

N. 36

SEANCE DE L'APRES-MIDI — NAMIDDAGVERGADERING

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

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

La séance est ouverte à 15 h 5 m.
De vergadering wordt geopend om 15 h 5 m.

CONGES — VERLOF

MM. Goossens, pour d'autres devoirs, et **Dalem**, pour raisons familiales, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Goossens, wegens andere plichten, en Dalem, om familiale aangelegenheden.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATIONS — MEDEDELINGEN

Cour d'arbitrage — Arbitragehof

M. le Président. — En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, le greffier de la Cour d'arbitrage notifie au Sénat la décision de renvoi concernant la question préjudicielle posée par la Cour d'appel d'Anvers, par arrêt du 18 mai 1992 en cause de la SA Lance Sportswear contre l'Etat belge (numéro du rôle 418).

Met toepassing van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft de griffier van het Arbitragehof kennis aan de Senaat van de verwijzingsbeslissing betreffende de prejudiciële vraag gesteld door het Hof van beroep te Antwerpen bij arrest van 18 mei 1992 in zake de NV Lance Sportswear tegen de Belgische Staat (rolnummer 418).

— Pris pour notification.

Voor kennisgeving aangenomen.

Parlement européen — Europees Parlement

M. le Président. — Par lettre du 1^{er} juin 1992, le président du Parlement européen a transmis au Sénat:

— Une résolution sur l'ajustement structurel dans les pays en voie de développement;

Bij brief van 1 juni 1992, heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat overgezonden:

— Een resolutie over de structuuraanpassing in de ontwikkelingslanden;

— Une résolution sur la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED);

— Een resolutie over de Conferentie van de Verenigde Naties over milieu en ontwikkeling (UNCED);

— Une résolution sur la politique de l'éducation et de la formation dans la perspective de 1993.

— Een resolutie over de onderwijspolitiek en de vorming in het kader van 1993.

— Renvoi à la commission des Relations extérieures.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides

Commissariaat-generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen

M. le Président. — Par lettre du 2 juin 1992, le Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques a transmis au Sénat, en application de l'article 57/28 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, le rapport du Commissaire général aux réfugiés et aux apatrides pour l'année d'activité 1991.

Overeenkomstig artikel 57/28 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, heeft de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken, bij brief van 2 juni 1992 aan de Senaat overgezonden, het verslag van de Commissaris-generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen voor het werkingsjaar 1991.

— Renvoi à la commission de la Justice.

Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

VERZOEKSCRIFTEN — PETITIONS

De Voorzitter. — Bij verzoekschrift uit Mortsel vraagt de heer Roger Thys aan de gestelde machten van de Belgische Staat om acties te ondernemen ter bescherming van zijn rechten als benadeelde van een grafologisch onderzoek.

Par pétition établie à Mortsel, M. Roger Thys demande que les autorités constituées de l'Etat belge interviennent afin de sauvegarder ses droits auxquels il a été porté atteinte par une analyse graphologique.

— Verwezen naar de commissie voor de Justitie.

Renvoi à la commission de la Justice.

VOORSTELLEN — PROPOSITIONS

Inoverwegingneming — Prise en considération

De Voorzitter. — Aan de orde is thans de bespreking over de inoverwegingneming van voorstellen.

L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de propositions.

U hebt de lijst ontvangen van de verschillende in overweging te nemen voorstellen met opgave van de commissies waarnaar het bureau van plan is ze te verwijzen.

Vous avez reçu la liste des différentes propositions à prendre en considération, avec indication des commissions auxquelles le bureau envisage de les renvoyer.

Leden die opmerkingen mochten hebben, gelieven mij die vóór het einde van de vergadering te doen kennen.

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler, de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Tenzij er afwijkende suggesties zijn, zal ik beschouwen dat die voorstellen in overweging zijn genomen en verwezen naar de commissies die door het bureau zijn aangeduid.

Sauf suggestions divergentes, je considérerai les propositions comme prises en considération et renvoyées aux commissions indiquées par le bureau.

QUESTION ORALE DE MME DARDENNE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR «L'UTILISATION DU COMBUSTIBLE MOX DANS LES CENTRALES NUCLEAIRES BELGES»

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DARDENNE AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «HET GEBRUIK VAN MOX-BRANDSTOF IN DE BELGISCHE KERNCENTRALES»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dardenne au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques sur «l'utilisation du combustible MOX dans les centrales nucléaires belges».

La parole est à Mme Dardenne.

Mme Dardenne. — Monsieur le Président, lors de la précédente législature, en réponse à une question que je lui posais, M. Elie Deworme, secrétaire d'Etat à l'Energie, me signalait qu'Electrabel a introduit une demande auprès de la Commission de protection contre les radiations ionisantes afin d'obtenir l'autorisation d'utiliser le combustible MOX dans les centrales belges, à partir de 1993.

Or, depuis, on a appris que l'autorisation d'agrandir Belgonucléaire a été donnée, ce qui permet de doubler la production de combustible MOX.

M. le Vice-Premier ministre peut-il me dire où en est la demande d'autorisation d'utiliser du MOX dans les centrales nucléaires belges? Quelle sera l'attitude du gouvernement face à cette demande et à son éventuelle réponse?

Dans le cas d'une réponse positive, M. le Vice-Premier ministre considère-t-il cette attitude comme une rupture du moratoire nucléaire?

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

M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques. — Monsieur le Président, sous la précédente législature, Electrabel a informé la Commission spéciale des radiations ionisantes, l'instance d'avis sur toute demande d'autorisation concernant les installations du cycle du combustible nucléaire, de son intention d'utiliser du combustible MOX dans les centrales nucléaires belges. La commission spéciale a examiné cette communication et a marqué son accord de principe sur une liste d'études préalables de sûreté. Cette liste n'est toutefois pas limitative et la commission s'est réservé le droit de demander, si nécessaire, des études supplémentaires.

Ce n'est que récemment qu'Electrabel a introduit auprès des gouverneurs des provinces de Flandre orientale et de Liège, la demande officielle pour pouvoir utiliser du combustible MOX dans les centrales nucléaires de Doel 3 et Tihange 2. Cette demande suit actuellement la procédure prescrite par la législation, en l'occurrence l'arrêté royal du 28 février 1963 portant règlement général de la population et des travailleurs contre le danger des radiations ionisantes.

Il est prématuré de dire quelle sera l'attitude du gouvernement. L'analyse technique de la demande, c'est-à-dire l'examen des résultats des études menées par Electrabel, doit encore être faite par les services compétents du ministère de l'Emploi et du Travail et du ministère de la Santé publique et de l'Environnement, assistés de l'organisme de contrôle, et être soumise à la Commission spéciale des radiations ionisantes.

Dans le cas d'une réponse positive à la demande, cette attitude ne peut être considérée comme une rupture du moratoire nucléaire. Celui-ci ne concerne que la construction de nouvelles centrales nucléaires dans le cadre du plan d'équipement 1988-1998 relatif au Plan national d'équipement en matière de moyens de production d'énergie électrique. Ce moratoire ne concerne ni les autres installations, ni l'utilisation d'un autre type de combustible dans les centrales existantes.

Je tiens également à préciser que l'extension de l'usine de Belgonucléaire à Dessel, qui a été autorisée par arrêté royal du 10 avril 1991, n'a aucune influence sur l'utilisation du combustible MOX dans les centrales nucléaires belges. Cette extension est uniquement destinée à la fabrication de combustible MOX pour l'exportation.

M. le Président. — La parole est à Mme Dardenne pour une réplique.

Mme Dardenne. — Monsieur le Président, je remercie le Vice-Premier ministre de la réponse précise qu'il a apportée à une question posée à maintes reprises sur l'utilisation du combustible MOX dans les centrales nucléaires belges.

Je formulerai cependant quelques remarques. Dès 1986, la Commission d'enquête sur la sécurité nucléaire — dite «commission Tchernobyl» — s'est réunie au Sénat et a accompli un excellent travail. Les membres de cette commission ont souhaité que l'utilisation du combustible MOX fasse l'objet d'un débat parlementaire, lequel devrait également se consacrer à la problématique du choix entre l'option retraitement ou non-retraitement des combustibles nucléaires. J'adhère à cette suggestion car ce choix est, en effet, important puisqu'il détermine l'avancement ou le recul de la technologie nucléaire.

L'ensemble de cette problématique est donc connexe au moratoire bien que, je le reconnais, ce dernier concerne la construction de la N8.

Je tiens également à signaler que l'utilisation du combustible MOX dans les centrales nucléaires belges modifie néanmoins certaines données de sécurité. Vous l'avez vous-même fait remarquer en confiant que des études sont actuellement en cours et que les permis d'exploiter délivrés préalablement ne l'ont pas été pour ce type de combustible. De même, les plans de secours n'ont pas été élaborés en fonction de l'utilisation du combustible MOX.

J'attire également votre attention sur le fait que le combustible MOX a été utilisé à titre expérimental à la centrale A franco-belge de Chooz. Or, nous n'en avons nullement été informés. Un problème de sécurité, qui semble être passé sous silence, s'est néanmoins posé. Dès lors, je considère qu'une telle problématique mérite un débat parlementaire qui doit s'inscrire dans la discussion relative à l'énergie que, j'espère, nous pourrons continuer.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GOOVAERTS AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «DE GERECHTELIJKE ACHTERSTAND IN BRUSSEL»

QUESTION ORALE DE M. GOOVAERTS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR «L'ARRIERE JUDICIAIRE A BRUXELLES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Goovaerts aan de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken over «de gerechtelijke achterstand in Brussel».

Het woord is aan de heer Goovaerts.

De heer Goovaerts. — Mijnheer de Voorzitter, de termijn tussen de vraag om vaststelling en de behandeling ter zitting van een rechtsgeschiedenis in de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel bedraagt gemiddeld acht tot tien maanden.

