que les différences de revenus entre les exploitations plus et moins performantes seront encore plus prononcées qu'aujourd'hui.

Dès lors, qu'il s'agisse de la répartition des moyens financiers, des différentes techniques agricoles et horticoles à promouvoir dans chaque Région, de la formation appropriée des agriculteurs, il est absolument indispensable de mener des politiques diversifiées selon les Régions.

Il importe aussi de recréer et promouvoir une véritable agriculture wallonne qui comprenne non seulement des exploitations chargées de la production, mais aussi des exploitations qui assurent la transformation, c'est-à-dire génèrent la meilleure valeur ajoutée et le meilleur emploi.

Ce sont là les raisons principales de notre revendication de régionalisation. (*Applaudissements.*)

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

**De heer De Keersmaecker,** staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, de meeste vragen die hier vandaag werden gesteld, werden reeds beantwoord tijdens de commissiebesprekingen. De rapporteur, de heer Van Nevel, heeft ze weergegeven in zijn rapport.

Ik denk dat het niet zinvol is om opnieuw in te gaan op alle technische details. Ik zal mij beperken tot enkele politieke beschouwingen en een verduidelijking van enkele zaken die politiek niet correct werden geformuleerd.

MM. Mouton et Marchal ont affirmé que la Wallonie avait subi une discrimination sur certains plans, notamment en ce qui concerne les quotas laitiers. M. Marchal a estimé que des quotas régionaux auraient dû être prévus. C'est impossible, car le système lui-même imposait l'allocation de quotas nationaux dans tous les Etats membres.

Dans les limites imposées par la Communauté européenne, nous aurions peut-être pu prévoir l'application de certaines normes pratiques. Nous ne l'avons pas fait pour diverses raisons, notamment l'exiguïté de notre territoire. Je maintiens ce point de vue, et les événements démontrent d'ailleurs qu'il s'agissait sans doute de la meilleure solution, peut-être même de la moins chère eu égard aux moyens relativement faibles dont nous disposions.

Puisqu'il est question d'une éventuelle discrimination, je tiens à rappeler que nous avons mobilisé des moyens financiers nationaux considérables — plus de 2 milliards de francs — pour tenter de mettre ce régime en œuvre. Proportionnellement, la Wallonie a été avantagée, particulièrement certaines régions du sud-est où les producteurs n'ont pas atteint, durant les premières années, les quotas qui leur avaient été attribués. Je crains toutefois que cette question reste toujours polémique.

M. Marchal se trompe lorsqu'il affirme que nous avons accepté les régimes régionaux — au sens institutionnel du terme — en matière de gel des terres. C'est inexact, car ce régime est national et les normes de rémunération sont liées aux régions agricoles. Il s'agit là d'une logique économique. Il est exact que des différences de régime ont été prévues après concertation

avec les Régions, comme il se doit. Cette pratique devra être poursuivie à l'avenir sur une base institutionnelle.

La répartition des crédits nationaux par le biais des différents fonds et des subventions démontre que la Wallonie reçoit proportionnellement plus que la Flandre, si l'on en croit les chiffres relatifs à la valeur ajoutée et à la production. Vous avez employé le terme « égalitaire », monsieur Mouton. Or, la politique nationale ne permet pas de partager les fonds en deux parties égales. Les chiffres sont là : en ce qui concerne la valeur ajoutée brute, la proportion est de 67,2 p.c. en Flandre, pour 32,8 p.c. en Wallonie. La valeur de la production finale est de 72,1 p.c. en Flandre et de 27,9 p.c. en Wallonie. Quant au nombre d'entreprises, le pourcentage est de 66,5 en Flandre et de 33,5 en Wallonie.

L'ensemble des crédits est, pour ce qui est du Fonds d'investissement agricole, réparti selon une proportion d'environ 65-35, et, pour ce qui est du Fonds agricole, selon une proportion d'environ 55-45, ce qui est tout à fait honorable et justifiable.

Une chose est absolument certaine : la répartition ne se fait pas au détriment de la Wallonie. Par conséquent, cessez de toujours présenter de façon unilatérale des faits contrôlables, qui ont d'ailleurs été expliqués longuement sur le plan technique en commission.

J'arrive à ma conclusion. Tout d'abord, les dépenses sont quantitativement et qualitativement plus ou moins proportionnées à la valeur des secteurs agricole et horticole, dans le sens du respect de l'équilibre entre les Régions.

Par ailleurs, il faut tenir compte des différentes subventions qui sont distribuées en fonction de la spécificité des situations. A titre d'exemple, je citerai les indemnités compensatoires payées en Wallonie. Annuellement, le montant global atteint tout de même un demi milliard. Les agriculteurs flamands ne reçoivent pas de telles indemnités car cette situation est spécifique à la Wallonie. Par conséquent, il est inexact de parler de « colonisation de la Wallonie ».

J'ai été attaqué dans la presse après avoir dit que la Wallonie avait le droit d'être fière de sa structure agricole, de ses grandes entreprises et de son potentiel de production dans le secteur céréalière et qu'on était bien obligé de constater que la Flandre ne possédait pas de telles dimensions et structures.

Il est incontestable qu'il existe une différence structurelle partielle au niveau de certaines orientations entre les deux Régions. La Flandre a dû se défendre d'une autre manière : elle a choisi certaines spécialisations et productions intensives à valeur ajoutée supérieure. Mais chaque système présente cependant des inconvénients.

Personnellement, je ne crois pas qu'il soit souhaitable que la Wallonie développe certaines productions aussi intensivement qu'en Flandre. Je pense notamment à l'activité dans le secteur porcin. Cela pourrait être nuisible à d'autres valeurs wallonnes, au niveau de l'écologie, par exemple. La Flandre et la Wallonie ne doivent pas s'opposer dans le secteur agricole. Au contraire, il faut veiller à une certaine complémentarité. La distribution et la mise en œuvre des moyens ne doivent pas se faire comme s'il s'agissait d'une politique de juste retour, contrairement à la façon dont les Britanniques ont tendance à considérer le principe de la solidarité dans la Communauté européenne. Ce serait la négation d'une politique nationale.

Dans tous les domaines, je peux démontrer que les répartitions sont effectuées de manière aussi objective que possible, mais jamais parfaite, cela va de soi.

Mijnheer Capoen, ik ben niet gekant tegen de regionalisering. Ik heb trouwens concreet meegewerkt aan de totstandkoming ervan. Het federale model dat voor ons werd ontworpen, is de beste organisatie voor ons land.

Wij moeten echter de normale consequenties van deze staatsvorm aanvaarden. In een federaal land moeten er altijd een aantal bevoegdheden nationaal blijven. Ook in andere lid-staten van de Europese Gemeenschap met een federaal model, is landbouw een nationale materie. Wat kan worden geregionaliseerd, moet natuurlijk worden geregionaliseerd. Belangrijke domeinen die tot de nationale bevoegdheid behoorden, werden trouwens

aan de regio's overgedragen. Het is echter in het belang van de land- en tuinbouw en van onze economie in haar geheel dat een aantal bevoegdheden nationaal blijven en dat wij op het nationale vlak een bedrag besteden aan de land- en tuinbouw dat overeenstemt met het bedrag waarover deze sectoren in andere lid-staten beschikken op nationaal vlak.

Wij moeten rekening houden met de beperktheid van ons grondgebied. Ons nationaal departement van Landbouw is eigenlijk al klein. Daarom is het goed de markteconomische en handelspolitieke bevoegdheden in de landbouwsector nationaal te houden. Dit is trouwens ook het geval in de Bondsrepubliek Duitsland en ook in Oostenrijk, dat een zeer verregaande federale structuur heeft aangenomen in de naoorlogse periode.

**De heer Luyten.** — Mijnheer de minister, ik ben, zoals u weet, ten zeerste bekommerd om de enige minderheid in ons land, namelijk onze Duitse landgenoten. De wouden zijn een van hun weinige rijkdommen. Wanneer ik bij Eupen het Pruisisch woud zie, zoals sommigen dat nog noemen, dan denk ik vaak dat wij dit gekregen hebben als betaling voor de oorlogsschade na 1918. Beheert de Duitstalige Gemeenschap zelf die rijkdom van haar streek?

**De heer De Keersmaeker,** staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken. — Het Waalse gewest is hiervoor bevoegd.

**De heer Luyten.** — Denkt u dat onze Waalse broeders bereid zijn om het beheer van die rijkdom aan onze Duitse landgenoten over te laten in een volgende fase?

**De heer De Keersmaeker,** staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken. — Il wil daarover nu geen polemiek voeren. Het is mijns inziens zinvol dat de Waalse regio dit onder haar hoede neemt. Het is weer een kwestie van dimensie. Er kunnen hiervoor perfecte overlegstructuren worden gecreëerd. Het is echter niet mijn taak dit hier te regelen. Het komt er vandaag op aan het model waarover wij beschikken, goed te laten functioneren. Wij moeten constructief te werk gaan en niet eindeloos vragen stellen over de zin van dit model.

**De heer Luyten.** — Mijnheer de minister, ik wil dan van deze gelegenheid gebruik maken om aan mijn vriend Mouton, die een consequent federalist is, de zorg voor onze Duitstalige broeders over te dragen tot zij ook op dit terrein zelfbestuur krijgen.

**De heer De Keersmaeker,** staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken. — Ik ben getuige van deze overdracht.

Ik ga akkoord met de beschouwingen van de heer Capoen over de integrale ketenbewaking en het instrument Sanitel. In het vooruitzicht van 1990 wordt deze zaak inderdaad zeer dringend en ik ben dan ook gelukkig dat hij er de aandacht op vestigt.

Ook de strijd tegen de dierenziekten, en meer bepaald tegen de brucellose, is belangrijk. Die strijd speelt zich vooral in het zuiden van het land af. Tijdens een vorige bespreking van mijn begroting, had ik een rondetafel aangekondigd. Dit gesprek heeft inmiddels plaats gehad in aanwezigheid van verscheidene leden van deze vergadering en van ambtenaren van mijn departement. Het was een positieve ervaring. Er werden weliswaar beperkte, maar toch zinvolle conclusies getrokken, die ik nu in de werkelijkheid tracht om te zetten.

Hij heeft ook vragen gesteld in verband met de familiebedrijven. Het systeem van de braaklegging, het extensiveren en de wet over de industriële bedrijven zijn instrumenten die naast een markt-economisch doel ook de leefbaarheid van de kleine familiebedrijven, waarop de landbouw in ons land steunt, nastreven.

Voor die instrumenten en voor de rechtstreekse tijdelijke inkomenssteun is in de begroting een krediet van 96 miljoen

ingeschreven. Wij zullen de bedrijven die onder druk staan door het strenger markt-economisch beleid geen subsidie geven, maar wel 120 000 frank per bedrijf uittrekken voor begeleiding bij de bedrijfsvoering. Wij, als overheid, kunnen daaruit conclusies trekken en de bedrijven zelf kunnen er economisch baat uit halen. Dat zal tevens een test zijn om na te gaan of achtergeeraakte bedrijven nog kunnen worden gerecupereerd. Ik ga ervan uit dat de 96 miljoen met dat doel moet worden gebruikt. *(Applaus.)*

**De Voorzitter.** — Daar niemand meer het woord vraagt in de algemene beraadslaging over de afdeling Landbouw verklaar ik ze voor gesloten.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale relative à la section Agriculture, je la déclare close.

Wij vatten de algemene beraadslaging aan van de afdeling Economische Zaken.

Nous abordons la discussion générale de la section Affaires économiques.

Het woord is aan de heer Schellens, rapporteur.

**De heer Schellens,** rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, ik verwijs naar mijn verslag.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Geeraerts.

**De heer Geeraerts.** — Mijnheer de Voorzitter, over het economisch beleid valt uiteraard zeer veel te zeggen. In Europa maken we een stroomversnelling mee van de economische eenmaking. Tegen 1992 zal West-Europa één markt geworden zijn. De verwachting, of minstens toch de hoop, bestaat dat deze Europese markt in de toekomst nog groter zal worden door de openingen naar Oost-Europa die momenteel op erg snelle wijze zichtbaar worden. Zullen we het over enkele jaren beleven dat heel Europa één economisch geheel wordt? De kans zit erin. Dit opent perspectieven die tot op heden ongekend waren. Dat schept nieuwe mogelijkheden, nieuwe uitdagingen.