Het wetsontwerp van de minister van Justitie van 25 juni 1990 stelt als oplossing voor het aantal leden van het parket met zes eenheden te verhogen. Van zittende magistraten wordt niet gesproken. Indien er meer parketleden komen, zullen zij nochtans meer werk krijgen. Brussel krijgt als hoofdstad immers meer rechtsgeschillen te behandelen. Het aantal auto-ongevallen is immers hoger door pendelaars en toerisme. Brussel behandelt ook rechtsgeschillen die geen rechtstreeks verband hebben met de bevolking. Ik denk aan de exequaturs in geschillen van internationaal privaatrecht en vooral aan geschillen die als gevolg van een bevoegdheidsclausule aan de Brusselse rechtbanken worden toevertrouwd.

Wat is volgens de minister de oplossing voor de gerechtelijke achterstand in Brussel? Zal bij een eventuele oplossing gezorgd worden voor een evenwicht tussen het aantal bijkomende zittende magistraten en het aantal leden van het parket?

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

De heer Wathelet, Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, ter informatie wijs ik er allereerst op dat de leden van het parket eveneens deel uitmaken van het korps van magistraten.

Door de wet van 28 december 1990 werd niet het aantal substituten van het parket van de procureur des Konings te Brussel verhoogd, maar werden wel zes substituten van de procureur des Konings toegevoegd voor het hele rechtsgebied van het hof van beroep. Deze zes eenheden werden als volgt verdeeld: vier voor het parket van de procureur des Konings te Brussel, een voor het parket te Leuven en een voor het parket te Nijvel.

De taakverdeling van de vier substituten voor Brussel ziet er als volgt uit: een substituut is voltijds belast met het dossier van het onderzoek tegen Haemers; een à twee substituten zijn belast met de opvolging van de nieuwe wetgeving op de geesteszieken en de naturalisatie; een vierde substituut is tenslotte belast met een beter beheer van de rangschikkingen zonder gevolg.

Dit betekent dus niet onmiddellijk een verzwaring van de opdrachten van de zetel. Hiermee heb ik natuurlijk niet gezegd dat de zetel van de rechtbank te Brussel geen noden kent. Een oplossing daarvan is echter niet onmiddellijk mogelijk.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Goovaerts voor een repliek.

De heer Goovaerts. — Mijnheer de Voorzitter, bij het antwoord van de minister wil ik graag twee opmerkingen maken.

Ten eerste, indien er op het ogenblik in Brussel geen bijkomende magistraten worden gepland, hoe zal men dan de problemen oplossen in verband met het snelrecht dat binnenkort wordt ingevoerd?

Ten tweede, er zijn in Brussel in elk geval nu reeds te weinig magistraten. Binnen welke termijn en met welke middelen en benoemingen denkt men de gerechtelijke achterstand van acht tot tien maanden op te lossen?

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

De heer Wathelet, Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, op de eerste vraag heb ik gisteren geantwoord tijdens de discussie over de begroting van Justitie. Om het project van het snelrecht te verwezenlijken zal het noodzakelijk zijn nieuwe magistraten aan te werven. Daarvoor moeten de nodige fondsen worden gevonden. Ik heb reeds in het Parlement verklaard dat wij een inhaalmanoeuvre in de aanwerving voor de parketten zijn begonnen. Dit inhaalmanoeuvre moet ook worden voortgezet op het niveau van de zetels. Binnen welke termijn dit kan gebeuren, kan ik nu niet precies medelen. Misschien moeten wij wachten tot de begroting 1993, maar dat zal afhankelijk zijn van de discussies ter zake.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VAN APEREN AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «DE COMMISSIE VOOR DE KANSSPELEN»

QUESTION ORALE DE M. VAN APEREN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR «LA COMMISSION DES JEUX DE HASARD»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Aperen aan de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken over «de Commissie voor de kansspelen».

Het woord is aan de heer Van Aperen.

De heer Van Aperen. — Mijnheer de Voorzitter, de kansspelen en in het algemeen «de spelen» worden in ons land nog steeds geregeld op basis van de wet van 24 oktober 1902. Het is ook op grond van deze wet dat u als minister van Justitie op 21 oktober 1991 een ministerieel besluit trof tot benoeming van de leden van een zogenoemde «Commissie voor de kansspelen». Deze commissie zou — en nu druk ik mij inderdaad al in de voorwaardelijke wijze uit — dus een nieuwe wetgeving ter beteugeling van de speel- en gokzucht in ons land moeten voorbereiden.

Graag had ik van de minister willen vernemen welke opdracht hij aan de commissie heeft meegegeven, hoever de commissie met haar werkzaamheden is gevorderd en tegen welke datum de commissie die werkzaamheden moet gefinaliseerd hebben.

Vooral had ik van de minister willen vernemen welk effect een nieuwe wetgeving zal hebben op de toestand en de huidige exploitatie van speelautomaten in de horecasector, welke speelautomaten bijkomend zullen toegelaten worden en of de reglementering van de Nederlandse ijkcommissie door ons land zal worden overgenomen.

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

De heer Wathelet, Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, zoals ik reeds meermaals heb kunnen benadrukken, onder meer naar aanleiding van vroegere interpellaties en mondelinge vragen met betrekking tot de kansspelen, ben ik ten zeerste bekommerd om het sociale gevaar dat dergelijke spelen met zich kunnen brengen.

Het was dan ook vertrekken van deze bekommerning dat ik vorig jaar een wijziging van het koninklijk besluit van 13 januari 1975 houdende de lijst van de speelapparaten waarvan de uitbating toegelaten is, heb voorgesteld. Dit koninklijk besluit van

3 juni 1991 tot wijziging van voornoemd besluit van 13 januari 1975 heeft een aantal nieuwe criteria opgelegd die tot doel hadden het sociale gevaar van de thans geëxploiteerde kansspeltoestellen te beperken en dus een betere controle mogelijk te maken. Zonder dus uit te gaan van een louter verbod, werden de uitbatingsoorschriften gevoelig verstrengd.

Ten einde de naleving van deze voorwaarden te controleren had ik de gerechtelijke overheden gevraagd om, op regelmatige tijdstippen, nauwlettend toe te zien op de naleving van deze nieuwe regeling. Zoals ik ook reeds stelde in een antwoord op een interpellatie van senator Weyts zal na verloop van één tot twee jaar een evaluatie dienen te gebeuren.

Naast de hiervoor reeds aangehaalde maatregelen voorziet artikel 4 van het koninklijk besluit van 13 januari 1975, zoals gewijzigd bij artikel 3 van het besluit van 3 juni 1991, in de oprichting van een Commissie voor de kansspelen. Deze commissie heeft enerzijds tot taak mij van advies te dienen met betrekking tot elk verzoek tot wijziging van de lijst van de speelapparaten waarvan de uitbating toegelaten is, dus de bestaande procedure te vergemakkelijken, en anderzijds voorstellen te formuleren, onder meer met betrekking tot een nieuwe reglementering.

De commissie, waarvan de leden bij ministerieel besluit van 21 oktober 1991 benoemd werden, is samengesteld uit ambtenaren van mijn departement, van het ministerie van Financiën en van het ministerie van Binnenlandse Zaken, evenals uit magistraten van het openbaar ministerie. De Gewesten hebben een raadgevende stem.

De commissie heeft reeds vijfmaal vergaderd en heeft met betrekking tot een vrij belangrijk deel van de aanvragen, 19 aanvragen op 30, tot opneming van nieuwe kansspelautomaten op de lijst van toestellen waarvan de uitbating toegelaten is, een advies gegeven op 30 april 1992. Terloops kan worden gezegd dat het hier bijna allemaal toestellen betreft van het AWP-type, *Amusement With Prizes*, die tot op heden in ons land niet worden toegelaten.

Daarnaast heeft de commissie een verslag opgesteld, waarin de huidige reglementering wordt doorgelicht en waarbij zij haar vaststellingen met betrekking tot deze bestaande situatie en haar suggesties met betrekking tot een volgens de commissie noodzakelijk te treffen regeling heeft uiteengezet.

Dit verslag wordt thans nader bekeken. Hoewel ik niet wens vooruit te lopen op mijn conclusies ter zake, lijkt een grondige hervorming van de bestaande regeling noodzakelijk. Hierbij zal natuurlijk gekeken worden naar bestaande regelingen in de ons omringende landen. Zo ook lijkt het mij evident dat ten gepaste tijde hieromtrent overleg zal worden gepleegd met alle betrokkenen, dus ook met vertegenwoordigers van de sector zelf.

De commissie zal zowel bij dit overleg als bij het nader uitwerken van een passende erkennings- en controleregeling onmiskenbaar een belangrijke rol spelen.

Uit wat voorafgaat, is duidelijk dat het nu te vroeg is om te kunnen voorspellen welk het effect van een mogelijke hervorming zou zijn.

Ik kan het geachte lid echter verzekeren dat, zodra alle elementen van dit dossier geëvalueerd zijn, ik hier mijn visie hieromtrent zal toelichten.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Aperen voor een repliek.

De heer Van Aperen. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de Vice-Eerste minister voor zijn antwoord, maar ik heb nog enkele vragen.

Is het mogelijk om het advies, dat dateert van 30 april 1992, in te zien of een kopij te bekomen?

Ik verzoek de minister, iedereen, die hierbij betrokken is, te raadplegen en advies te laten uitbrengen. De sector is ongerust dat enkelingen — grotere bedrijven — op de hoogte zouden worden gebracht en de anderen niet, zodat die — enkelen — direct de markt zouden kunnen overspoelen en dat de anderen in de kou blijven staan. Dit moet toch worden vermeden, zodat iedereen op dezelfde manier wordt behandeld en dezelfde kansen krijgt.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CUYVERS AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN ECONOMISCHE ZAKEN OVER «DE TAAL DIE GEBRUIKT WORDT OP DE ETIKETTEN»

QUESTION ORALE DE M. CUYVERS AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES SUR «LA LANGUE EMPLOYEE SUR LES ETIQUETTES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Cuyvers aan de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken over «de taal die gebruikt wordt op etiketten».

Het woord is aan de heer Cuyvers.

De heer Cuyvers. — Mijnheer de Voorzitter, de wet op de handelspraktijken bepaalt uitdrukkelijk dat de etiketten van producten tenminste de taal gebruiken van het Gewest waarin de producten te koop worden aangeboden. Het is en blijft schering en inslag dat in Vlaanderen in allerlei uiteenlopende sectoren goederen te koop worden aangeboden met een etiket waarop het Nederlands straalt door zijn afwezigheid. Terecht hebben een aantal organisaties de jongste tijd daartegen geprotesteerd.

Graag vernam ik van de minister van Economische Zaken welke maatregelen hij heeft genomen om de wet op de handelspraktijken beter te doen naleven.

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

De heer Wathélet, Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken. — Mijnheer de Voorzitter, wat de etikettering van producten betreft, kan ik het volgende meedelen.

De wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument bepaalt in artikel 13 uitdrukkelijk dat de vermeldingen die dwingend voorgescreven zijn bij deze wet en bij haar uitvoeringsbesluiten tenminste opgesteld moeten zijn in de taal of de talen van het gebied waar de producten op de markt worden gebracht.

Het koninklijk besluit van 13 november 1986 betreffende de etikettering van voorverpakte voedingsmiddelen voorziet tevens dat «de in de etikettering reglementair voorgeschreven vermeldingen tenminste moeten gesteld zijn in de taal of de talen van het taalgebied waar de voorverpakte voedingsmiddelen te koop gesteld worden». *In concreto* wordt dit geïnterpreteerd als zijnde de taal die wettelijk erkend en gebruikt wordt om in het betrokken gebied aan de administratieve verplichtingen te voldoen.

Voornoemde wet werd te zijner tijd voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

Ik vestig er de aandacht op dat de Belgische wetgever in het belang van de duidelijkheid en de rechtszekerheid van de consument in zijn reglementering explicieter is dan de EG-richtlijn 79/112 inzake etikettering en presentatie van levensmiddelen bestemd voor de eindverbruiker. Die richtlijn bepaalt dat «de verplichte vermeldingen op de etiketten moeten voorkomen in een voor de koper gemakkelijk te begrijpen taal». De EG-bepaling blijkt dus heel wat genuanceerder en ruimer dan de Belgische wetgeving ter zake.

Het Hof van justitie te Luxemburg heeft derhalve naar aanleiding van een prejudiciële vraag betreffende de conformiteit van de Belgische wetgeving geconcludeerd dat «het artikel 30 van het EG-Verdrag evenals betrokken EG-richtlijn zich verzetten tegen het feit dat een nationale reglementering uitsluitend het gebruik van een welbepaalde taal zou opleggen voor de etikettering van voedingswaren, zonder de mogelijkheid te weerhouden dat een andere, door de verbruiker gemakkelijk te begrijpen taal, wordt aangewend».

Alhoewel dit arrest geen formele veroordeling inhoudt van de Belgische Staat, betekent het toch dat de zaken niet zo eenvoudig liggen.

De Belgische Staat heeft zich hierbij echter niet neergelegd en heeft de Europese Commissie laten weten, hierbij gesteund door zijn Benelux-partners, dat het een substantiële wijziging van betrokken richtlijn vraagt in de zin dat de essentiële vermeldingen tevens in de nationale taal of talen moeten worden aangebracht, dit naar analogie trouwens met andere EG-richtlijnen, onder andere die betreffende de samenstelling van schoeisel en textielproducten.

Dit gezegd zijnde, is mijn standpunt dat, behoudens een eventueel formele stellingname van de bevoegde EG-instanties, aan wie de nieuwe wet op de handelspraktijken genotifieerd werd, de Belgische reglementering geen aanpassing vereist.

Ik kan nog meedelen dat in de nieuwe wet meer rechtsmiddelen, zoals een waarschuwingsprocedure en uitbreiding van de vorderingsmogelijkheid tot staking, opgenomen zijn om betrokken reglementering te doen respecteren, en dit zowel voor de toezichthoudende overheid als voor de zich benadeeld voelende consumenten, verkopers of beroepsgroeperingen.

In dit verband heeft, onder meer, de Economische Algemene Inspectie de opdracht om op de toepassing van betrokken reglementering toe te zien. Zij onderzoekt systematisch alle klachten ter zake.

QUESTION ORALE DE M. SNAPPE AU MINISTRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL SUR «LES CONSEQUENCES SOCIALES DE LA FERMETURE DES AGENCES EN DOUANE LE 31 DECEMBRE PROCHAIN»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SNAPPE AAN DE MINISTER VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID OVER «DE SOCIALE GEVOLGEN VAN DE SLUITING VAN DE EXPEDITIEKANTOREN OP 31 DECEMBER 1992»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Snappe au ministre de l'Emploi et du Travail sur «les conséquences sociales de la fermeture des agences en douane le 31 décembre prochain».

La parole est à M. Snappe.

M. Snappe. — Monsieur le Président, madame le ministre, ma question aurait dû être adaptée en fonction de l'actualité. Cependant, je m'en tiendrai au règlement du Sénat, tout en espérant que vous adapterez votre réponse en fonction des derniers événements.

Interpellé dans cette assemblée le 14 mai, par M. Evers et moi-même, M. le Premier ministre a déclaré ne pouvoir répondre aux questions techniques qui étaient posées. Mme le ministre peut-elle donc répondre aux questions suivantes qui concernent son département?

Quelles aides les entreprises — à savoir les agences en douane — recevront-elles dans la charge que représentera le licenciement collectif des travailleurs à la fin de cette année?

Y aura-t-il, comme elles le demandent, un Fonds de restructuration? Dans l'affirmative, par qui ce fonds sera-t-il financé?

Quelles garanties ont les travailleurs de percevoir leurs indemnités de licenciement?

Les partenaires sociaux ont demandé que soit organisé, via le Fonds pour l'emploi, un système d'aide pour les travailleurs, par exemple sous forme de formation rémunérée. A qui seront affectés les 152 millions que vous venez d'annoncer et comment seront-ils répartis?

A la CEE, Mme Scrivener a débloqué un budget de 400 millions d'écus pour soutenir les programmes de reconversion du secteur. Cette aide doit transiter par le Fonds social européen ou par le programme Interreg. Avez-vous rentré des projets et en quoi consistent-ils?

Enfin, le Hainaut occidental n'est actuellement pas éligible au programme Interreg. Il me revient qu'une renégociation est en cours avec la Communauté européenne concernant Interreg, à propos des zones éligibles, mais aussi des clés de répartition. Pou-

vez-vous me confirmer ce fait et me dire où vous en êtes à cet égard? Par ailleurs, quelles sont les zones belges qui deviendront éligibles et quelles sont les nouvelles clés de répartition proposées?

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Suykerbuyk die zich wenst aan te sluiten bij de vraag van de heer Snappe.

De heer Suykerbuyk. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank u omdat u mij de gelegenheid geeft deze problematiek, die ik in het debat over de Rijksmiddelenbegroting ter sprake wou brengen, nu via een bijkomende vraag aan de minister voor te leggen.

Mevrouw de minister, het probleem waarover de vraag van de heer Snappe gaat, is u bekend. Ook ik heb daarover reeds enkele malen vragen gesteld. Hoever staan de onderhandelingen thans? Mijn vraag is niet zonder belang, wetend dat de betrokken sector de overheid als het ware een ultimatum heeft gesteld.

Mevrouw de minister, kan u mij zeggen welke maatregelen worden overwogen, enerzijds ten opzichte van de werknemers van de expeditiekantoren, en anderzijds ten opzichte van de zelfstandige douane-agenten? Dat zijn de twee onderdelen van de sector, al werden de zelfstandige douane-agenten pas later bij deze problematiek betrokken.

M. le Président. — La parole est à Mme Smet, ministre.

Mme Smet, ministre de l'Emploi et du Travail, chargé de la Politique d'égalité des chances entre hommes et femmes. — Monsieur le Président, je remercie MM. Snappe et Suykerbuyk d'avoir posé des questions au sujet de ce problème tout à fait d'actualité et je me permettrai de leur donner une réponse globale.

Le Conseil des ministres m'a demandé d'assurer la coordination de l'ensemble du dossier. J'ai commencé ce travail le 15 mai et serai en mesure, dès demain, de présenter une solution, qui intéresse autant les travailleurs de ce secteur que les employeurs.

Cette solution revêt divers aspects. Tout d'abord, je propose la création d'un fonds destiné à aider les personnes qui perdront leur emploi à retrouver un travail ou à suivre une formation. Un montant de 152 millions proviendra du Fonds de l'emploi.

Les employeurs du secteur acceptent de contribuer à cette initiative à raison de 78 millions. Une banque de données relative à ces travailleurs est déjà en cours de constitution.

Het tweede punt betreft het sociaal passief dat betrekking heeft zowel op de werkgevers als op de werknemers. Het gaat de werkgevers aan omdat zij de vergoedingen moeten betalen en dat dus kosten zijn voor hun bedrijf. Het gaat de werknemers aan omdat zij gerechtigd zijn die vergoedingen te ontvangen.

Na lange onderhandelingen werd gisteren in het paritair comité een akkoord bereikt dat ik morgen aan de Ministerraad zal voorleggen. Op basis van dit akkoord zal de regering een deel van de kosten, namelijk de bijkomende 400 miljoen van het bruggpensioen, ten laste nemen. Het bruggpensioen bestaat immers uit twee delen: enerzijds, de werkloosheidsvergoeding, die door de solidariteit wordt betaald en, anderzijds, het bijkomende deel dat normaal door de werkgever wordt betaald, maar dat in dit geval door de overheid ten laste zal worden genomen.

Ook voor de andere onderdelen van het sociaal passief, onder meer de ontslagvergoedingen, het vakantiegeld, en de dertiende maand, werd er met de sector een akkoord bereikt.