Onze ondernemingen passen zich reeds aan. Men zoekt naar nieuwe evenwichten, naar concentraties van activiteiten, schaalvergrotingen enzovoort. Dit levert een nieuw beeld van grote Europese concerns die straks op de wereldmarkt moeten kunnen concurreren.

De aanpak in de industriële en handelswereld loopt voorop in de ontwikkelingen, want de politieke wereld is nog lang niet zover. De politieke structuur van Europa is nog zeer onafgewerkt. De echte Europese democratie bestaat nog niet, het sociale Europa moet nog worden bevochten. De tendens die momenteel door de economie wordt aangegeven, is echter niet meer te stuiten. De éénmaking van Europa is een feit.

Naast Europa vinden we andere grote economische machtsblokken: het Verre Oosten, Japan, Amerika. De echte economische schaalvergroting gaat momenteel trouwens verder dan Europa: er is een mondialisering aan de gang. Welk antwoord zal de politieke wereld daarop in de komende jaren geven? Dit is niet duidelijk. Nochtans is de vraag belangrijk, want de sociale ordening wordt onmogelijk indien de politiek geen gelijke tred houdt met de economische ontwikkelingen. Onze bewindslieden mogen hierover minstens nadenken.

Ook de oplossing van de ecologische problemen wordt onmogelijk indien de wereldpolitiek niet beter wordt georganiseerd. Voor de bescherming van onze planeet zijn planetaire wetten en normen nodig. Vlaanderen of België, of zelfs Europa, kan geen oplossing geven aan het probleem van het broeikaseffect, of de zure regen, of de gaten in de ozonlaag.

Een nieuw wereldgeweten is vereist en het zou best zijn dat dit geweten stoelt op een democratische wereldordening. Dit kan, indien de politiek de trend van de economie volgt. Het is echter wel hoog tijd, want de maatregelen op ecologisch vlak kunnen geen jaren meer worden uitgesteld.

Ik wil terzake nog maar eens beklemtonen dat onze planeet voor de totale vernietiging staat wanneer de huidige ontwikkelingslanden erin slagen economisch uit hun diepe put te geraken

door ons economisch systeem te gebruiken. Dit is toch wel zeer frappant. Wij zouden in feite ter verhoging van ons comfort de anderen moeten verbieden te doen wat wijzelf reeds jarenlang doen. Zulk verbod kan nooit geloofwaardig klinken.

Daarom moet de oplossing gezocht worden in de richting van een economie die rekening houdt met de ecologische draagkracht van onze planeet. Een dergelijke economie kunnen en mogen wij dan wel exporteren naar de armere werelddelen om daar ook voor het noodzakelijke comfort te zorgen. De groei van de wereldeconomie moet dus niet worden begrensd, maar moet worden gecorrigeerd in ecologische zin. Zoniet zal de economie zichzelf en de hele wereld doden.

In de debatten over economie op wereldniveau zal men in de toekomst dus niet alleen moeten praten over monetaire evenwichten en handelsbalansoverschotten, maar ook over overschotten aan zuivere lucht en zuiver water.

Naast deze planetaire economische beschouwingen, wil ik ook een ander facet van de huidige ontwikkelingen even belichten.

Naast de macro-effecten ziet men in de economische wereld ook een herleving van de belangstelling voor het kleinschalige. Kleine ondernemingen, toeleveringsbedrijven, kennis- en dienstcentra, enzovoort, zijn meer dan ooit in. Grote bedrijven splitsen kleine eenheden af die een grote vorm van zelfstandigheid krijgen. Naast de grootschaligheid dus de kleinschaligheid.

Hetzelfde geldt op het politieke vlak. De tijd van de grote monolithische machtsblokken blijkt voorbij, nu zelfs in het Oostblok de volkeren opnieuw hun eigenheid en vrijheid opeisen en nu zelfs het grote Sovjetrijk dreigt uiteen te vallen in zijn oorspronkelijke samenstellende delen.

Nu de wereld één groot geheel wordt of zou moeten worden, zowel economisch als politiek, groeit de behoefte aan kleinschaligheid. Dit is trouwens volkomen logisch. In een groter geheel is de behoefte aan eigenheid, aan een herkenbare cirkel, des te groter. We staan dus ook op de drempel van een vernieuwde belangstelling voor de regio's, die allemaal hun eigenheid willen bewaren. De economie wijst hier weer de weg aan de politiek. Voor mij zijn de samenstellende delen van het economische en politieke Europa van morgen de regio's zoals Vlaanderen er een is, zoals ook Catalonië en Beieren dat bijvoorbeeld zijn.

Wie hierin enige tegenstrijdigheid zou ontwaren, wil ik even wijzen op onze reeds oude theorie van het integraal federalisme, die zegt: laat elk gezagsniveau die bevoegdheid die het aankan, en leg de hogere verantwoordelijkheden op een hoger niveau. Ik zie duidelijk een Vlaams niveau, een Europees niveau en een wereldniveau. Op die manier zal volgens mij de politiek zich gaan organiseren gedurende de volgende decennia, terwijl de economie zal evolueren op gelijkaardige wijze: reusachtige wereldconcerns die toch soms zeer kleine zelfstandige eenheden herbergen die met een grote mate van eigenheid creatief bezig zijn, met daarnaast netwerken van kleine ondernemingen, die intense samenwerkingsverbanden op multinationaal vlak hebben.

Als wij morgen op economisch vlak willen meespelen, zullen we met deze nieuwe mondiale tendenzen rekening moeten houden. Dit vergt niet alleen visie van de ondernemers, maar ook van de politici.

In ons economisch beleid zullen wij rekening moeten houden met het bestaan van grote wereldconcerns, en tevens zullen wij alle aandacht moeten besteden aan de levenskracht van kleine, gespecialiseerde bedrijven. Dit kan nieuwe vormen van sociaal-economisch overleg met zich brengen, en allicht nieuwe vormen van flexibiliteit. Kan men de operators met een creatieve hoogwaardige functie in een kleine bedrijfsfel, en die werken met een motivatie die te vergelijken is met die van een zelfstandige die zijn eigen bedrijf tracht uit te bouwen, vergelijken met de arbeiders of bedienden uit het verleden? Kan men hiervoor dezelfde betuttelende sociale regels opstellen of behouden? Het gaat om nieuwe sociale situaties die ook vanwege de vakbondsorganisaties een andere benadering vergen. Nu reeds ken ik bedrijven waar de klassieke vakbonden niet welkom zijn, omdat zij blijkbaar volgens de werknemers aldaar niet passen in het nieuwe werkkader. Dit is geen standpunt tegen vakbonden,

alleen een aansporing tot herdefiniëring van sommige sociale patronen waarin wij de voorbije honderd jaar zijn vastgeroest.

Een andere vraag is of we morgen de duale maatschappij kunnen vermijden. Zullen er, naast de eerder beschreven hoogwaardige operators, een aantal op kwalitatief vlak minder bruikbaren zijn die buiten de markt vallen? Onze maatschappij kan zich zulks niet veroorloven. Door de sociaal-economische aanpak en bijvoorbeeld door een aangepaste structuur van ons onderwijs en de naschoolse vorming, moet worden vermeden dat er een nieuwe categorie van paria's ontstaat.

Al deze vragen kunnen in de economische wereld van morgen actueel worden. Om problemen te voorkomen moeten er nu reeds maatregelen worden genomen, die een onderdeel moeten zijn van ons economisch beleid. Daarom houd ik vandaag dit pleidooi op deze tribune. (*Applaus.*)

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

**De heer Claes,** Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken en het Plan, belast met de herstructurering van het ministerie van Onderwijs. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens de heer Geeraerts van harte te danken omdat hij, wat niet dagelijks gebeurt in een parlementair debat, heeft geprobeerd de economische problematiek open te trekken in de tijd en in de ruimte. Ik heb weinig woorden nodig om de meeste van zijn ideeën te beamen. Alle technische systemen die de mensheid ontwikkelt, worden gekenmerkt door een grensoverschrijdend karakter. Zij zijn universeel geworden. Zulks veronderstelt dat de menselijke geest, ook in verband met het herdenken en herdefiniëren van begrippen en instellingen, een parallelisme zal proberen door te trekken naar die nieuwe economische postulaten.

Ik deel zijn mening dat de economie zich opnieuw moet verzoenen met de ecologie, die op haar beurt een universele aanpak vereist, liefst in een democratisch kader. Ik vraag mij, met de heer Geeraerts af, hoe de ontwikkelingslanden, met drie vierde van de wereldbevolking, uiteindelijk het hoofd zullen bieden aan de enorme uitdaging waarmee ze worden geconfronteerd. Het zou immers voortvarend en gevaarlijk zijn aan die ontwikkelingswereld het Westerse beschavingsmodel op te dringen. Velen zijn het met ons eens dat dit de capaciteit van onze planeet zou overschrijden. Een grote moeilijkheid hierbij is dat de meeste politieke en economische denkers er tot op heden nog niet in geslaagd zijn een haalbaar alternatief te formuleren. Ik verwijs naar grote ontwikkelingsdenkers, zoals Prebisch en anderen.

Een andere idee die de heer Geeraerts heeft ontwikkeld, houdt verband met de parallelle ontwikkeling van kleinschaligheid en moderne technologie. De heer Geeraerts heeft ter zake een juiste visie. Wij zijn getuige van een dubbele evolutie op het economische vlak. Enerzijds worden wij dagelijks opgeschrikt door fusies en concentraties waardoor grote groepen zich nog sterker opstellen. Anderzijds heeft de moderne KMO zich een specifieke taak toegeëigend.

Een KMO die zich vandaag kan onderscheiden door moderne technologie en een grensoverschrijdende visie, heeft een specifieke taak naast de mastodonten. Wanneer ik het heb over moderne technologie, denk ik evengoed aan modern management als aan het gebruik van de technologie in de ontwikkeling van producten en van diensten. Wanneer ik het heb over een grensoverschrijdende visie denk ik aan de exportcapaciteiten van kleinere bedrijven. Het ligt voor de hand dat de politieke instellingen zich hieraan moeten aanpassen.

Ik ben het met de heer Geeraerts eens wanneer hij beweert dat ook de sociale instellingen ter zake met een zeer complexe uitdaging worden geconfronteerd. De arbeiders- en bediendenvakbonden zijn op een punt gekomen dat zij verplicht zijn hun structuur en handelwijze aan te passen. Ik voeg daar echter onmiddellijk aan toe dat ook de andere sociale instellingen, patronale en andere, met diezelfde uitdaging worden geconfronteerd.

Wij beleven ongetwijfeld een gepassioneerde maar tevens vrij moeilijke tijd. Indien wij het verstand hebben onze politieke en sociale instellingen en structuren aan te passen aan de tweevoudige evolutie op economisch en ecologisch vlak, moet het mogelijk zijn met succes de uitdaging aan te pakken. (*Applaus.*)

**De Voorzitter.** — Daar niemand meer het woord vraagt in de algemene beraadslaging over de afdeling Economische Zaken, verklaar ik ze voor gesloten.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale relative à la section Affaires économiques, je la déclare close.

Wij vatten de algemene beraadslaging over van de afdeling Verkeerswezen.

Nous abordons la discussion générale de la section Communications.

Het woord is aan de heer Appeltans, rapporteur.

**De heer Appeltans, rapporteur.** — Mijnheer de Voorzitter, ik beschouw het als een eer hier verslag te mogen uitbrengen over de bespreking die in de commissie op 14 november 1989 werd gewijd aan de afdeling Verkeerswezen van de Algemene Uitgavenbegroting voor 1990.

Ik wens een woord van waardering en dank te richten tot de voorzitter en de leden van de bijzondere commissie en tot de diensten van de Senaat die op zeer vlotte wijze en in moeilijke omstandigheden uitstekend werk hebben verricht.

In de inleidende uiteenzetting van de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, wordt verwezen naar de uitgebreide beleidsnota, die integraal werd opgenomen in het kamerverslag van bladzijde 414 tot 439.

De minister beschouwt de mobiliteit als de grootste en meest complexe uitdaging van de toekomst. Het departement van Verkeerswezen zal dus een zeer belangrijke rol spelen in het mobiliteitsdebat.