Rest dan de beperkte problematiek van de concessies van terreinen waarop de bedrijven staan. Dat patrimonium is beperkt want meestal werken de bedrijven in gebouwen die eerder als container kunnen worden beschouwd.

Aan minister Bourgeois wordt gevraagd na te gaan in hoever via het zogenaamde Europese Interreg-fonds geen subsidie kan worden verkregen voor degenen voor wie geen nieuwe baan kan worden gevonden via herstructurering. Een aantal werkgevers, ook KMO's, zullen de expeditie-activiteit gewoon laten vallen en een deel van de werknemers die in de expeditie actief waren overplaatsen naar andere afdelingen van hun bedrijf. Voor degenen die toch uit de boot vallen zou het Interreg-fonds dus een oplossing kunnen bieden. Minister Bourgeois zal hierover morgen een nota voorleggen aan de Ministerraad.

Samengevat kan ik dus zeggen dat er morgen voor alle werknemers een oplossing zal zijn en dat wij voor het kleine deel van werkgevers dat de activiteit volledig moet stopzetten, wachten op de oplossingen die minister Bourgeois zal aanreiken.

M. le Président. — La parole est à M. Snappe, pour une réplique.

M. Snappe. — Monsieur le Président, je remercie Mme le ministre, mais j'attendais un peu plus de précisions sur Interreg et sur la négociation en cours.

Mme Smet, ministre de l'Emploi et du Travail, chargé de la Politique d'égalité des chances entre hommes et femmes. — Monsieur le Président, je crois avoir expliqué que les négociations étaient terminées et qu'un accord avait été conclu avec le secteur. Ainsi que je l'ai indiqué, je communiquerai demain le résultat de ces négociations au Conseil des ministres.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER KUIJPERS AAN DE MINISTER VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID OVER «DE GROTE BEHOEFTE AAN BIJKOMENDE WERKKRACHTEN IN DE SECTOR VAN DE AARD- BEIENTEELT»

QUESTION ORALE DE M. KUIJPERS AU MINISTRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL SUR « LE GRAND BESOIN DE MAIN-D'ŒUVRE SUPPLEMENTAIRE DANS LE SECTEUR DE LA CULTURE DES FRAISES »

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Kuipers aan de minister van Tewerkstelling en Arbeid over «de grote behoefte aan bijkomende werkkrachten in de sector van de aardbeienteelt».

Het woord is aan de heer Kuipers.

De heer Kuipers. — Mijnheer de Voorzitter, half mei startte de jaarlijkse vollegrond-aardbeienpluk. Alleen al voor het Hageland en Limburg zijn hiervoor tussen de 8 000 en 10 000 bijkomende deeltijdse werkkrachten nodig. De nieuwe wettelijke bepaling inzake een eenmalige jaarprestatie van 25 werkdagen voor EG-burgers, migranten buiten de EG en kandidaat-politieke vluchtelingen, houdt een verbetering in, maar blijft halverwege steken. Inderdaad, gelegenhedswerkkrachten voor deze opdrachten vragen minstens een week opleiding. Zij dienen achteraf hun statutaire verplichting te hernemen met al de materiële en praktische gevolgen van dien, ook voor de gemeenschapsfinanciën.

Kan de geachte minister ter zake geen praktischer, langduriger, aan de statutaire toestand van de betrokkenen aangepaste regeling op jaarbasis toestaan?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Smet.

Mevrouw Smet, minister van Tewerkstelling en Arbeid, belast met het Beleid van gelijke kansen voor mannen en vrouwen. — Mijnheer de Voorzitter, de regeling voor seizoenarbeid in de tuinbouwsector die de telers de mogelijkheid geeft bepaalde personen vijftientwintig dagen in dienst te nemen zonder sociale zekerheid te betalen, was eerst beperkt tot zes teelten, maar werd nu uitgebreid tot alle teelten. Een vermeerdering van deze vrijgestelde tewerkstellingstijd tot drie à vier maanden zal wellicht nooit door de sociale partners worden aanvaard. Ze hebben daarin overigens gelijk. Van een uitbreiding tot een jaar zullen we dan maar niet spreken. Ik meen dat het al een grote toegeving is werknemers 25 dagen te mogen tewerkstellen zonder bijdragen voor de sociale zekerheid te moeten betalen, want we mogen toch niet vergeten dat de verzekering van die personen alleszins ten laste valt van de collectiviteit.

Natuurlijk is het voor de sector een probleem aan legale werkkrachten te geraken en zoals u weet heeft de pers daar recent veel aandacht aan besteed.

Ik ben in volle onderhandeling met de verantwoordelijken van de sector zelf om van hen twee zaken te bekomen.

Ten eerste, als men werklozen in de tuinbouw wil aantrekken, dan moet men een normaal gewaarborgd minimumloon betalen, dat zeker niet lager mag zijn dan de werkloosheidsvergoeding. Ik hoop dat wij over dit eerste punt in de onderhandelingen volgende week een akkoord bereiken.

Ten tweede, als het vorige éénmaal is verzekerd, moet er een samenwerking tussen de VDAB en de RVA tot stand worden gebracht. De VDAB treedt als arbeidsbemiddelaar op. Hij zoekt de mensen die voor dat werk geschikt zijn en zorgt dat zij effectief aan de slag kunnen. Indien deze mensen dat werk zonder geldige reden weigeren, moet de VDAB daarvan melding maken bij de RVA die in dat geval moet optreden.

Hoe spijtig dit ook is, wij moeten deze weg opgaan om de seizoenarbeid in de tuinbouwsector op een legale manier te laten verlopen. Er zijn vierhonderdduizend werklozen in ons land, onder wie Belgen en legale migranten. Er moeten dan toch achtduizend mensen kunnen worden gevonden die geschikt zijn om op seizoenbasis in de fruitpluk te werken.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Kuipers voor een repliek.

De heer Kuipers. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord ook al vind ik het totaal buiten de realiteit en is het enkel op papier te verdedigen. Met de plaatselijke tewerkstellingsagentschappen is nu bewezen dat voor deze sector zeker geen 50 pct. van de nodige arbeidskrachten kan worden gerekruteerd binnen het werklozenbestand. Aan de andere kant drijft men de fruittelers naar steeds grotere oppervlakten en wordt de concurrentie in Europees verband steeds scherper.

Ik daag de minister uit om samen met mij naar de dorpen te gaan in de drie concentratiegebieden Noorder-Kempen, Hageland en Zuid-Limburg om daar de geschikte deeltijdse arbeidskrachten te vinden, zelfs aan het hogere loon dat zij voorstelt.

Maar er is meer. Ingevolge het marktmechanisme wordt dat hoger loon doorverrekend aan de verbruiker en binnen de twee jaar zullen de aardbeien en ander fruit uit lageloonlanden zoals Polen onze markt overspoelen. En dan is het gedaan met deze sector. Wil u, mevrouw de minister, de kip met de gouden eieren nu slachten? Ik pleit geenszins voor illegale tewerkstelling, maar wij hebben nu bijvoorbeeld kandidaat-politieke vluchtelingen die betaald worden om met hun duimen te draaien. Volgens de nieuwe regeling kunnen zij nu gedurende vijftientwintig dagen werken, dikwijls bij sociaal gerichte mensen om hen daarna terug te verwijzen naar hun vroeger statuut. Hoe is zoiets in godsnaam praktisch en sociaal te verdedigen? Regeren wij vanop de maan of regeren wij temidden van onze mensen?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Smet.

Mevrouw Smet, minister van Tewerkstelling en Arbeid, belast met het Beleid van gelijke kansen voor mannen en vrouwen. — Mijnheer Kuipers, wat u zegt is volledig onjuist. De kandidaat-politieke vluchtelingen zijn op legale wijze in het land, zij kunnen een arbeidsvergunning krijgen en dus gaan werken. Als ik spreek over de legale tewerkgestelden, dan horen de kandidaat-politieke vluchtelingen daar dus bij. De maatregelen zijn uitsluitend gericht tegen degenen die illegaal naar ons land komen en er illegaal werken.

QUESTION ORALE DE M. DE DONNEA AU MINISTRE DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE SUR «LES POSSIBILITES D'EXTENSION DES BATIMENTS DU MUSEE D'ART MODERNE A BRUXELLES»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DE DONNEA AAN DE MINISTER VAN WETENSCHAPSBELEID OVER «DE MOGELIJKE UITBREIDING VAN DE GEBOUWEN VAN HET MUSEUM VOOR MODERNE KUNST TE BRUSSEL»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Donnea au ministre de la Politique scientifique sur «les possibilités d'extension des bâtiments du Musée d'art moderne à Bruxelles».

La parole est à M. de Donnée.

M. de Donnée. — Monsieur le Président, la Région de Bruxelles-Capitale a l'intention de procéder incessamment à la construction de commerces et de logements rue Montagne de la Cour, sur les seuls terrains permettant la construction d'extensions aux bâtiments du Musée d'art moderne qui, dans quelques années, sera à l'étroit dans ses bâtiments actuels.

Monsieur le ministre, êtes-vous au courant de ces projets qui compromettent gravement le développement d'une institution culturelle prestigieuse de notre capitale? Si oui, quelles démarches avez-vous faites ou êtes-vous en train de faire pour éviter cette grave erreur qui est de nature à freiner le développement du rayonnement culturel de la capitale de l'Europe?

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

M. Dehousse, ministre de la Politique scientifique. — Monsieur le Président, par sa première question, l'honorable membre me demande si je suis au courant de projets qu'il prête à la Région bruxelloise, sans doute avec raison. La réponse est non. Les premiers mots que j'ai entendus à ce sujet sont ceux qu'il a lui-même prononcés. Il s'ensuit que, non averti, je n'ai pris aucune disposition.

Néanmoins, à la suite de la question qui m'a été posée, j'ai pris contact avec Mme De Wilde, le conservateur des Musées royaux des Beaux-Arts, directement concernée par l'éventualité à laquelle l'honorable membre s'est référé. Mme De Wilde m'a fait savoir qu'elle n'était au courant d'aucune nouvelle démarche mais qu'effectivement, la question avait été traitée par mes prédécesseurs, notamment par M. Tobback et par M. Dupré, et qu'à l'époque il semblait que l'initiative de la Région bruxelloise était gelée.