Het nationaal departement van Verkeerswezen is bevoegd voor de spoorwegen en de nationale luchthaven. Vandaar dat aan de NMBS de opdracht werd gegeven om de positie van het spoorvervoer opnieuw te definiëren in het geheel van de mobiliteitsontwikkeling. Het toekomstplan Star 21 zal deze visie concretiseren en het investeringsprogramma en de SST kaderen in deze totaalvisie. Ik verwijs voor de details ter zake naar het verslag van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Tijdens de bespreking van de afdeling Verkeerswezen kwam een veelheid van aspecten aan bod die nauwkeuring in hoofdstuk 12 van het verslag van de Senaat op de pagina's 2-24 tot en met 2-42 werden opgenomen.

Aan de hand van de antwoorden van de minister wens ik enkele van deze aspecten te beklemtonen.

Voor het mobiliteitsprobleem bestaan er geen pasklare oplossingen. Men zal moeten kiezen: investeren in stadsvernieuwing eerder dan in de aanleg van nieuwe autosnelwegen.

De bevordering van het openbaar vervoer betekent een herorganisatie van de huidige verkeersfuncties. De spoorwegen moeten de kans krijgen om zich aan te passen aan hun rol in de 21e eeuw, namelijk naast snelle verbindingen op langere afstanden, ook voorstadsverkeer.

Het Star 21-plan moet als grondslag dienen voor een allesomvattende maatschappelijke discussie, die eerst in het Parlement moet worden gevoerd. Deze discussie moet resulteren in een investeringsplan over tien jaar.

De SST moet worden ingepast in het gehele net van de spoorwegen en mag in de discussie geen aparte behandeling krijgen. De spoorwegen zullen zich een bijkomende inspanning moeten getroosten inzake investeringen voor de beperking van milieuhinder, wat niet alleen verbonden is met de aanleg van de SST.

Ann. parl. Sénat de Belgique — Session ordinaire 1989-1990  
Parlem. Hand. Belgische Senaat — Gewone zitting 1989-1990

Opmerkingen als zou de gewestvorming de coördinatie tussen de nationale overheid en de gewestelijke overheden bemoeilijken, werden door de minister tegengesproken. Hij wees erop dat de samenwerking veel vlotter verloopt dan vroeger de samenwerking tussen Openbare Werken en Verkeerswezen.

De verkeersveiligheid beroert duidelijk vele leden van de commissie en wordt door de minister als bijzonder belangrijk ervaren. De campagne tegen het rijden onder invloed werd herhaald en de bedoeling blijft om de chauffeur en zijn entourage verantwoordelijkheidszin bij te brengen. Herhaaldelijk werd gewezen op het aspect mentaliteit in de verkeersveiligheid, wat het nemen van initiatieven niet in de weg mag staan. De Belgische burger zoekt al te vaak naar middelen om de wet te omzeilen.

Voorts werd gewezen op de invloed van de bevlagging van de vloot en het ontbreken van de rekeningen RMT en RLW bij de bespreking. Deze zullen aan de commissies worden meege-deeld naar aanleiding van de administratieve begroting.

In verband met de verhouding Sabena en BATC deelde de minister de mening van de vraagsteller niet. Volgens de minister is er geen reden om te denken dat de uitbouw van de plannen tussen Sabena et BATC aanleiding geeft tot twijfel over de goede samenwerking of over hun streven om voor de luchthaven van Zaventem maximale expansiekansen te creëren.

Als wij uitgaan van de optiek ordonnancerings, bedraagt het geheel van de gevraagde kredieten voor de afdeling Verkeerswezen, 75,1 miljard. Dit is een verhoging van 651 miljoen ten opzichte van het bedrag bepaald na de begrotingscontrole 1989. Wij herinneren eraan dat het totaal gerealiseerd bedrag in 1988, dus vóór de overdracht van een gedeelte van de bevoegdheden naar de Gewesten, 31,1 miljard meer bedroeg.

Opmerkelijk is dat in de begroting 1990 de NMBS met 68,1 miljard 90 pct. van de uitgaven van deze afdeling voor haar rekening neemt.

Tot daar, mijnheer de Voorzitter, een beknopte samenvatting van wat in de commissie werd besproken. Voor gedetailleerde vragen en antwoorden verwijs ik naar het verslag.

De zestien aanwezige leden hebben de artikelen 2.33.1 tot en met 2.33.7 aangenomen en dit verslag eenparig goedgekeurd. (*Applaus.*)

Mijnheer de Voorzitter, vervolgens heb ik nog enkele persoonlijke opmerkingen.

Ik ben blij dat Vice-Eerste minister Dehaene de vergadering nu bijwoont omdat ik mij rechtstreeks tot hem richt.

Bij de pensioenen van de NMBS is een krediet van 19,7 miljard ingeschreven voor het compenseren van de lasten die voortvloeien uit de normalisering van de rekeningen voor de pensioenen van het personeel. Dit betekent 30 pct. van het totale bedrag, 68,1 miljard, dat in de begroting is ingeschreven voor de NMBS.

Het verslag vermeldt dat de minister antwoordt dat dit maar een illustratie is van de uitdaging die de pensioenen van het overheidspersoneel ons in de toekomst zullen bieden.

*De heer Henrion, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*

In het licht van de toename van personeel in het Openbaar Ambt in de voorbije tien jaar lijkt de problematiek van de pensioenen in het Openbaar Ambt nog erger te zijn dan in de privé-sector.

De minister stelt vast dat het een belangrijk probleem is en dat de bijzonder hoge lasten voor het uitvoeren van de aangegane verplichtingen in de toekomst waarschijnlijk nog zwaarder zullen wegen op de begroting.

Wij hebben er niets aan dat de minister zulks vaststelt. We zouden van hem graag vernemen welke tactiek zal worden gevolgd om die post van de uitgaven in de toekomst in de hand

te houden. Volgens de vooruitzichten zullen de kosten in verband met de pensioenen alleen nog maar toenemen.

Aanvankelijk was ik niet van plan over Star 21 te spreken. Het is echter vrij belangrijk en het bevindt zich in de actualiteit, zodat ik er toch even wil op ingaan.

Toen ik de minister een half jaar geleden vroeg naar de omkeerbaarheid van de beslissing van de NMBS om de uitbouw van de lijn Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen niet te realiseren, heeft hij geantwoord dat een werkgroep « Spoorwegproblematiek Limburg » was opgericht die hem rechtstreeks verslag zou uitbrengen en dat aldus zou worden geprobeerd in te gaan op de verzuchtingen van de Limburgers. De minister heeft een grondig gesprek in de commissie in het vooruitzicht gesteld over de basisopties van Star 21.

Ik ben diep ontgoocheld over de inhoud van het plan-Star 21 met betrekking tot de provincie Limburg. Wij willen niet wachten om vandaag reeds de besluiten van die werkgroep te toetsen aan de gegevens van het plan.

Over het goederenvervoer zal ik het niet hebben omdat ik weet dat in de werkgroep de beslissing is genomen om in samenwerking met alle rechtstreeks betrokken partijen een studie te laten uitvoeren over de behoeften van de Limburgse industrie en handel volgens de te verwachten ontwikkelingen.

Wel blijf ik even stilstaan bij het reizigersvervoer. Op een rijtje vergelijk ik in een viertal punten de standpunten van de werkgroep met de opties van het plan-Star 21 die ik in een snelle lezing meen te hebben teruggevonden.

Een eerste punt betreft de verbinding met Brussel en het eventuele doortrekken van de lijnen naar de Maaskant. De werkgroep stelt een verhoogde frequentie van de verbinding met Brussel voor. Een mogelijke oplossing is de huidige treindienst vanuit Genk via Landen naar Brussel op halfuur-frequentie te brengen. Te Landen moet het aan- en afkoppelen met de treinen van en naar Luik in de mate van het mogelijke worden vermeden.

Omdat vooral met het pendelverkeer rekening wordt gehouden, vindt de werkgroep dat de piekurtreinen via Aarschot langs een nog aan te leggen verbingsbocht tussen de lijnen 35 en 36 rechtstreeks naar Brussel moet kunnen rijden. Tevens moet de verbinding vanuit Brussel naar Genk naar het Maasland worden verlengd, om grotere delen van de provincie van dit spooraanbod te laten profiteren.

In het plan-Star 21 wordt het binnenlands treinverkeer voor Limburg zo goed als niet behandeld. De vraag om de lijn Brussel-Genk door te trekken tot het Maasland komt niet ter sprake. De enig mogelijke nieuwe treinverbinding voor Limburg is volgens het plan de interstedelijke relatie Hasselt-Luik te verlengen tot bijvoorbeeld Antwerpen. In het zogenaamde IC+ -net, zeer snelle verbindingen met de grote agglomeraties zonder tussenstop, dus in hoofdzaak met Brussel, maakt Limburg helemaal geen kans.

Een tweede punt betreft de verbinding met Antwerpen. De werkgroep vindt dat de huidige uurfrequentie behouden dient te worden, waarbij de bediening van Diest en Aarschot een belangrijk aspect blijft. Bij sterke toename van het reizigerspotentieel tussen Hasselt en Antwerpen dient echter de meest rechtstreekse verbinding te worden gekozen.

De werkgroep vindt het tevens nodig tussen Hasselt en Antwerpen 's ochtends en 's avonds ten minste één bijkomende rechtstreekse piekurtrein te laten rijden. In het plan-Star 21 is bij de mogelijke nieuwe treinrelaties een interstedelijke relatie Hasselt-Luik, bijvoorbeeld verlengd tot Antwerpen, opgenomen. Dit betekent dat een degelijke relatie tussen Hasselt en Antwerpen waarschijnlijk afhankelijk wordt gemaakt van het SST-net. Dit is principieel onmogelijk. Nochtans blijkt uit het plan enige goodwill ten opzichte van een degelijke verbinding tussen Hasselt en Antwerpen.

Het derde punt betreft de treinlijnen in het westen en het noorden van Limburg. Volgens de werkgroep moet voor West-Limburg de lijn Hasselt-Mol via aansluitingen met de lijn 15 Neerpelt-Mol-Antwerpen de verbinding met Antwerpen blijven onderhouden tegen uur-frequentie. Voor Noord-Limburg heeft

de werkgroep een identiek standpunt inzake de verbinding Mol-Neerpelt. In het plan-Star 21 wordt in het onderdeel met betrekking tot het toekomstig net melding gemaakt van één vaste trein per uur per richting tussen Hasselt en Mol enerzijds en Neerpelt en Herentals anderzijds.

Een vierde punt betreft de lijn Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen. Ook hier is de werkgroep van oordeel dat er een spoorverbinding moet komen tussen de beide Limburgen, *in concreto* tussen Hasselt en Maastricht. Deze verbinding zou eventueel in een volgende fase kunnen worden ingeschakeld in de spoorwegverbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen.

Deze internationale IC-lijn komt in het plan-Star 21 nergens ter sprake. Het grootste deel van de aandacht in verband met het internationaal aanbod gaat uit naar de SST. Voor het overige internationaal aanbod zal er een dienst op maat komen rekening houdend met de marktbehoeften en het door de SST sterk gewijzigd internationaal netwerk.

Een tweede element, voor Star 21, is de vervaging van de grenzen in Europa. Vandaag vormen de grenzen een breuk in het spoorreizigersnet. Dit zal, na de Europese eenmaking, geleidelijk verdwijnen. Die toestand zal het noodzakelijk maken grensoverschrijdende verbindingen, die vandaag absoluut onvoldoende potentieel cliënteel leveren om een degelijke dienst en infrastructuur te plannen, opnieuw met de buurnetten te bekijken.

Mijnheer de minister, wij hebben onze bekommerning willen uiten over hetgeen in het plan-Star 21, inzake de Limburgse regio, is terug te vinden. U hebt vooraf gesteld dat hierover nog geen definitieve beslissingen zijn genomen. Wij vertrouwen erop, dat de aandacht die u aan het probleem hebt geschonken, door een kabinetswerkgroep op te richten die zich bezighoudt met de spoorwegproblematiek in Limburg, ook zal gelden voor de aanbevelingen die deze werkgroep zal formuleren. (*Applaus.*)

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Vandermarliere.