Je demande dès lors à M. de Donnée de me mettre en possession d'un élément probant établissant clairement les intentions nouvelles de la Région bruxelloise. Une fois en possession de cette information je prendrai, s'il échet, les dispositions qui s'imposent pour vérifier si oui ou non ce projet est compatible avec les intérêts des musées et notamment avec le désir louable de réserver une zone d'extension au Musée d'art moderne.

M. le Président. — La parole est à M. de Donnée pour une réplique.

M. de Donnée. — Monsieur le Président, je remercie le ministre de sa réponse et me ferai évidemment un plaisir de lui transmettre tout le dossier expliquant les rétroactes de cette affaire ainsi que les intentions de la Région bruxelloise, lesquelles résultent d'ailleurs d'accords passés dans le temps entre la Région, la Ville, et un département ministériel national.

Je voudrais toutefois répéter que ces projets me semblent extrêmement légers et qu'il est évidemment absurde de vouloir construire quelques logements à cet endroit extrêmement bruyant, où les habitants n'auront pas la quiétude qu'ils méritent. Je suis un partisan de la construction de logements à Bruxelles, mais j'estime qu'il y a suffisamment d'îlots à rénover pour ne pas devoir imposer une contrainte insupportable à l'extension d'un musée qui fait la renommée de Bruxelles, qui y attire énormément de monde et qui recèle des collections d'importance. Je suis persuadé que le bon sens du ministre rejoindra le mien et qu'ensemble nous pourrions dissuader la Région bruxelloise de commettre l'irréparable en la matière.

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

M. Dehousse, ministre de la Politique scientifique. — Monsieur le Président, j'ai, par définition, moins de raisons que M. de Donnée de commenter les projets de la Région bruxelloise, et moins encore des projets dont je n'ai actuellement aucune connaissance.

Pour le reste, je répète ma disponibilité: si un élément probant m'est présenté, je prendrai les mesures qui me paraîtront s'imposer pour protéger les intérêts des institutions dont j'ai la charge.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DESUTTER AAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN AMBTENARENZAKEN OVER «DE TUSSENKOMST VAN MINISTERIELE EN PROVINCIALE MILIEUDIENSTEN IN GEVAL VAN BRAND»

QUESTION ORALE DE M. DESUTTER AU MINISTRE DE L'INTERIEUR ET DE LA FONCTION PUBLIQUE SUR «L'INTERVENTION, EN CAS D'INCENDIE, DES SERVICES MINISTERIELS ET PROVINCIAUX S'OCCUPANT DE L'ENVIRONNEMENT»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Desutter aan de minister van Binnenlandse Zaken en Ambtenarenzaken over «de tussenkomst van ministeriële en provinciale milieudiensten in geval van brand».

Het woord is aan de heer Desutter.

De heer Desutter. — Mijnheer de Voorzitter, de maandagochtendkranten worden, doorgaans bij gebrek aan ander nieuws, vaak gevuld met berichten over verkeersongevallen en branden in fabrieken en instellingen.

Naar aanleiding van een brand in een plasticfabriek te Aalst bleek dat de nationale en provinciale milieudiensten, die ter plaatse metingen moesten verrichten naar de giftigheid van de rookontwikkeling, niet te bereiken waren.

Dit zou ook reeds gebleken zijn tijdens de brandoefeningen vorig jaar. Dergelijke metingen zijn echter van levensbelang voor personen die in de omgeving van een brandhaard wonen.

Welke maatregelen meent de minister te kunnen nemen opdat in de toekomst bij grote of kleine branden de betrokken diensten, hetzij nationaal, hetzij regionaal, kunnen worden bereikt, ook na de kantooruren? Kan bijvoorbeeld de civiele bescherming van Liedekerke ook niet worden uitgerust met dergelijke apparaten?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Tobback.

De heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken en Ambtenarenzaken. — Mijnheer de Voorzitter, de snelle en accurate meting van de eventuele toxiciteit van rookgassen kan volgens mij niet toevertrouwd blijven aan nationale of provinciale administratieve diensten die, zoals uit de ervaring blijkt, moeilijk of helemaal niet te bereiken zijn en die bovendien, al werden ze tijdig verwittigd, slechts met grote vertraging de resultaten van hun analyse kunnen doorgeven aan de interveniënten die worden blootgesteld.

Mijn departement bestudeert dan ook de mogelijkheid om de hulpploegen die als eerste ter plaatse aankomen, namelijk de brandweer en de civiele bescherming, beter uit te rusten met eenvoudige, maar betrouwbare detectie-apparaten. Uit deze studie is reeds gebleken dat een nauwe samenwerking moet ontstaan tussen Binnenlandse Zaken en het departement van Leefmilieu enerzijds, en het IHE anderzijds.

Het IHE verklaart zich onbevoegd voor een dergelijke analyse in de allereerste minuten van het onheil. Dit is een argument temeer om brandweer en civiele bescherming beter uit te rusten met draagbare detectie- en meetapparatuur.

Voorts denk ik aan de oprichting, op provinciaal vlak, van een mobiel detectie-team dat over een detectiewagen zou beschikken met apparatuur die de meest voorkomende stoffen kan detecteren. Voorbeelden van dergelijk materiaal bestaan in andere landen en werden door ons reeds bekeken. Het blijkt dat het probleem niet zozeer zit in de aankoop van aangepast technisch mate-

riaal, maar veel meer in de bemanning van zo'n mobiele ploeg die technisch hoog opgeleid moet worden en die het materiaal zeer regelmatig moet hanteren om in noodgeval onmiddellijk, snel en accuraat op te treden.

Dit zal verder worden uitgewerkt in overleg met Leefmilieu in een werkgroep, en de nodige geldmiddelen — voor het materieel althans — zullen kunnen worden geput uit het Fonds van de Seveso-heffing.

QUESTION ORALE DE M. DESIR AU PREMIER MINISTRE SUR «L'EMISSION «LE DROIT DE SAVOIR» DU 21 MAI 1992 CONSACREE A JEAN-MARIE LE PEN»

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DESIR AAN DE EERSTE MINISTER OVER «DE UITLATINGEN VAN JEAN-MARIE LE PEN TIJDENS DE TELEVISIE-UITZENDING «LE DROIT DE SAVOIR» VAN 21 MEI 1992»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. Désir au Premier ministre sur « l'émission « Le droit de savoir » du 21 mai 1992 consacrée à Jean-Marie Le Pen ».

La parole est à M. Désir.

M. Désir. — Monsieur le Président, j'ai accepté de transformer ma demande d'interpellation en question orale pour éviter d'être reporté à quinze jours, mais je considère que le sujet méritait de plus amples développements.

Comme de très nombreux compatriotes, j'ai été choqué, en tant que téléspectateur de l'émission « Le droit de savoir » diffusée sur TF1 le 21 mai dernier, par les propos tenus par Jean-Marie Le Pen, au sujet de la résistance belge durant la dernière guerre, résistance dont il a scandaleusement minimisé l'importance et la valeur.

Le même Le Pen a présenté Léon Degrelle comme un personnage considérable, passant rapidement sur le fait que ce dernier a été condamné en Belgique, dès 1944, pour coopération militaire avec l'ennemi, omettant de rappeler qu'après sa fuite en Espagne, c'est la Belgique qui a réclamé l'extradition de l'ex-chef de REX, extradition qui n'a jamais été accordée par l'Espagne fasciste de Franco.

Les propos tenus par le leader français du Front national ont été sévèrement jugés par les Belges d'avant-guerre qui ont connu l'occupation allemande, la barbarie des méthodes de la Gestapo, les déportations et tous les autres crimes contre l'humanité, crimes que ne pouvait ignorer non plus l'Obersturmführer SS Léon Degrelle. Ces mêmes Belges n'ont pas oublié les réseaux de combattants clandestins qui, en accord avec la population, tentaient de s'opposer à la redoutable machine de guerre nazie.

A ma connaissance, monsieur le Premier ministre, il n'y a pas eu, jusqu'ici, de réaction officielle de notre gouvernement aux propos révisionnistes de Jean-Marie Le Pen. Ce silence est, à mon sens, inexplicable. Qu'en pense le Premier ministre ?

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

M. Dehaene, Premier ministre. — Monsieur le Président, l'attitude et l'estime du gouvernement à l'égard des mouvements de résistance de la Seconde Guerre mondiale font l'objet d'une tradition bien établie et au-dessus de toute controverse. Le gouvernement n'a pas à les reconfrimer dans le cadre d'une polémique qui ne serait pas de son niveau. Il est en effet des cas où le manque de crédibilité des propos tenus dispense de la nécessité d'une réaction immédiate.

Cela dit, nous avons demandé à l'ambassade de transmettre la cassette au département des Affaires étrangères qui la visionne actuellement — car nous n'avons pas vu l'émission lors de sa diffusion — et examinera ensuite si une réaction s'impose.

En ce qui concerne la polémique, nous confirmons notre soutien aux mouvements de résistance et, surtout, nous veillerons à ne pas nous laisser emporter par des propos dépourvus de toute crédibilité.

M. le Président. — La parole est à M. Désir pour une réplique.

M. Désir. — Monsieur le Président, je regrette que l'on ait attendu une douzaine de jours pour visionner la cassette. Il aurait été opportun de réagir beaucoup plus rapidement.

En effet, la génération actuelle est celle de « Hitler, connais pas ! » Beaucoup de dérapages ont eu lieu ces derniers temps en ce qui concerne ce qu'on a appelé « le révisionnisme » et certaines réhabilitations.

Dès lors, je pense, comme mon parti, qu'il aurait été nécessaire de réagir plus rapidement.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DE CROO AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN OVER «DE NOODZAKELIJKE VERLAGING VAN DE TELEFOONTARIEVEN INGEVOLGE DE EUROPESE RICHTLIJN TER ZAKE»

QUESTION ORALE DE M. DE CROO AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES SUR «L'ABAISSEMENT NECESSAIRE DES TARIFS TELEPHONIQUES EN APPLICATION DE LA DIRECTIVE EUROPEENNE EN LA MATIERE»

De Voorzitter. — Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer De Croo aan de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven over « de noodzakelijke verlaging van de telefoontarieven ingevolge de Europese richtlijn ter zake ».

Het woord is aan de heer De Croo.

De heer De Croo. — Mijnheer de Voorzitter, de telecommunicatietarieven in ons land zijn heden niet in verhouding tot de kostprijs. Dit kan moeilijk anders, rekening houdend met de lasten die de regering Belgacom oplegt. Nochtans heeft de Europese Gemeenschap in haar richtlijn van de Raad van 28 juni 1990 beslist dat dergelijke tarieven objectief en op reële kosten gebaseerd moeten zijn. De Belgische wetgeving van 21 maart 1991, die onder Eerste minister Dehaene tot stand kwam, is hiermee in theorie conform.

Wat is thans de situatie op het terrein ? Ik spreek hierbij nog niet over de moeilijkheden in verband met de kwaliteit van bijvoorbeeld de mobilofonie.

Hoe en wanneer zal België zijn RTT tarieven aanpassen ? Voor al de tarieven van interzonale, verhuurde datageleidingen liggen zeer hoog in verhouding tot de kostprijs. Vergeleken met de tarieven in buurlanden zijn zij veel duurder. Dit is dus zeer nadelig voor de vestiging in ons land van internationale Telecom-hubs. Wij stellen dusdoende een uitwijking vast van deze bedrijvigheid naar de buurlanden.

Zullen onze tarieven nu eindelijk worden aangepast ter gelegenheid van de uitvoering van het zopas goedgekeurde eerste beheerscontract met de RTT-Belgacom ?

De Voorzitter. — Het woord is aan minister Coëme.

De heer Coëme, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven. — Mijnheer de Voorzitter, het beheerscontract tussen de Staat en Belgacom legt de grondregels vast inzake tarieven voor de prestaties van openbare diensten, geleverd door deze onderneming. Er moet geen tariefwijziging komen voor een of andere prestatie in het bijzonder.

Wat de vaste verbindingen betreft, zal Belgacom uiteraard artikel 106 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven dienen toe te passen. Een tariefvermindering van sommige interzonale vaste verbindingen is daarom noodzakelijk. De verklaring dat onze tarieven verscheidene malen duurder zijn dan deze die worden toegepast in de buurlanden, lijkt mij dan ook op zijn minst overdreven. Alles hangt immers af van de aard van de verbinding en van de

afstand. Zo is het tarief voor de digitale twee megabytes secondenverbindingen zeer redelijk. Hoe dan ook zijn voor de vestiging van internationale Telecom-hubs in België vooral de tarieven voor internationale vaste verbindingen van belang. Hier heeft België ongetwijfeld een van de meest competitieve tarieven in Europa.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer De Croo voor een repliek.

De heer De Croo. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb deze vraag gesteld omdat Belgacom en het beheerscontract uiteraard een grote verandering in één van de grootste bedrijven van ons land, wat de tewerkstelling en het zakencijfer betreft, teweeg zal brengen.

Indien wij niet agressief zijn en nieuwe klanten uit andere landen aantrekken, dreigt er in België een telecommunicatiewoestijn te ontstaan. Er moet dringend aan competitieve politiek worden gedaan inzake de prijzen en de dienstverlening. De minister geeft een klein, schraal, hoopgevend antwoord; ik wacht echter op daden.

QUESTION ORALE DE M. DE DONNEA AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES SUR « LE PROJET DE LIAISON RER BRUXELLOIS ENTRE LES GARES SCHUMAN ET JOSAPHAT »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DE DONNEA AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN OVER « HET PLAN OM TUSSEN DE STATIONS SCHUMAN EN JOSAPHAT EEN VOORSTADSLIJN AAN TE LEGGEN »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Donnée au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques sur « le projet de liaison RER bruxellois entre les gares Schuman et Josaphat ».

La parole est à M. de Donnée.

M. de Donnée. — Monsieur le Président, la presse de ce matin se fait l'écho de la querelle qui oppose actuellement un membre de l'Exécutif de la Région bruxelloise — le membre compétent pour les transports — et le ministre des Communications qui partagerait l'avis de la direction de la SNCB concernant un projet de liaison RER entre les gares Schuman et Josaphat, liaison revendiquée également par les responsables concernés des institutions européennes.

Est-il exact, monsieur le ministre, qu'une enveloppe de 5 milliards est actuellement prévue et pourrait être utilisée pour le financement de ce projet, bloqué en raison de l'opposition du responsable des transports au sein de l'Exécutif de la Région bruxelloise? Sur quel article budgétaire une telle provision a-t-elle été inscrite et, le cas échéant, engagée? L'horizon 1996-1998 a-t-il été fixé pour l'échéance de ce projet, comme l'affirme la presse de ce matin? En ce qui concerne l'opportunité de profiter des travaux en cours du tunnel de Cortenberg et des travaux de rénovation prévus au Berlaymont, un délai a-t-il été fixé pour permettre la synergie entre la construction d'une éventuelle liaison Schuman-Josaphat, d'une part, et les travaux du tunnel de Cortenberg et la modernisation du Berlaymont, d'autre part?

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

M. Coëme, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques. — Monsieur le Président, c'est également par la presse de ce matin que j'ai appris l'existence d'une prétendue querelle entre un membre de l'Exécutif bruxellois et le ministre des Communications.

Je voudrais rappeler à l'honorable sénateur que la création d'une liaison ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Schuman et de Schaerbeek-Josaphat est prévue par la programmation décennale des investissements ferroviaires de la SNCB 1991-2000. Cet

investissement implique 2,3 milliards de dépenses, prévues entre 1998 et 2000; 1,5 milliard de dépenses devraient avoir lieu en complément après l'an 2000. Du point de vue du financement, ce projet est parfaitement intégré dans la programmation d'investissement prise en charge par le budget de l'Etat.

La réalisation de cette liaison pourrait présenter un intérêt au regard des aspects suivants: amélioration de la desserte ferroviaire intra-urbaine à la Région de Bruxelles-Capitale, meilleure diversification de cette desserte, amélioration de la desserte suburbaine et, enfin, amélioration des dessertes interurbaines.

Des contacts sont actuellement en cours avec la Région de Bruxelles-Capitale afin d'examiner, ensemble, l'utilité et la faisabilité de ce projet.

M. le Président. — La parole est à M. de Donnée pour une réplique.

M. de Donnée. — Monsieur le Président, en écoutant le ministre, je ne puis m'empêcher de penser qu'il vient de faire, involontairement peut-être, en lisant le texte préparé à son intention, un plaidoyer en faveur de la réalisation de cette liaison. A mes yeux, il diverge d'opinion avec le membre de l'Exécutif de la Région bruxelloise actuellement décidé, semble-t-il, à empêcher la réalisation de ce dossier.

Il apparaît clairement à l'heure actuelle que ces travaux pourraient être effectués, sans nuisance, en surface.

Il serait intéressant, monsieur le ministre, de prendre toutes les dispositions afin que l'on puisse profiter des synergies avec les travaux existants, de façon à réduire les coûts de l'opération. Il serait temps de mettre un terme aux propos démagogiques de toutes sortes et de privilégier la concrétisation. Cet investissement est le seul à pouvoir apporter des solutions aux pénibles problèmes de circulation à Bruxelles.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE RIJKSMIDDELENBEGROTING VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1992

ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1992

Hervatting van de algemene beraadslaging

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VERREYCKEN TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN OVER « DE VERTRAGING BIJ DE INGE-BRUIKNAME VAN HET NIEUWE POSTSORTOETER-CENTRUM ANTWERPEN X »

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET BEGROTINGSJAAR 1991 — SECTIE 31 — « MINISTERIE VAN LANDBOUW »

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET BEGROTINGSJAAR 1991 — SECTIE 16 — « LANDSVERDEDIGING » (Gedr. St. nrs. 340-1 en 2)

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET BEGROTINGSJAAR 1991 — SECTIE 16 — « LANDSVERDEDIGING » (Gedr. St. nrs. 341-1 en 2)

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET BEGROTINGSJAAR 1991 — SECTIE 13 — « MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN OPENBAAR AMBT »

Hervatting van de algemene beraadslaging

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DES VOIES ET MOYENS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1992

PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1992

Reprise de la discussion générale

INTERPELLATION JOINTE DE M. VERREYCKEN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES SUR «LE RETARD DANS LA MISE EN SERVICE DU NOUVEAU CENTRE DE TRI POSTAL ANTWERPEN X»

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET GENERAL DES DEPENSES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1991 — SECTION 31 — «MINISTERE DE L'AGRICULTURE»

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET GENERAL DES DEPENSES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1991 — SECTION 16 — «DEFENSE NATIONALE» (Docs. n^{os} 340-1 et 2)

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET GENERAL DES DEPENSES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1991 — SECTION 16 — «DEFENSE NATIONALE» (Docs. n^{os} 341-1 et 2)

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET GENERAL DES DEPENSES DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1991 — SECTION 13 — «MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA FONCTION PUBLIQUE»

Reprise de la discussion générale

De Voorzitter. — Dames en heren, wij hervatten de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de Rijksmidelenbegroting en de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1992, waaraan een interpellatie is toegevoegd evenals vier ontwerpen van wet houdende aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting van het begrotingsjaar 1991.

Mesdames et messieurs, nous reprenons l'examen des projets de loi relatifs au budget général des Voies et Moyens et au budget général des Dépenses pour l'année budgétaire 1992, auxquels est jointe une interpellation ainsi que quatre projets de loi ajustant le budget général des Dépenses de l'année budgétaire 1991.