**De heer Vandermarliere.** — Mijnheer de Voorzitter, allereerst feliciteer ik de heer Appeltans met zijn degelijk verslag. De mobiliteit is inderdaad één van de grootste, en ook één van de meest complexe uitdagingen voor de toekomst geworden. Uitdagingen om in de toekomst te pogen de verplaatsingsmogelijkheden, voor zover dit mogelijk is, van personen en diensten in nog betere banen te leiden. Hieraan dient echter de vraag te worden gekoppeld, welke financiële middelen en milieu-offers hiertegenover staan.

Wat brengt ons de dag van morgen?

Eind oktober van dit jaar werd, aan de Vrije Universiteit te Brussel, een studiedag gehouden met als thema « milieuvriendelijke verkeer ». Men voorspelde er voor de twee volgende decennia een explosie van het verkeer op de weg; een mogelijke aangroei van het individuele verkeer met 77 pct., hetgeen bijna 1 miljoen auto's meer is, en een aangroei van het goederentransport met ongeveer 50 pct. Dit zijn nogal verontrustende verkeersprognoses.

Zijn deze prognoses realistisch?

Ik meen dat wij er toch terdege rekening mee moeten houden, dat de prognoses van de VUB-studiedag zijn gebaseerd op, enerzijds, recente cijfers van het Nationaal Instituut voor de statistiek, en anderzijds op gegevens van de Europese Conferentie van Transportministers.

Uiteraard is de verwachte toekomstige verkeersexplosie geen alleenstaand feit. Ook tussen de jaren 1960 en 1968 kenden wij een enorme toename van het verkeer, waarbij het aantal personenauto's toenam met 393 pct.

Maar belangrijker is nog de vaststelling dat de personenauto in 1988 ruim 88,5 pct. van alle reizigersverkeer voor zijn rekening heeft genomen.

Vandaar dat het belangrijk is, wanneer wij ons laten verleiden tot dergelijke vooruitzichten, terdege rekening te houden met een aantal vaststaande verkeersdeterminanten; zoals: demografische en economische factoren, de motorisatiegraad, het openbaar

vervoersaanbod en de kostprijs van dit openbaar vervoer, en — om mij tot deze te beperken — de maatschappelijke structuren. Daarenboven moeten we nog een aantal specifieke elementen inschatten, zoals bijvoorbeeld de Europese Eenheidsmarkt, die vanzelfsprekend een niet te onderschatten invloed zal hebben op het handelsverkeer.

Rekening houdend met al deze cijfergegevens en determinanten, kan men terecht de vraag stellen welke aanvaardbare oplossingen men aan dit mobiliteitsprobleem van personen en goederen kan geven. Men kan zich ook afvragen in hoeverre men in ons land bereid is, of bij machte is, aan toekomstgerichte mobiliteitsoplossingen mee te werken.

Voor verkeerseconomien staat het als een paal boven water dat men, indien men de mobiliteitsevolutie in goede banen wil leiden, een totaal pakket aan maatregelen moet uitwerken. Men mag zich met andere woorden niet concentreren op een welbepaalde sector. Dit wordt des te duidelijker als men weet dat het gebruik van het openbaar vervoer per spoor, zowel voor reizigers als voor goederen, in een verhouding staat van 1 tot 10 ten opzichte van het privé-verkeer. Indien men nu het beleid zodanig wijzigt dat het spoorverkeer minimum 50 pct. bedraagt, dan zal het individueel wegverkeer amper met 5 pct. afnemen. Het kan onwaarschijnlijk klinken, maar toch zijn dit de naakte cijfers van verkeerseconomien. Het mobiliteitsprobleem wordt dus niet opgelost door het openbaar vervoer beter te laten functioneren. Vandaar dat niet genoeg kan worden benadrukt hoe belangrijk het zal zijn het weg-, lucht-, water-, en het spoorverkeer op elkaar af te stemmen.

Maar wordt daar in ons land genoeg aandacht aan besteed? Dit impliceert immers een strakke beleidslijn. Is deze strakke beleidsuitstippeling, deze consequente aanpak van het mobiliteitsprobleem met sterk gecentraliseerde beleidsopties wel mogelijk in het huidige Belgisch systeem, waarin de bevoegdheden in vele facetten zijn uiteengevallen, zijn verkaveld? Hierdoor is een zeer grote bevoegdheidsverwarring ontstaan tussen de nationale en de gewestministers.

Daarenboven is er geen enkele correlatieve overeenkomst meer tussen de departementen Verkeerswezen en Openbare Werken. Door hopeloze versnippering van bevoegdheden blijven vele dossiers onopgelost, ondanks de samenwerking, daar waar mogelijk, tussen het nationale en het gewestelijke niveau. Zeker inzake infrastructuur blijken coördinatie en efficiëntie voorgoed zoek geraakt in ons land. Hoe kan het ook anders, wanneer ik, bijvoorbeeld, zie dat vandaag de dag niet minder dan vier niveaus bevoegd zijn voor de modernisering van autosnelwegen en de daarbij behorende infrastructuur. En dan maar spreken over noodzakelijke oplossingen voor, bijvoorbeeld, het fileprobleem.

Naast dit bevoegdheidsprobleem is er ook nog het coördinatieprobleem. In de aan ons bekendgemaakte beleidsuitstippeling van het departement van Verkeerswezen stel ik vooral een tekort vast aan coördinatie tussen de spoorwegen, de buurtspoorwegen en de stedelijke vervoermaatschappijen. Dit is des te betreurenswaardiger gezien de toch wel niet de stuiten evolutie, niet alleen van particulieren, maar eveneens van bedrijven om zich buiten de drukke centra te vestigen.

Ik heb met genoegen vernomen dat Frankrijk en Duitsland de aanleg van het SST-spoor in België zullen helpen financieren. Dit is ontegensprekelijk een positieve inbreng in het dekken van de kosten die de SST zal meebrengen. Zijn onze buurlanden echter op de hoogte van de besluiteloosheid die in ons land heerst over de aanleg van de SST, inzonderheid over de vraag of de SST al dan niet in eigen bedding komt? Deze besluiteloosheid werd bijna geïnstitutionaliseerd toen de Waalse sociale partners eisten dat de TGV niet enkel in Wallonië, maar ook in Vlaanderen in een eigen bedding moet sporen, althans op de verbinding Brussel-Luik. Tevens eisen de sociale partners verenigd in de *Conseil économique et social de la Région wallonne* dat het TGV-project wordt gekoppeld aan de verbetering van het Waalse spoorwegnet en dit voor een totale kostprijs van 12 miljard.

Het eisenprogramma van de Waalse sociale partners komt eigenlijk neer op een meer concrete vertaling van het PS-standpunt, gelanceerd door PS-voorzitter Guy Spitaels, dat de TGV

niet enkel in Wallonië maar ook in Vlaanderen in eigen bedding moet rijden op straffe van compensaties voor het Waalse spoorwegnet. Is het voorgestelde Star 21-plan nu al dan niet de dekmantel om de TGV in eigen bedding te laten sporen en tegelijkertijd toch een aantal Waalse compensatieëisen, zij het dan onder het mom van een toekomstgericht programma, oogluikend toe te staan en uit te voeren?

Een ander groot probleem dat eigenlijk verband houdt met het grote mobiliteitsvraagstuk van het personenverkeer, is de verkeersveiligheid zelf, of moet ik eerder zeggen de verkeersonveiligheid. Niemand zal betwisten dat meer ingrijpende maatregelen moeten worden genomen om de verkeersveiligheid op onze wegen aanzienlijk te verhogen. Vooral de mens is door zijn gedrag en handelen in het verkeer de bepalende factor voor de verkeersveiligheid, of verkeersonveiligheid, naargelang het geval.

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om te wijzen op de vele ongevallen die zich op onze snelwegen voordoen met het zwaar vervoer. U hebt mij tijdens een vorige uiteenzetting geantwoord dat het zwaar vervoer op de autowegen niet kan worden geflitst door de multanova. Wij zien ook nog zelden de wegpolitie om overtredingen van zware vrachtwagens te verbaliseren. Meerdere malen heb ik kunnen ervaren dat sommige vrachtwagenchauffeurs inhalen op het derde rijvak. Ook zie ik geregeld open voertuigen geladen met bulkgoederen die het verplichte afdekzeil niet hebben opgelegd.

De menselijke factor is echter niet de enige. Daarnaast is er ook nog de technologie en de betrouwbaarheid van de gebruikte voertuigen, alsook de kwaliteit en de beschikbaarheid van de infrastructuur. De combinatie van deze drie factoren is onmisbaar om preventief te kunnen optreden.

Belangrijk is wel vooraf te constateren dat de verkeersveiligheid in de loop der jaren verbeterd is, ondanks de voortdurende toename van het autoverkeer. Die verbetering zal aanhouden, niet alleen ingevolge de genomen maatregelen, maar vooral door een aanpak waarbij de voorzichtigheid en de verantwoordelijkheidszin van alle bij het wegverkeer betrokken partners wordt gestimuleerd. Vooral dit laatste punt verdient in België grotere aandacht.

Daartegenover staat dan weer dat wij ons moeten behoeden voor een te groot aantal reglementeringen waarvan het verplichte karakter tot starheid kan leiden en die in vele gevallen nadelig, in plaats van positief kunnen uitvallen. In plaats van veel aandacht te besteden aan formele maatregelen moet het departement van Verkeerswezen zich veel meer buigen over meer doeltreffende veiligheidsnormen voor bijvoorbeeld remmen, verlichting, ophanging enzovoort van de voertuigen en de gebruikers ertoe aansporen zich zo goed mogelijk naar die normen te schikken.

Bepaalde reglementaire verplichtingen kunnen ook een negatieve kant hebben, ik denk aan gebrek aan onderhoud van de uitrustingen, de staat van de reflecterende borden aan de achterzijde van vrachtwagens, de desensibilisering van chauffeurs die met opgedreven, super uitgeruste voertuigen rijden. Een onoplettend chauffeur of een die achter het stuur indommelt, is niet beschermd tegen zware ongevallen, ook al is zijn voertuig uitgerust met pneumatische ophanging, met een ABS-systeem, met een vertrager of wat dan ook.

En dan is er tenslotte nog de prijs van de veiligheid. De overheid, die met aanzienlijke budgettaire moeilijkheden te kampen heeft, moet leren haar keuze te optimaliseren door een efficiënte kosten-batenanalyse.

Wat de veiligheidswinst betreft moet worden nagegaan wat mag worden uitgegeven, rekening houdend met de materiële en morele schade veroorzaakt door verkeersongevallen. Naar het voorbeeld van de privé-sector begint de overheid langzaam maar zeker in te zien dat verkeersveiligheid bepaald wordt door kosten en keuzen. Veiligheid is, financieel gesproken, nooit kosteloos. Verkeersveiligheid is zelfs soms in strijd met andere collectieve behoeften, zoals vermindering van geluidshinder of milieubescherming. De aanpassing van rijwegen om het residentieel karakter van een wijk te beschermen, verhoogt bijvoorbeeld de kans op ongevallen. Daarenboven maakt de bevoegdheidsver-

snijpering de oplossing van de problemen alleen maar moeilijker.

Bevoegdheidsconflicten, bevoegdheidsversnijpering, gebrek aan coördinatie en efficiëntie zijn kenmerken van het verkeersbeleid anno 1990. Redenen genoeg dus voor de PVV-fractie om dit ontwerp niet aan te nemen. (*Applaus.*)

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

M. le baron Clerdent. — Monsieur le Président, je voudrais évoquer deux problèmes concernant le ministère des Communications: le développement de l'aéroport de Liège-Bierset et l'implantation du train à grande vitesse dans notre pays.

Dans le cadre de la régionalisation, la gestion des aéroports a été confiée à la Région, mais tout ce qui concerne la sécurité aérienne est resté de la compétence de la Régie des Voies aériennes. L'aéroport de Liège-Bierset souffre en cette matière de graves lacunes. Je vous ai d'ailleurs, monsieur le ministre, interpellé déjà au sujet du contrôle aérien et la Régie a promis de former des contrôleurs le plus rapidement possible. J'espère que vous voudrez bien me donner l'assurance qu'ils seront opérationnels dans le courant de 1990.

Dans les autres services de la sécurité également — météorologie et télécommunications — les effectifs sont insuffisants. C'est ainsi que des vols charters et des vols réguliers vers différentes destinations européennes ont été effectués alors que le service météorologique et le service des télécommunications n'étaient plus assurés. Le relais pris par les services correspondants de Zaventem n'a pas donné satisfaction et des retards importants ont été enregistrés.

Une telle situation fait peser une grave menace sur le déroulement normal de l'activité de Liège-Bierset et une solution doit être apportée le plus rapidement possible à ce problème de sécurité grâce à la nomination d'un effectif suffisant et l'octroi de moyens de communication modernes.

Je voudrais, monsieur le ministre, avoir l'assurance que la Régie n'entravera pas l'œuvre de rénovation entreprise.

Nous venons de recevoir le plan Star 21. Je n'ai pu que parcourir ce document trop important pour être aussitôt critiqué ou approuvé. Je me propose de l'étudier dans le détail et je présume qu'il fera l'objet d'un examen approfondi en commission avant de devenir réalité à partir de 1991. Bien qu'une simple lecture du plan fasse apparaître, à côté de points positifs, des lacunes et des anomalies. Je me bornerai, aujourd'hui, à souligner combien il est urgent et nécessaire que notre pays dispose d'un programme ferroviaire inspiré par les nouvelles techniques et leurs implications économiques et sociales, en un moment où tous les pays européens, membres ou non de la Communauté, se tournent vers la grande vitesse, tant dans les échanges internationaux que dans leurs relations intérieures. Cette intégration des unes et des autres est, en elle-même, source de progrès. Le plan Star 21 s'y réfère souvent, rencontrant ainsi ma conviction que j'ai maintes fois exprimée à cette tribune.

L'adaptation de nos relations intérieures à la grande vitesse m'amène logiquement à évoquer les problèmes que pose le passage du TGV par notre pays. J'ai dit souvent mon inquiétude quant aux lenteurs du dossier. Dernièrement encore, lors de la rentrée parlementaire, je vous ai interpellé, monsieur le ministre, sur les retards dans les décisions urgentes concernant le TGV et plus particulièrement son tracé. Quant au plan Star 21, il ne fait pas état d'une solution définitive pour la section Bruxelles-Louvain. Il est heureux que la récente réunion de La Haye ait fait progresser le dossier. Je ne serai pas le seul à m'en réjouir, mais il était grand temps, car la conquête de l'Europe par le train à grande vitesse ne cesse de se développer.

Le 15 décembre prochain, le président de la République française, le chancelier de la RFA et le président de la Confédération helvétique inaugureront, à Bâle, le nœud ferroviaire Europe TGV, point de rencontre capital des réseaux à grande vitesse. En trois ans, l'Espagne a déjà investi 250 milliards de pesetas dans la construction de son réseau à grande vitesse. Quant au TGV Paris-Strasbourg dont je vous ai déjà entretenu, il vient

de faire l'objet d'une proposition précise et concrète de la part de M. Philippe Essig, ancien président de la SNCF, qui d'ici à la fin de l'année, remettra un rapport définitif au ministre de l'Équipement. La nouvelle infrastructure permettra une vitesse de 350 kilomètres/heure; elle placera Strasbourg à 1 heure 50 minutes de Paris au lieu de 3 heures 48 minutes. Bien que la rentabilité de la ligne ne soit que de 4,5 p.c., on estime que le projet doit être réalisé rapidement, pour des raisons politiques.

Les décisions financières adoptées à La Haye le 21 novembre dernier, devront permettre de lever les derniers obstacles à l'implantation du TGV en Belgique. Je me réjouis que la négociation ait enfin dégagé des résultats clairs, précis et constructifs, puisqu'aux ristournes d'avantages consenties par la France et la RFA à la Belgique viendra s'ajouter un financement direct des Communautés européennes qui seront sollicitées en ce sens par tous les Etats intéressés à la réalisation du TGV nord. Cette décision, tout en confirmant l'intérêt de nos partenaires pour le projet et leur volonté de le faire aboutir rapidement dans les meilleures conditions techniques, reconnaît la place capitale — parce que centrale — que notre pays et Bruxelles y occupent. Mais la compréhension de nos partenaires engage du même coup la responsabilité de notre pays, tenu de répondre à leur volonté européenne par un tracé digne de leurs ambitions.

Je ne reprendrai plus les caractéristiques d'une ligne nouvelle le long de l'autoroute E40, de la sortie de l'agglomération bruxelloise à l'entrée de l'agglomération liégeoise, dont le plan Star 21 souligne d'ailleurs les avantages. Cette ligne est aussi la seule qui réponde à la logique fondamentale de Star 21 en facilitant le passage des trains IC+. Elle ne doit pas inquiéter l'agglomération de Louvain. Le peu que l'on connaisse des études d'impact sur l'environnement établit que la modernisation de la voie classique entre Bruxelles et Louvain exigerait l'expropriation de 292 habitants, 26 bâtiments industriels et 70 hectares de terres agricoles. Pour sa part, la construction de la nouvelle ligne le long de l'autoroute n'entraînerait l'expropriation, depuis Diegem jusqu'à la hauteur de Louvain, que de 42 habitations, un bâtiment industriel et 69 hectares de terres agricoles.

Ces chiffres disent toute l'ampleur des atteintes à l'environnement dans la première hypothèse qui seraient, en milieu densément peuplé, comme des plaies béantes. Le tracé le long de l'autoroute modifie quelque peu le paysage mais, ici, des remèdes pourront être appliqués comme ils l'ont déjà été en république fédérale d'Allemagne et en France car leur coût n'est pas prohibitif.

Les habitants de Louvain trouveront, eux aussi, un réel avantage à la construction de la ligne nouvelle. N'étant pas réservé au TGV, elle serait aussi utilisée par les trains rapides IC+ prévus par le plan Star 21, qui pourraient y atteindre, dans des conditions accrues de sécurité et de confort, des vitesses que ne permet pas le réseau normal. Les usagers de Louvain pourraient bénéficier de ces progrès: une nouvelle gare à Berthem, spécialement conçue pour assurer la complémentarité entre la voiture et le train, les mettrait à 13 minutes de Bruxelles Nord ou ultérieurement à 11 minutes du quartier Léopold dans l'option Europa.

Cette solution entraînerait aussi un meilleur aménagement du territoire, problème auquel les autorités flamandes sont, à juste titre, très attentives. En réduisant le recours à la voiture automobile grâce à une concurrence plus efficace du train, elle contribuerait à diminuer la pollution due à l'autoroute. D'autres usagers encore pourraient profiter des IC+. Les trains provenant de l'est de la province de Liège — Verviers, Eupen, Welkenraedt, — du Limbourg — Hasselt — et de Tirlemont, par exemple, rejoindraient la nouvelle ligne, les uns à Ans, les autres après Tirlemont, ce qui leur ferait gagner respectivement 13, 10 et 6 minutes jusqu'à Bruxelles.

Je conclus en deux points. Pour que ce projet européen soit l'œuvre de tous — Bruxellois, Flamands, Wallons — le gouvernement doit conclure dans la clarté. Cela suppose la publication des études d'impact sur l'environnement et des études socio-économiques relatives, les unes et les autres, au tracé des lignes à grande vitesse. Je veux croire que sous peu une

complète information mettra fin aux malentendus qui nous ont divisés.

Au lendemain de la réunion de La Haye, le gouvernement doit prendre rapidement, quant au tracé du TGV en Belgique, une décision conforme aux exigences européennes du projet, en adoptant la construction d'une ligne nouvelle le long de l'autoroute E40 dès la sortie de l'agglomération bruxelloise.

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal zeer beknopt zijn. Na de bespreking in de commissie werd ons vanwege de minister een document toegezonden, met als titel Star 21. Bovendien hebben wij van de minister een afschrift ontvangen van de brief die hij heeft gericht aan de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur, waarin hij deze uitnodigt een bespreking te wijden aan dit document. Ik blijf daar vandaag dus niet langer bij stilstaan.

Ik verklaar mij nader. Het document is in moeilijke termen opgesteld. Ik heb al een inspanning gedaan om het te lezen en het te begrijpen, maar ik ben daar nog niet in geslaagd.

Ik aanzie het als mijn plicht op dit document een repliek te geven. Het is u bekend dat ik vier jaar geleden, samen met mijn medewerkers, een plan heb uitgewerkt met als titel Spoor 2000, waarin wij een totaalplan voor het personenvervoer langs het spoor voor de volgende decennia hebben voorgesteld.

Mijnheer de minister, ik stel vast dat de aanpak van de planning van Spoor 2000 een totaal andere is dan de uwe. Onze planning, en in Star 21 wordt daar zijdelings naar gerefereerd, is gebaseerd op de planning bij de Zwitserse spoorwegen. Het infrastructuurprogramma en het programma van de aangeboden diensten vormen hier namelijk één geheel. Bij een eerste lezing van uw document zie ik dat u deze synthese niet kunt maken wat, en de auteurs zeggen dit zelf, niet de bedoeling is.

Mijnheer de minister, ik beloof dat ik, van zodra het mij mogelijk is, op Star 21 een schriftelijke repliek zal geven zodanig dat dit geen mondelinge aangelegenheid blijft. Vermits de gevraagde bespreking in de commissie allicht niet meer zal plaatshebben vóór 1990, zal ik dit nog vooraf kunnen doen, wat mij ontslaat van de plicht hierop vandaag dieper in te gaan.

Ons wordt gevraagd enkele grote uitgavenposten van de begroting van Verkeerswezen voor 1990 goed te keuren. Om de uitgavenpost in verband met de spoorwegen, die toch de belangrijkste is daar zij de quasi totaliteit van uw budget opsloort, te kunnen beoordelen, ontbreken ons de nodige documenten. De wet schrijft niet voor dat de begroting van de NMBS aan de departementale begroting moet worden verbonden, maar het zou de zaken alleszins vergemakkelijken. Op het einde van het jaar zullen wij uw uitgavenbegroting in de vorm van een meer gedetailleerd koninklijk besluit bespreken. Daarbij zou het toch nuttig zijn dat de commissarissen over de begroting van de NMBS voor het jaar 1990 konden beschikken, maar dan wel voorgesteld zoals dat in een NV gebeurt en niet zoals de Regie der Posterijen of de Regie van Telegraaf en Telefoon haar begroting, ingevolge de wet van 1954 als een addendum aan de departementale begroting hecht.

Daarmee worden wij niet wijzer. Bij de bespreking in de commissie zouden wij reeds een inzicht moeten krijgen in de bedrijfsresultaten van het jaar 1989. *Grosso modo* zijn deze reeds gekend. Wij vragen geen boekhoudkundige afsluiting, maar cijfers die ons toelaten een oordeel te vellen. Tot zover mijn opmerking over Star 21.

Mijnheer de minister, ik wens ook een kleine kanttekening te maken bij de jongste vergadering van de ministers van Verkeerswezen omtrent de TGV-Noord. Wij hebben vernomen dat de Duitsers en de Fransen bereid zijn de Europese instanties uit te nodigen om met Europees geld over de brug te komen ten einde de rentabiliteit van de gedeelten Brussel-Nederlandse grens en Brussel-Duitse grens tot een aanvaardbaar niveau op te trekken.

Ik wil niet cynisch zijn. België is een transitland en wij beslissen zelf over het toekomstig tracé en over de uitrusting ervan. Onze beslissing mag niet worden beïnvloed door de

bereidwilligheid van de Fransen en de Duitsers om Europees geld ter beschikking te stellen. Ik ben niet vatbaar voor overtuigingselementen die ik als geanticiperde oorlogsschade zou willen karakteriseren.

Wat de TGV-trajecten ten noorden van Brussel, in de richting van Antwerpen en in de richting van de Duitse grens betreft, moet het u toch opgevallen zijn, mijnheer de minister, dat na een lange periode van stilzwijgen de Nederlanders nu uiteindelijk toch hun visie kenbaar hebben gemaakt.

Tussen Amsterdam en Rotterdam zal de TGV dienst doen als een lokale trein met vier stopplaatsen op het bestaande tracé. Door de dichte bevolkingsconcentratie kan men rekenen op een talrijk cliënteel zodat het inderdaad niet aangewezen zou zijn om niet te stoppen in die vier plaatsen. Bovendien zou er in dit stedelijk gebied geen ruimte zijn om een nieuw tracé aan te leggen. Het is karakteristiek voor de Nederlanders dat voor het tracé in de richting van de Belgische grens het er enkel op aankomt dat de lengte op Nederlands grondgebied minimaal zou zijn. U begrijpt dat met de vergadering van 21 november de kous nog lang niet af is.