Wij beginnen met de algemene bespreking van de sectie Verkeerswezen, Infrastructuur en PTT.

Nous abordons la discussion générale de la section relative aux Communications, Infrastructure et PTT.

De heer Quintelier, rapporteur, verwijst naar zijn verslag.

Het woord is aan mevrouw Van den Poel.

Mevrouw Van den Poel-Welkenhuysen. — Mijnheer de Voorzitter, allereerst dank ik rapporteur Quintelier voor zijn verslag.

Vooraf wil ik verduidelijken dat ik het in mijn uiteenzetting niet zal hebben over de SST, noch over de problematiek van de luchthaven van Zaventem. Deze twee belangrijke onderdelen van de begroting Verkeerswezen en Infrastructuur zullen worden behandeld door collega Vermeiren.

Wie verkeerswezen zegt, denkt ogenblikkelijk aan de complexe uitdaging van de mobiliteitsproblematiek, een dagelijks wederkerend probleem waarmee vele Belgen worden geconfronteerd. Niettegenstaande bepaalde knelpunten over het kritische saturatiepunt heen zijn, beseft iedereen dat zowel het personen- als het goederenverkeer in de zeer nabije toekomst nog kunnen en zullen toenemen.

In de beleidsnota van Verkeerswezen en Infrastructuur wordt dit probleem niet uit de weg gegaan, maar de algemene beginselen, de principes die worden vooruitgeschoven ter bevordering van de algemene mobiliteit doen bij mij vele vragen rijzen.

Mijnheer de minister, ten eerste verklaart u dat bepaalde sociale verworvenheden moeten worden behouden, en zelfs moeten worden versterkt, inzonderheid door de mobiliteit van personen die niet over een individueel vervoermiddel beschikken te waarborgen.

Ik kan dit onderschrijven, maar wat met de verworvenheden van personen die noodzakelijkerwijs over een eigen vervoermiddel moeten beschikken, omdat het openbaar vervoer ontoereikend is? Ik verwijs hierbij naar de inplanting van zoveel industrie-reinen, terecht uit stadscentrum en/of dorpskom geweerd, met het gevolg dat ze zelden of nooit worden aangedaan door het

openbaar vervoer. Personen die er werken, worden door de huidige regering dubbel afgestraft: enerzijds door de belasting op de inverteersstelling van een voertuig, en anderzijds door de strakke beperking van de fiscale aftrekbaarheid van het woon-werkverkeer.

Ten tweede benadrukt de minister in zijn uiteenzetting dat «bepaalde beslissingen in overeenstemming met de economische belangen moeten worden genomen, waardoor de concurrentiepositie van onze bedrijven zou moeten verbeteren, vooral in het vooruitzicht van de Europese eenheidsmarkt». Welke beslissingen bedoelt men hier? Wanneer kan of zal men deze beslissingen uitvoeren? Dit bekommert mij ten eerste, gezien over een aantal maanden de Europese eenheidsmarkt een feit zal zijn.

Ten derde lees ik dat de «organisatie van het vervoer zo leefbaar mogelijk zou moeten zijn, met een striktere eerbiediging van de milieuaspecten en van de maatregelen die een beter inpassen van het vervoer in het natuurlijk en menselijk milieu moeten mogelijk maken». Ook dit is een prachtige intentieverklaring, maar, wat houdt dit concreet in? Hoe denkt men dit te realiseren en met welke middelen?

Tenslotte, als vierde beginsel, schenkt de beleidsnota aandacht aan de onveiligheid van het verkeer, maar ook hier ontbreekt elke verwijzing naar concrete maatregelen. De vorige regering heeft wel maatregelen voorgesteld aan het Parlement die nu op uitvoering wachten. Wat is ter zake het standpunt van de minister? Wat is zijn houding ten opzichte van de invoering van een rijbewijs met strafpunten? Wanneer worden de veel besproken nieuwe «ademtesttoestellen» in gebruik genomen? Komt er al dan niet een centraal register waarin verkeersovertreders worden opgeslagen? Wat met de reeds lang aangekondigde verplichting de voertuigen overdag te verlichten?

Ik ben ervan overtuigd dat men in het departement van Verkeerswezen geen enkele inspanning onverlet laat om een verbetering te betrachten van de verkeersveiligheid en van de verkeersleefbaarheid en dat men zich inspannt om het mobiliteitsvraagstuk in het algemeen te verbeteren. Ik moet echter evenzeer constateren — zoals uit mijn inleiding moge blijken — dat het beleid voorgesteld voor dit en de komende jaren, zeer vaag is. Ik had graag concretere invullingen gezien.

In de sectoren van de spoorwegen, wegvervoer, zee- en binnenvaart, alsmede in de Regie der Luchtwegen, is er een fundamenteel gebrek aan kernachtige visie. Het weze mij dan ook toegelaten nader in te gaan op deze belangrijke onderdelen van ons verkeersbeleid.

Van het vervoer per spoor wordt steeds maar herhaald dat het de mogelijkheid biedt om zich veilig en milieuvriendelijk te verplaatsen enerzijds, en dat het anderzijds de ideale oplossing is om aan de verkeershinder op de overvolle autowegen te ontsnappen, maar stemmen deze hoge verwachtingen overeen met de realiteit? Beantwoorden onze spoorwegen, die nochtans 76,6 pct. van de kredieten van verkeerswezen opnemen, zijnde bijna 70 miljard, aan de gestelde verwachtingen? Zal het zopas gesloten beheerscontract tussen de Staat en de NMBS hierin verandering kunnen brengen?

In toepassing van de wet van 21 maart 1991, betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven, werd aan de NMBS een zo ruim mogelijke autonomie verleend en werd haar responsabilisering in de vervoersector geaccentueerd. Doelstellingen zoals verbetering van het vervoersaanbod, verderzetting van de herstructurering en rationalisering, waarborgen voor opdrachten in de openbare sector voor het reizigersvervoer, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur, alsmede de kwaliteitswaarborging van de spoorwegdiensten, kunnen wij onderschrijven. Toch rijzen er nog een aantal vragen.

Ten eerste, volgens het beheerscontract van de NMBS zal de Staat blijven bijdragen voor pensioenlasten, arbeidsongevallen en gezinsbijslagen. Deze staatscompensatie bedroeg in 1991 reeds 21,1 miljard. Is de verdere staatstoelage gelimiteerd? Welk bedrag zal de minister hiervoor inschrijven? Waarom werd er in het beheerscontract geen exact bedrag vermeld?

Ten tweede, de NMBS-autonomie gaat volgens de beleidsnota hand in hand met kwalitatieve verbeteringen. Nu lezen wij in het beheerscontract dat het minimumaanbod van treinen, zelfs op werkdagen, 15 pct. lager zal liggen dan het huidige aanbod. Hoe valt dit te rijmen met de beleidsdoelstelling « kwaliteitsverbetering »?

Ten derde, uit het jaarverslag van de NMBS over het jaar 1990 is gebleken dat iets meer dan 18 pct. van de reizigerstreinen in ons land te laat op hun bestemming komen. Een gecumuleerd verlies van 483 000 minuten, of 11 maanden, was het gevolg. Het beheerscontract bepaalt nu dat 95 pct. van de treinen zouden moeten rijden met een maximale vertraging van 5 minuten. Vertragingen als gevolg van overmacht worden echter buiten beschouwing gelaten. Concreet betekent dit dat er nauwelijks een verbetering tegenover de huidige toestand mag worden verwacht.

Ten vierde, het beheerscontract geeft ook aan de NMBS de vrijheid lokale stations te sluiten en lokale lijnen af te schaffen. Deze mogelijkheid, samen met een aantal andere rationaliseringsvooruitzichten, bedreigen de tewerkstellingsgarantie bij de NMBS ernstig. Wat is de menselijke factor die achter dit toekomstig beleid schuilgaat? Werkt men inderdaad een scenario uit waarbij op zeer korte termijn 8 000 banen bij de NMBS zouden moeten afvloeien? Of welk cijfer stelt men voorop?

Ten vijfde, een opvallende beperking van de autonomie is dat de bestelling van rollend materieel voor binnenlandse reizigerstreinen als een materie van « strategisch economisch belang » wordt beschouwd. Met deze clause houdt België, net als de andere Europese landen, een beschermende hand boven zijn spoorindustrie, in casu Bombardier, Eurorail en ACEC-transport. Dit zou de belastingbetaler wel eens zuur kunnen opbreken, want in artikel 71 van het beheerscontract is bepaald dat « de Staat de NMBS financieel zal tegemoetkomen, indien zou blijken dat de minister kiest voor een duurder constructeur dan degene die door de spoorwegmaatschappij werd voorgesteld ».

Hier rijst toch wel de belangrijke vraag in hoever de minister steeds weer bereid zal zijn het verschil bij te passen. Welke limieten neemt hij zich voor?

Tenslotte kan men zich afvragen wat de concrete gevolgen van het beheerscontract zullen zijn voor de treinreiziger zelf. Dit is, gezien het voorgaande, nog vrij onduidelijk. Wat wel zeker is, is dat sinds vorig weekend de nieuwe NMBS-dienstregeling van kracht is, die, eigenaardig genoeg, als twee druppels water lijkt op die van de vorige jaren.

De gevoerde NMBS-politiek kan vanzelfsprekend repercussies hebben voor het wegvervoer van goederen en personen, inzonderheid de sociale en economische aspecten ervan.

We stellen het alle dagen vast: vooral het woon-werkverkeer geeft vaak aanleiding tot filevorming. Dit is ontegensprekelijk een gevolg van het geconcentreerd werken tussen 8 en 17 uur. Ideaal zou zijn als men het gebruik van de infrastructuur gelijkmatiger zou kunnen verdelen, maar dit zal wel een utopie blijven.