De Duitsers zijn in hetzelfde bedje ziek. Tussen Keulen en de Belgisch-Duitse grens zullen zij wellicht ook geen ruimte vinden om een nieuw tracé aan te leggen, omdat zij, in de huidige stand van zaken, ten minste in twee stopplaatsen moeten voorzien. Voor het traject Keulen-Frankfurt staat men nergens en er is daarover geen enkel concreet voorstel in het vooruitzicht.

Wat ik hier zeg is in feite overbodig. Het wekt de indruk alsof ik zou veronderstellen dat de minister van dit alles niet op de hoogte is en daarmee geen rekening zou houden in het tactisch spel — dat is het tenslotte toch — tussen de landen dat moet leiden tot een overeenkomst waarbij elk land op optimale wijze zijn belangen behartigt.

Ik heb daarstraks gesproken over Star 21. Daarin wordt het standpunt bevestigd dat ik indertijd in Spoor 2000 heb verdedigd. Ik heb dat plan ontwikkeld om het TGV-dossier uit de impasse te helpen. De mensen begrepen immers niet dat de TGV een belangrijke schakel was in de Europese integratie en dat dit project ook zou kunnen bijdragen tot de *updating* van ons spoorwegnet. Wij moeten Star 21 evalueren en in het licht daarvan beslissen welke inspanningen België kan en moet doen met betrekking tot de TGV.

Onze fractie zal de door de minister ingediende begroting goedkeuren. Nadat wij de gevraagde gegevens hebben gekregen hopen wij hierover een meer diepgaand gesprek te voeren tijdens de commissievergaderingen die de administratieve begroting, in de vorm van een koninklijk besluit, moet bespreken. (*Applaus.*)

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

De heer Op 't Eynde. — Mijnheer de Voorzitter, mijn uiteenzetting zal nog korter zijn. Wij verspelen immers al te veel tijd in de autotfiles. Op die manier lever ik een bijdrage om wat van die tijd in te winnen.

Ik zal het enkel hebben over de Nationale Maatschappij voor Belgische spoorwegen.

Geen enkele infrastructuur ontworpen voor auto's kan een efficiënte oplossing bieden voor de enorme groei van het verkeer op de weg. Die overdreven ontwikkeling kan enkel worden ingedijkt door de spoorwegen een zeer voorname rol toe te bedelen in een globaal mobiliteitsplan. In het verleden hebben de spoorwegen helaas altijd te laat ingespeeld op de snel evoluerende verkeersbelastende factoren. Ondanks de aanzienlijke investeringen zijn wij er zelfs niet in geslaagd het aandeel van de spoorweg in het vervoer op te drijven. Integendeel.

Ook vandaag nog heeft de NMBS het voornaamste financieel aandeel in de begroting Verkeerswezen. Hoewel de begrotingscijfers van 1990 van dezelfde orde van grootte zijn als die van 1989, zou de exploitatierekening voor 1990 een deficit van ongeveer 3 miljard vertonen. Dit verschijnsel zal ongetwijfeld de sceptici sterken in hun overtuiging dat de spoorwegen alleen het financieel aspect in aanmerking nemen zonder oog te hebben voor verbeteringen in het globale mobiliteitsbeleid.

De studie-Star 21 is een belangrijk nieuw element in de beleidsvisie van de spoorwegen. Vóór wij kennis hadden van de inhoud van de studie, hadden wij een enigszins negatief vooroordeel, omdat wij vreesden dat zij enkel verschoningsgronden zou beklemtonen, met andere woorden een fraaie verpakking om de aanleg van de SST te rechtvaardigen en de aanleg ervan op een goedkope manier aan de publieke opinie te verkopen.

Thans zijn wij evenwel de mening toegedaan dat de principes van die studie een aanzet kunnen zijn voor een openbaar vervoer met een gunstige invloed op de hele problematiek van de mobiliteit.

Natuurlijk zal het erop aankomen deze principes te concretiseren, vooral wegens de belangrijke financieringsmiddelen die in het document Star 21 zijn ingeschreven. Men zal er voor moeten zorgen dat er niet alleen een optimale samenwerking tot stand komt met de Gewesten, maar dat alle beleidsniveaus en alle sectoren harmonisch op elkaar inspelen.

Het lijkt geen twijfel dat de vooropgestelde doelstellingen nog verder dienen te worden uitgewerkt en dat voortdurend hun maatschappelijke rendabiliteit moet worden geëvalueerd.

De sector goederenvervoer, die thans al zorgt voor meer dan de helft van de eigen inkomsten van de NMBS, zal in de nabije toekomst voldoende alert en flexibel moeten zijn om concurrentieel te blijven in de snel evoluerende vervoerstromen en -markten.

*De heer Swaalen treedt opnieuw als voorzitter op*

Wat ons enigszins verbaast in de studie-Star 21 is, dat er helemaal geen sprake is van het personeel. Men moet zich ervan bewust zijn dat zonder de inspanning en de motivatie van het belangrijkste onderdeel van de produktiemiddelen, het menselijk potentieel, ook deze goedgebouwde doelen niet kunnen en zullen worden bereikt.

Zoals de heer Appeltans ben ik van oordeel dat het document inzake reizigersvervoer weinig aandacht besteedt aan de problemen van bieden, zoals West-Vlaanderen, de Kempen en Limburg, en hierbij verwijs ook ik naar de besluiten van de interministeriële werkgroep Spoorwegproblematiek Limburg. Misschien kan de minister hierover enige geruststellende verklaringen afleggen.

Tot slot van mijn uiteenzetting over de NMBS vraag ik de minister ons meer in detail te verduidelijken in welke mate de conclusies van de vergadering van de transportministers in Den Haag van 21 november 1989 de rendabiliteitsproblemen van de SST hebben beïnvloed. Zullen die conclusies ook een weerslag hebben op de verbetering van ons binnenlands net en op de timing van het verloop van de besluitvorming in ons land? (*Applaus.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Bouchat.

**M. Bouchat.** — Monsieur le Président, voici quelques mois, lors de la discussion du budget 1989 des Communications, j'interrogeais M. le ministre, quant à l'attitude qu'il comptait adopter pour donner à la SNCB les moyens nécessaires afin qu'elle puisse participer à la politique de mobilité et de lutte contre les files, politique qui vous tient particulièrement à cœur, monsieur le ministre. J'insistais alors sur le fait que votre budget se confond avec celui de la SNCB, dans la mesure où 90 p.c. des moyens que nous mettons à votre disposition lui sont retournés. Je mettais également en avant le fait que la SNCB est devenue, depuis les lois d'août 1988, l'outil principal dont dispose encore l'Etat pour mener une politique de transport.

Depuis lors, la mission de réflexion que vous aviez confiée à la SNCB, et baptisée à l'époque Rail 21, s'est concrétisée sous la forme d'un volumineux rapport intitulé Star 21, que vous avez récemment présenté à la presse et que vous aviez pris la peine d'aller écouter de la bouche même du conseil d'administration de la SNCB, lors de sa séance du 14 novembre 1989.

Star 21 traite de trois trafics différents: voyageurs, marchandises et envois de détail.

Dans mon exposé, je ne m'intéresserai qu'au trafic voyageurs, non pas tant par désintérêt pour les marchandises et les envois de détail, mais surtout pour une question de principe qu'il me paraît essentiel de développer un tant soit peu en préliminaire à mon intervention.

A la SNCB, la notion de service public, à laquelle je reste profondément attaché — et que je ne confonds pas avec la notion d'emplois publics, même si dans la plupart des cas le service public est rendu par des emplois publics — ne concerne que le service des voyageurs. En d'autres termes, l'Etat n'intervient pas pour aider la SNCB dans ses activités de transporteur de marchandises et d'envois de détail. C'est en tout cas la volonté du législateur. Or, il faut bien reconnaître que depuis des dizaines d'années, la SNCB le trompe en toute impunité en effectuant un détournement de fonds publics destinés, à l'origine, à financer le service des voyageurs et qui, en réalité, servent à couvrir le déficit du trafic des marchandises, en particulier celui des envois de détail.

Monsieur le ministre, les chiffres sont éloquentes: 3 milliards de recettes en envois de détail contre 6 milliards de dépenses. Ce déficit de 3 milliards qui le finance? Le service public, c'est-à-dire le service des voyageurs. Je ne veux pas et je ne ferai pas le procès du passé, et ce d'autant que la SNCB a eu le courage d'amorcer une rationalisation du secteur hyper-déficitaire des petits colis, notamment par une diminution substantielle du nombre des centres routiers de 24 à 13.

C'est à l'avenir que je m'intéresse. Si je dénonce ce type de prestation croisée, c'est-à-dire le fait de financer un service déficitaire au moyen de recettes tirées d'un autre service, c'est parce que je crains que demain, après Star 21, cela ne se produise encore, mais à l'intérieur du service voyageurs cette fois. Je sais, monsieur le ministre, que les orientations de la SNCB ne sont pas des ordres au gouvernement, mais *quid* de Star 21? Star 21 décrit plusieurs réseaux:

- Le réseau TGV tout d'abord, accessible dans une mesure limitée au trafic intérieur;

- Le réseau interurbain desservi par des trains IC très rapides circulant entre les grandes villes, et par des trains IR entre les villes de moyenne importance;

- Un réseau suburbain destiné à prendre en charge le trafic autour des grandes agglomérations, en quelque sorte une réplique du Réseau express régional bien connu des parisiens;

- Un réseau de trains locaux et de lignes faibles.

Et pour réaliser tout cela, les moyens financiers demandés par la SNCB se comptent en dizaines de milliards.

Je ne me fais pas trop de souci pour le réseau TGV: il est rentable jusqu'à Bruxelles, et vous avez été suffisamment habile pour tirer, de la Commission de la Communauté européenne, de la France et de l'Allemagne, les milliards nécessaires pour rentabiliser les tronçons Bruxelles-frontière hollandaise et Bruxelles-frontière allemande.

Je ne me fais pas trop de souci pour les réseaux IC et IR: ils entrent pleinement dans le créneau dans lequel la SNCB est la plus performante. Et si elle échoue là, son avenir est irrémédiablement derrière elle.

En ce qui concerne le réseau suburbain et les lignes faibles, c'est-à-dire essentiellement les lignes desservant les zones à faible densité de population, la SNCB reconnaît que, je cite: «Une desserte RER fréquente présente des coûts préalables d'infrastructure et de matériel roulant non négligeables; de même, les coûts d'exploitation sont importants, car la fréquence coûte cher. Un cofinancement par les autorités régionales ne peut pas être exclu, tout autant pour les coûts d'investissement que pour ceux d'exploitation; pour les lignes faibles, le taux de couverture des charges sur certains tronçons est tellement faible qu'on peut se demander si le service est bien justifié du point de vue de la communauté et s'il n'appartient pas aux autorités politiques de déterminer un seuil de couverture des charges sous lequel un service de trains n'est plus justifié. Sous ce seuil, l'exploitation

ferroviaire ne peut être envisagée que si les parties demanderes supportent les conséquences financières de leur demande de maintien.»

Et c'est ici l'un des nœuds essentiels du débat de fond que la commission de l'Infrastructure aura avec vous puisque vous l'avez proposé au président Grosjean.

Je viens de démontrer le détournement réalisé par la SNCB au détriment du trafic voyageurs, au profit du service des envois de détail. Comment voulez-vous, dès lors, que nous lui fassions confiance le jour où ayant décidé d'attribuer des moyens particuliers pour les lignes faibles, nous voudrions vérifier comment cet argent aura été utilisé? Quelles garanties aurons-nous que cet argent-là ne sera pas à nouveau détourné par la SNCB pour financer d'autres activités du service des marchandises — et là nous y sommes habitués — ou, pire, du service IC/IR, c'est-à-dire une fois encore au profit des mieux nantis?

Vous avez raison, monsieur le ministre, les transformations économiques et sociologiques, l'héritage du XIX<sup>e</sup> siècle, tout témoigne de la nécessité de réorienter l'outil ferroviaire. Mais nous pouvons aussi, dans la clarté, décider une redistribution équilibrée de l'offre ferroviaire entre toutes les régions du pays même les plus faibles, là où l'outil ferroviaire existe encore.

Cela m'amène à parler de la réforme des entreprises publiques, SNCB, RTT, Postes, etc. et du statut des entreprises de type E.

Si cette réforme que j'appelle de tous mes vœux, se réalise, l'Etat, après avoir défini les missions de service public, précisera dans un contrat de gestion leurs contours, leurs contenus et leurs coûts et, en pleine autonomie, laissera aux organes de gestion la responsabilité nécessaire dans l'exécution de ces missions de service public et de celles qui n'en font pas partie.

Une fois ce contrat de gestion passé et dans la négociation duquel il appartiendra au monde politique de prendre ses responsabilités par rapport aux plus faibles, de quel outil disposerons-nous ou, plus exactement, quel outil la SNCB mettra-t-elle au point, quelle comptabilité de gestion créera-t-elle pour mesurer l'affectation des sommes entre les divers services inclus dans le contrat de gestion?

Nous devons retirer un enseignement du passé et préparer l'avenir en créant l'outil nécessaire qui permettra de vérifier si la mission assignée est bien réalisée. J'en appelle donc à la vigilance de tous ceux parmi mes collègues du Sénat qui, comme moi, répugnent à l'idée de payer pour quelque chose que l'on ne reçoit pas.

Dans un tout autre registre, monsieur le ministre, car le débat que je viens de lancer se poursuivra en d'autres temps, je voudrais redire l'importance du projet Athus-Meuse. En ce qui me concerne, l'électrification d'une ligne n'est pas une fin en soi: l'important n'est pas de posséder un moteur diesel ou un moteur à essence. L'important, c'est de posséder une voiture. Et ce qui me plaît dans l'Athus-Meuse, c'est que la SNCB a défini un axe prioritaire pour l'écoulement du trafic marchandises lourd et que ce faisant, elle libère toutes les potentialités de la ligne 162 pour le trafic voyageurs. Or, si ce concept a été judicieusement retenu par le conseil d'administration de la SNCB et si, jusqu'à présent, toutes vos déclarations vont dans le même sens, sa concrétisation n'apparaît pas encore.

J'imagine que dans ces fameux quinze milliards par an, dont vous parlez beaucoup ces temps-ci, je retrouverai des fonds servant l'Athus-Meuse et la ligne 162, puisque vous avez bien voulu me rassurer lorsque je vous écrivais que je craignais que les investissements, en service intérieurs, ne soient victimes de ponctions au profit du TGV.

Monsieur le ministre, je ne puis que conclure sur une note d'inquiétude au regard de la problématique des lignes faibles de Star 21, quand on sait que le budget de 1990 de la SNCB est en déséquilibre de trois milliards, selon mes informations — quelle différence par rapport au triomphalisme de l'exercice 1988! — en grande partie parce que le gouvernement, dans sa dotation à l'article 32.01 n'a pas voulu incorporer les effets, en 1990, de l'intersectorielle de 1989 soit grosso modo un milliard de francs. Le gouvernement a manqué de cohérence et ce à la veille de la discussion sur Star 21.

Enfin, je tiens à vous remercier d'avoir accueilli positivement la suggestion que je vous ai faite, en commission, concernant les véhicules agricoles lents. J'ignorais que M. Vandermarliere avait eu la même idée, il y a deux ans.

Les accidents de la circulation impliquant des véhicules agricoles ont fait 1 500 victimes durant ces trois années, soit une moyenne annuelle de 500 personnes.

Une grande partie des accidents est due à un manque de signalisation des véhicules agricoles ou, en tout cas, à une signalisation inadaptée. Il en est ainsi, notamment, de la mauvaise appréciation que font, principalement la nuit, beaucoup de conducteurs de la vitesse de progression, par définition, très lente des véhicules ou des convois agricoles. Lorsque les conducteurs prennent conscience qu'ils se trouvent en présence d'un tel véhicule ou convoi, il est généralement trop tard et c'est l'accident.

En effet, un automobiliste qui circule à la vitesse de 90 kilomètres/heure progresse six fois plus vite qu'un tracteur tirant une ou deux remorques de foin ou de betteraves.

Je vous ai suggéré d'imposer une signalisation particulière, par exemple, un feu clignotant vert, le vert étant une couleur tout à fait différente de celle réservée aux véhicules prioritaires ou aux engins de dépannage et qui serait spécifiques aux véhicules agricoles.

Je tiens à votre disposition, sous forme de quatre tableaux, le relevé des accidents intervenus au cours des trois dernières années.

Je vous signale simplement qu'au cours de ces années, il y a eu 80 tués de la route dans des accidents impliquant ces véhicules agricoles lents. (*Applaudissements.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Antoine.

**M. Antoine.** — Monsieur le Président, mon intervention devait initialement prendre la forme d'une interpellation sur le plan Star 21. Il a toutefois été décidé de l'inclure dans cette discussion et c'est très bien ainsi.

Lors d'une conférence de presse tenue, il y a quelques jours, M. le ministre des Communications a exposé le projet dit « Plan Star 21 », plan à long terme portant sur les vingt à trente prochaines années et qui présente les grands projets et options de la SNCB, estimés nécessaires en vue d'accroître le rôle du chemin de fer et de valoriser ainsi les avantages que le rail présente pour la collectivité.

Ce projet prévoit des investissements annuels, en infrastructure et matériel roulant, d'environ 20 à 25 milliards jusqu'en 2020, avec des pointes allant jusqu'à 35 milliards vers les années 1992 à 1995, pour l'implantation du TGV.

La première question qui vient à l'esprit est de savoir si l'on peut, dans un domaine aussi variable que le transport, s'engager dans un plan qui porte et sur une période de trente ans, et sur une somme aussi importante.

M. le Vice-Premier ministre a annoncé des tranches annuelles de quinze milliards, pour commencer, auxquelles il faut ajouter le coût du TGV qui a été inclus, on ne sait pourquoi, dans ce projet.

Il annonce aussi une participation financière des Régions sans avoir eu aucune concertation, notamment avec les ministres de la Région wallonne.

Or, la loi du 8 août 1988, en son article 6, paragraphe 3bis, prévoit qu'« une concertation associant les Exécutifs concernés et l'autorité nationale concernée a lieu pour la coopération entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part, en vue de la coordination et de la promotion du transport public ».

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — C'est ce que j'ai fait.

**M. Antoine.** — Le même article 6 poursuit, en son paragraphe 4: « Les Exécutifs seront associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. »

L'Exécutif régional wallon a, dans sa déclaration de politique générale, clairement déclaré orienter ses investissements en faveur d'investissements légers et non plus au profit de quelques grands projets.

La Région wallonne veut, en effet, revaloriser le transport public par une nouvelle orientation de la politique d'investissements, non plus seulement au profit de quelques grands projets, mobilisant d'énormes ressources budgétaires, mais au profit de l'ensemble du réseau des transports publics.

Ses moyens sont d'ailleurs très limités et les investissements destinés aux transports en commun ont été fixés à 772 millions de francs, en 1990.

Je ne vois pas comment ces moyens pourraient être triplés ou quadruplés dans les années suivantes sauf en s'engageant, au niveau de la Région wallonne, dans le même système déplorable qui a été adopté, au fil des ans, par l'Etat central pour amener le pays à une dette énorme dont les effets pèsent de plus en plus sur les citoyens.

Un effort est fait depuis quelques années à ce sujet, mais les finances du pays posent toujours problème, c'est le moins que l'on puisse dire. Mais ceci est un autre débat. Revenons à Star 21.

Et si ce plan était adopté, quel projet sera choisi en priorité, en dehors du TGV?

Commencera-t-on par améliorer le réseau en Flandre, la part d'amélioration étant manifestement plus importante au nord qu'au sud du pays?

En effet, le critère « rentabilité » sauve Namur — 1,6 million de voyageurs par an, de et vers Bruxelles, où se rend un client sur deux — et Liège — 1 million de voyageurs —, mais ce projet « promotionnel » Aalst, Halle, Zottegem, Tienen et Denderleeuw, Braine-l'Alleud étant la seule gare non flamande à pouvoir se joindre au peloton des performants.

Le réseau interurbain de Liège est laissé, quant à lui, aux bons soins financiers de la Région wallonne.

Plus grave encore: la dorsale wallonne entre Charleroi et Liège est purement et simplement oubliée. Elle est réservée, en priorité, au trafic des marchandises, le tronçon étant modernisé entre Charleroi et Lille.

Cette priorité accordée au trafic des marchandises ne tient, en aucune façon, compte du statut nouveau de la ville de Namur, capitale de la Wallonie, où s'installent, de plus en plus, les services de l'administration régionale. On peut déjà observer un trafic croissant de navetteurs vers Namur qui, si la SNCB offrait un service de plus grande qualité sur la dorsale wallonne, connaîtrait une croissance plus grande encore.

Il est paradoxal d'observer que le plan Star 21 semble conçu en méconnaissant totalement les mutations institutionnelles du pays.

Finalement, ne va-t-on pas développer les réseaux rentables aux dépens des services locaux et ruraux? La notion de service public va tendre à disparaître, la rentabilité passe avant tout. Tant pis, en particulier, pour les Luxembourgeois et les Limbourgeois!

L'Exécutif régional wallon a réagi et a exposé ses priorités que je vous rappelle: articulation optimale du réseau wallon au réseau TGV Nord, ce qui signifie le renforcement des liaisons existantes et l'intégration de la dorsale à ce réseau; réorganisation du réseau « marchandises » qui constitue souvent un obstacle à l'amélioration du trafic des voyageurs; phasage des différents travaux en fonction de l'urgence, des priorités globales et de la rentabilité; non-application, au plan Star 21, des investissements nécessaires pour la liaison trans-Manche et la mise en place du TGV.

2 milliards 420 millions sont jugés nécessaires par l'Exécutif wallon pour le renouvellement normal des installations.

Par ailleurs, 26 milliards 465 millions sont à réaliser dans le cadre de l'intégration au réseau TGV et au plan Star 21.

Ce sont, par ordre de priorité:

— Tournai-Lille à 160 kilomètres/heure;

— Raccord d'Antoing;

— Fleurus-Tamines et raccordement avec Namur-Charleroi — travaux nécessaires pour la réalisation de la liaison Athus-Meuse;

— Bracquegnies-Tournai à 160 kilomètres/heure;

— Electrification de la ligne Dinant-Athus;

— Relèvement de la vitesse sur Bruxelles-Luxembourg;

— Bruxelles-Charleroi à 150 kilomètres/heure;

— Electrification de Saint-Ghislain-Quévrain;

— Troisième voie sur Auvélais-Ronet.

Dans ces 26 milliards 465 millions, le renouvellement de Bruxelles-Luxembourg et de Saint-Ghislain-Quévrain, ainsi que la mise à 160 kilomètres/heure de la ligne Tournai-Lille, soit 6 milliards 30 millions, doivent être considérés, poursuit l'Exécutif wallon, comme des travaux ordinaires, les autres investissements étant à réaliser dans le cadre de Star 21.

En ce qui concerne le TGV, vous avez déclaré, monsieur le Vice-Premier ministre: « Tel qu'il est prévu, c'est une idiotie. Le TGV devrait être exploité par une société européenne. La Belgique est trop petite et si les sociétés sœurs, la France et l'Allemagne, ne payent pas pour le transit, elles m'entendent. » La presse a rapporté vos propos.

Mardi, se tenait à La Haye une réunion au cours de laquelle vous deviez communiquer le point de vue de la Belgique à vos collègues français, allemands, hollandais et anglais. Pourrions-nous savoir si vous avez obtenu des garanties financières de nos partenaires européens et s'ils sont disposés à ce que la Belgique prenne tout son temps pour se décider quant au tracé du TGV et à sa construction?

Reste le problème du personnel qui est totalement absent du plan Star 21. Il faut, en effet, déplorer que le personnel soit tenu à l'écart du redéploiement du chemin de fer, alors que nous avons le sentiment que la privatisation est prévue pour une série d'activités.

L'objectif est, d'une part, d'augmenter le trafic voyageurs de 50 p.c. et le trafic marchandises de 30 p.c. et, d'autre part, d'offrir de nouveaux services à la clientèle.

Ne faudrait-il pas dans ce cas, associer le personnel à ces objectifs, le mobiliser, le concerter?

Ce n'est pas en l'ignorant que l'on obtiendra le meilleur résultat.

Voilà, monsieur le Vice-Premier ministre, quelques questions auxquelles j'aimerais recevoir des réponses précises. (*Applaudissements.*)

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

**De heer Dehaene,** Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, ik ga niet in detail in op het hele beleid, omdat ik het daarvoor hier niet de plaats vind en omdat in de commissie een algemene beleidsnota beschikbaar was. Ik zal dus de belangrijkste punten die werden aangehaald, behandelen, namelijk de problematiek van het plan-Star 21, de vergadering van Den Haag over de TGV en een aantal meer specifieke punten.

Over het plan-Star 21 wil ik een aantal misverstanden wegwerken.

Le plan de structure du chemin de fer du XXI<sup>e</sup> siècle que j'ai demandé à la SNCB d'établir voici un an déjà, constitue un élément important dans le débat que nous devons avoir quant à la mobilité des transports avec, d'une part, les Régions qui

sont responsables d'un certain nombre d'infrastructures — entre autres le réseau routier et les transports vicinaux — et, d'autre part, avec l'Europe qui devra de plus en plus se préoccuper du réseau européen de base.

Au lendemain de la discussion avec le conseil d'administration de la SNCB, j'ai transmis le rapport aux présidents des commissions concernées de la Chambre et du Sénat en leur demandant de tenir un débat de fond sur ce projet. Celui-ci devra également être discuté de manière approfondie avec les Régions avant de se muer en plan définitif. Ce plan sera réparti en tranches annuelles dans les budgets futurs, la première tranche étant prélevée sur le budget 1991.

L'optique qu'ont défendue MM. Bouchat et Clerdent, au sujet de ce plan, me paraît conforme à la réalité, puisqu'ils affirmaient qu'il fallait discuter posément et en profondeur des éléments de ce dossier important. Par contre, M. Antoine s'est plutôt inscrit dans la ligne de certains communiqués rédigés avant même que le plan soit connu. Ainsi, alors que l'Exécutif de la Région wallonne n'avait pas encore reçu le document, il avait déjà rédigé une note reprenant les points qui lui paraissaient essentiels. Cela ne me paraît pas une bonne base de discussion, celle-ci ne devant, à mon sens, être engagée que lorsque le document est sur la table. Lorsque j'ai pris contact avec M. Dalem à ce propos, il m'a répondu qu'un journaliste l'avait interrogé le jour de la conférence de presse et qu'il ignorait véritablement de quoi il s'agissait.

Je ne tiens donc pas à répondre aux remarques sur le fond qui auraient pu m'être adressées dans de telles conditions.

La presse a laissé entendre qu'un malentendu existait entre M. Dalem et moi-même, ce qui n'est absolument pas le cas.

Je plaide pour une discussion approfondie à ce sujet et pour une concertation réelle. Lors d'une conférence interministérielle avec les responsables régionaux, qui aura lieu la semaine prochaine, nous allons d'ailleurs convenir de la procédure à suivre en la matière.

M. Bouchat et M. Antoine ont souligné qu'il convenait de s'interroger — et c'est là un élément important du débat que nous allons mener — sur le rôle futur du chemin de fer, et ce en tenant compte de l'ensemble de la problématique de la mobilité et de la notion de service public.

J'estime, en ce qui me concerne, que le chemin de fer ne doit pas être la seule solution au problème de la mobilité. De même, il ne faut pas considérer que, parce qu'il s'agit d'un service public, le chemin de fer doit desservir absolument tous les villages.

Des choix devront être opérés. Ils exigent que nous prenions une certaine distance par rapport à la structure actuelle du chemin de fer qui date du XIX<sup>e</sup> siècle. A cette époque, c'était, sinon le seul, du moins le principal moyen de communication.

Il faut que nous ayons le courage de nous demander ce que nous pouvons attendre du chemin de fer, en fonction de ce phénomène de mobilité, qui caractérise l'époque actuelle.

Je sais que des problèmes fondamentaux pourraient se poser, notamment pour les régions rurales.

Le traitement de cette question en fonction de la notion de service public constitue, bien entendu, une approche valable, mais cela ne signifie pas nécessairement que le chemin de fer doit seul permettre la mobilité souhaitée. Comme je l'ai dit, cette réflexion doit être un élément essentiel du débat que nous mènerons en commission.

Ik pleit voor een grondige bespreking van dit rapport.

Ik ben de heer De Bondt dankbaar wanneer hij zegt dat hij een element in het dossier wil aanbrengen voortspruitend uit het basiswerk dat hij vroeger in verband met Spoor 2000 heeft geleverd. Het kan een belangrijk element zijn in de commissiebesprekingen.

Het ontwerp zal slechts na overleg en nadat het vanaf 1991 in de jaarlijkse begroting wordt ingeschreven, in een definitieve vorm worden gegoten.

Ik heb het plan reeds meer dan een jaar geleden aan de spoorwegen gevraagd. Vanaf het begin was het echter duidelijk dat de discussie over de SST slechts goed kon worden gevoerd, wanneer tegelijkertijd een bespreking plaatshad over de basisstructuur van het Belgische spoorwegnet. Het ene net moet immers in het andere worden geïntegreerd.

In het verleden werd de SST beschouwd als iets dat naast het bestaande spoorwegnet zou zoeven. Men hield er geen rekening mee dat het ging om een Europees net, waarop ons spoorwegnet zich moest enten, of omgekeerd, een Europees net dat zich in ons net diende te integreren.

Eén van de voordelen van Star 21 is dat de discussie over de SST aan de hand van deze vernieuwde visie kan worden gevoerd.

In Den Haag hebben wij deelgenomen aan een belangrijke vergadering over de SST. De bedoeling ervan was na te gaan, welke financiële inspanningen de andere landen wilden leveren voor het Belgisch gedeelte van de SST-lijn.

M. Antoine a déclaré que c'est une grave erreur de n'avoir pas prévu la réalisation du TGV des pays de l'Europe comme un réseau européen exploité au niveau européen, les sociétés nationales devenant ainsi des sous-traitants.

Je rappelle qu'au départ, le TGV avait été conçu comme un projet européen. Il est regrettable que, sous la pression des Français, nous ayons abandonné cette approche et que chaque pays doive réaliser sa portion de réseau, ce qui, pour diverses raisons, pose des problèmes tant en Belgique qu'aux Pays-Bas.

A La Haye tout comme à Francfort, j'ai clairement expliqué que sans transfert de rentabilité, que ce soit par une répartition des rentrées ou par une participation dans les investissements, je ne pourrais proposer un projet rentable comme le prévoit l'accord de gouvernement.

Dit betekent natuurlijk niet, mijnheer De Bondt, dat men van uit het buitenland bij ons zal komen dicteren hoe het project moet worden uitgevoerd. In tegenstelling tot wat men mij van alle kanten had voorspeld, werd ik in Den Haag op geen enkel ogenblik ondervraagd over de trajecten. De vergadering in Den Haag ging alleen over het project in zijn geheel en over de bedragen die de diverse spoorwegmaatschappijen daarin willen investeren.

Een aantal problemen zullen nog bilateraal moeten worden besproken, onder meer met Nederland. Wij zullen aan de hand van de milieustudies voort moeten discussiëren over de wijze waarop de projecten in België en in Nederland aan elkaar zullen worden «geknoopt». U had het nogal complimenteuz over de commerciële intelligentie van de Nederlanders, mijnheer De Bondt. Mag ik het compliment omdraaien door te stellen dat het project dat ik steeds heb verdedigd, namelijk dat langs de havenweg, tegemoet komt aan onze commerciële belangen?

Om via de Schelde in Antwerpen te komen moet men eerst door het Nederlandse grondgebied. Om met de SST echter in Nederland te komen, moet men eerst door het Belgische grondgebied. Uit het debat over de verdieping van de Schelde heb ik geleerd dat men een sterkere positie bekleedt, wanneer het andere land afhankelijk is van de doorgang door uw land.

Mijnheer Op 't Eynde en mijnheer Antoine, ik kan de NMBS niet verwijten dat zij de personeelsproblematiek niet heeft opgenomen in het plan-Star 21. Ik heb immers aan de NMBS geen exploitatierekening voor de toekomst gevraagd, maar wel een planning van de dienstverlening, rekening houdend met de infrastructuur en de mobiliteitsproblematiek. Bij het uitwerken van de wet op de parastatale instellingen, die hier later zal worden besproken, en bij het opstellen van de beheerscontracten zal die problematiek natuurlijk wel aan bod komen.

Uit mijn brief aan de NMBS, die als bijlage bij het plan-Star 21 is gevoegd, blijkt duidelijk dat ik die vraag niet heb

gesteld. Men moet het plan dan ook niet bekijken vanuit een andere invalshoek.

A propos du TGV, monsieur Clerdent, je dispose maintenant d'un dossier complet ainsi que du plan Star 21 qui montrent clairement comment l'intégration au réseau belge pourra être réalisée. J'ai également reçu les études d'impact ainsi que les résultats des négociations avec les autres réseaux. Je suis ainsi en mesure de soumettre au gouvernement des propositions concrètes tenant compte des éléments figurant dans la déclaration gouvernementale.

Mon point de vue diffère quelque peu du vôtre sur un point précis, monsieur Clerdent. J'estime, en effet, que, dans notre pays, si l'on veut réussir l'implantation du TGV, les décisions ne doivent pas être prises dans la précipitation.

Zoals de heer De Bondt opmerkte, zullen wij bij het indienen van de administratieve begrotingen nog dieper kunnen ingaan op de begroting van mijn departement. Hoewel het wettelijk niet nodig is, vind ik het toch een goed voorstel de begroting van de NMBS ter beschikking te stellen van de commissie, zodat zij hieraan een discussie kan wijden.

De heer Vandermarliere, de heer Bouchat en anderen hebben de problematiek van de mobiliteit en die van de verkeersveiligheid ter sprake gebracht. Ik heb in de commissie reeds gezegd dat er in de Kamer een voorstel wordt besproken om het geel waarschuwingslicht verplicht te maken voor tractoren.

Daarover blijkt in de commissie een vrij grote unanimiteit te zijn. Ik heb derhalve aan mijn administratie gevraagd een voorstel in die zin uit te werken, aangezien de maatregel via een koninklijk besluit moet worden opgelegd.

Nu ik in het bezit ben van het advies van de Raad van State, kan ik mijn wetsontwerp over de verkeersveiligheid bij de regering verdedigen. Ik hoop het vóór het einde van het jaar

nog bij het Parlement te kunnen indienen, zodat het in het voorjaar van 1990 kan worden besproken.

En ce qui concerne les parastataux, j'espère que le gouvernement pourra clore la semaine prochaine la discussion relative aux options de principe afin que nous puissions déposer un projet de loi dès le début de l'année prochaine.

Je précise un dernier point à l'intention de M. Clerdent. Nous avons recruté des contrôleurs aériens supplémentaires, mais étant donné l'importance des responsabilités qui leur incombent, nous devons assurer leur formation. Les candidats contrôleurs qui sont normalement de brillants mathématiciens, ont commencé leur écolage en septembre. Ils ne seront opérationnels que dans trois ans, mais ils peuvent déjà apporter une aide certaine en tant que stagiaires. Lorsque leur formation sera terminée, nous pourrons assurer le contrôle aérien des différents aéroports, aussi bien national que régionaux.

Je crois, monsieur le Président, avoir ainsi rencontré l'ensemble des remarques formulées durant ce débat. (*Applaudissements.*)

**M. le Président.** — Plus personne ne demandant la parole, je déclare close la discussion générale relative à la section Communications.

Daar niemand meer het woord vraagt, is de algemene beraadslaging over de afdeling Verkeerswezen gesloten.

Je vous propose d'interrompre nos travaux et de les reprendre à 19 heures 30.

Ik stel voor onze werkzaamheden te onderbreken en ze vanavond te 19 uur 30 te hervatten. (*Instemming.*)

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 18 h 25 m.*)

(*De vergadering wordt gesloten te 18 h 25 m.*)