Voor de toekomst hield de situatie zelfs over naar het drama-tische. Tijdens het Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres van eind vorig jaar werd zelfs berekend dat aan de Kennedy-tunnel in Antwerpen het verkeer dat de stad verlaat tijdens de avondspits tegen het jaar 2000 zal toegenomen zijn met 72,25 pct. en rond 2010 zelfs met 113,58 pct.

Daarenboven staat zo goed als vast dat een groei van de economische activiteit met 10 pct. het globale goederenvervoer in omvang zal doen stijgen van 8,4 tot 10,2 pct. Het nationaal goederenvervoer op de zogenaamde A-B-C-as — Antwerpen-Brussel-Charleroi — zou tegen het einde van de eeuw verder groeien met net geen 40 pct., maar in het daaropvolgend decennium zou dat al 60 tot 70 pct. zijn. Niettegenstaande al deze mobiliteitsremmende vooruitzichten blijkt het wegvervoer het meest geschikt te zijn om aan de logistieke behoeften tegemoet te komen.

De beleidsnota vindt het evident dat de spoorweg en de binnen-vaart wegens hun intrinsieke eigenschappen, zoals dat genoemd wordt, een belangrijke rol te vervullen krijgen in een zeer nabije toekomst. Maar is dit niet weer de zoveelste intentieverklaring? Stellen wij niet elke dag vast dat wij nog lang niet genoeg zijn gevorderd in een efficiënt exploiteren van ons wegen-, spoorwe-

gen- en waterwegennet? De bestaande infrastructuur is ofwel onvoldoende, in het geval van de weg, ofwel slecht geëxploiteerd, zoals bij de binnenvaart. Ons waterwegennet zou 24 uur op 24 operationeel moeten zijn, alle dagen van het jaar. Ook de beurtrol voor de binnenscheepvaart werkt remmend, zowel op de exploitatie als op de vernieuwing van de vloot.

Wat de oplossing voor de knooppunten op de wegen betreft, hier zijn nog heel wat mogelijkheden. Zo vroeg de beroemde transportexpert, de heer Honoré Paelinck, zich onlangs af waarom wij, bijvoorbeeld op de ring rond de grote agglomeraties, geen dak zetten, zoals dat in Amerika niet ongewoon is. Voor de financiering verwees hij naar privé-oplossingen.

In de Verenigde Staten bestaan op dit vlak obligatie-uitgiften voor infrastructuur, zoals de « industrial development bonds ». Deze obligaties worden uitgegeven door de overheid, maar de financiering van de infrastructuur gebeurt door de privé-sector. Daarbij draait men het concessieprincipe om. In plaats dat de overheid de bouw voor haar rekening neemt en de infrastructuur daarna verhuurt om de investering terug te winnen zoals bij de Liefkenshoektunnel, laat men hier de privé-sector de investering doen. Aan het einde van de concessie wordt de overheid eigenaar. Hiervoor moet zij echter wel iets in de plaats geven; zij moet de interesten onbelast maken.

In de Verenigde Staten werkt men met taxvrije obligaties. Waarom zou het departement Verkeerswezen in tijden van budgettaire krapte ook niet deze maatregelen kunnen overwegen die in het buitenland hun succes reeds hebben bewezen?

Wat het gebruik van onze infrastructuur door het transitvrachtvervoer betreft, zijn de problemen legio. In de beleidsnota heb ik hierover niets teruggevonden. Zou het niet billijk zijn aan het buitenlands transitvrachtvervoer enige beperkingen op te leggen inzake weekendvervoer? Dit is reeds in een aantal landen het geval. Daarenboven lijkt het mij wenselijk het buitenlands vrachtverkeer te laten delen in het onderhoud van onze wegen. Waarom geen transittaks voorstellen?

De kosten van files, verkeersonveiligheid, milieuvervuiling en de kosten voor infrastructuur moeten worden verhaald op alle weggebruikers. Nu worden ze in hoofdzaak verhaald op de Belgische automobilist, en dan nog enkel op degenen die hun voertuig nodig hebben voor het woon-werkverkeer. Dit is onbillijk. Ik dring bij de minister aan op een meer rechtvaardige verdeling van de lasten.

Inzake het personenvervoer over de weg zal de EG-richtlijn van 21 juni 1989 worden ingevoerd, waarbij de toegang tot het beroep van vervoerder voortaan zal steunen op drie pijlers: de vakbekwaamheid, de financiële draagkracht en de betrouwbaarheid van de kandidaat-vervoerder. Ook hier is men vrij laat met de invoering van voornoemde EG-richtlijn. Er is reeds drie jaar over heengegaan en de richtlijn moet nog worden ingevoerd. Ik hoop dat dit zeer spoedig zal gebeuren, zeker nu wij in de afgelopen weken geconfronteerd werden met een aantal zware ongevallen met dodelijke slachtoffers in die sector, die allicht te wijten zijn aan het niet zo nauw nemen met de bepalingen die sinds drie jaar op hun uitvoering wachten.

Het is trouwens in het belang van de vervoerder zelf zich aan te passen aan deze nieuwe regeling. Zo kan hij zich maximaal wapenen voor de concurrentieslag die na nieuwjaar op het vlak van het internationaal vervoer met touringcars en bussen zal beginnen. Ik moge er dan ook voor pleiten, mijnheer de minister, dat deze EG-richtlijn eerstdaags zal worden toegepast.

In de sector zee- en binnenscheepvaart constateer ik, met betrekking tot de Regie voor Maritiem Transport, nagenoeg een stabilisatie van het passagiersvervoer, maar — en dit is toch belangrijk voor de toekomst —, een aanzienlijke vermindering van het vrachtovervoer. De RMT staat dan ook voor een aantal uitdagingen zoals de opening van de kanaaltunnel, de realiteit van de gemeenschappelijke markt en de mogelijke concurrentie van andere shipping-operators. De RMT bevindt zich dus ook voor een zeer belangrijke beleidsuitstippeling. Er wordt gedacht aan een kwaliteitsverbetering via een vlootaanpassing en een nadenken over de ter beschikking te stellen middelen, in het raam van de marktaandelen die de Regie nog zal kunnen behouden voor de verschillende trafieken.

Ik denk, mijnheer de minister, dat in de toekomst problemen bij de vlootaanpassing, zoals wij die gekend hebben met het jumbo-schip de *Prins Filip*, te allen prijze moeten worden vermeden. Dit schept geen vertrouwen in de RMT. Het is te laat om nu nog na te denken over wat de RMT in de toekomst nog zou kunnen doen in de verschillende marktaandelen.

Moet niet eerder op een aantal zaken worden vooruitgedacht? Ik verwijs hier onder meer naar de vaste oeververbinding vanuit Nederland naar het noorden van Frankrijk, naar de kanaaltunnel. Ik durf dan ook ten zeerste pleiten voor een meer agressieve, toekomstgerichte beleidsuitstippeling voor de RMT. Zo is het bijvoorbeeld bekend dat de RoRo een grote toekomst tegemoet gaat in West-Europa, gezien de overbelasting van de wegen. Er zullen nieuwe te ontwerpen snelle RoRo-schepen van bijvoorbeeld Hamburg naar Rotterdam en Antwerpen varen. Heeft men in de Regie daarover reeds nagedacht? Dat zijn inderdaad nieuwe realiteiten waar men terdege rekening moet mee houden, zoniet heeft het geen zin meer nog verder te investeren in een maritiem transport dat geen gelijke tred houdt met de huidige mogelijkheden en noden.

Ongeveer eenzelfde keuze zal men moeten maken voor onze binnenvaart. Ik lees met belangstelling in de beleidsnota dat «de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart ten opzichte van de andere deelmarkten en andere vervoermiddelen een bijzondere aandacht zal vragen». Dit is juist, maar welke maatregelen denkt men te nemen? Ik vind in de beleidsnota geen enkel concreet voorstel terug. De problemen voor onze binnenscheepvaart zijn nochtans groot. De binnenvaart gaat gebukt onder een negatief imago, waar de omschrijvingen «traag, verouderd en onaangepast» schering en inslag zijn.

Op het binnenlands vervoer weegt het beurtrolstelsel dat dit imago bevestigt. De beurtrol is volledig onverenigbaar met de principes van de moderne logistiek. De klant weet niet eens wie zijn vracht gaat vervoeren, terwijl het hierbij toch vaak over miljoenen gaat. Maar slechts 10 van de 100 miljoen ton die over de Belgische wateren vervoerd worden zitten in het beurtrolstelsel. Het afschaffen van de beurtrol en vaste tarieven mag ook weer geen eenzijdig Belgisch initiatief zijn, want anders worden wij overspoeld door de moderne Nederlandse vloot. Deregulering is gewenst, maar is enkel aanvaardbaar in een Europees verband.

De internationale markt is echter volledig vrij. Hier spelen de aanzienlijke verschillen in capaciteit. Nederland en Duitsland hebben een veel modernere en grotere vloot, zowel in aantal als per eenheid. Nederland heeft meer dan 6 000 schepen, België heeft er minder dan 2 000. Bovendien is de gemiddelde ouderdom van de Belgische schepen bijna 50 jaar.

De problemen van het wegvervoer en de ontoereikendheid van het spoorwegvervoer hebben de binnenvaart een beetje herontdekt. Maar er moeten nog heel wat obstakels uit de weg worden geruimd om de binnenvaart de rol te laten spelen die zij aankan. Ze heeft immers een enorm potentieel. Ze kan heel wat meer aan dan algemeen gedacht wordt. De binnenvaart heeft echter niet alleen dringend nood aan een representatieve vertegenwoordiging, maar vooral aan een aangepast stimulerend beleid van overheidswege. Het spijt mij te moeten zeggen dat ik tevergeefs in de beleidsnota naar een toekomstgerichte visie heb gezocht.

Ter afronding wil ik nog graag een kleine opmerking maken over de Regie der Gebouwen. Het totale patrimonium dat door de Regie wordt beheerd bedraagt ongeveer 8 500 000 vierkante meter, gespreid over 7 500 gebouwen. In de beleidsnota staat dat steeds meer gebouwen naar de Gewesten en Gemeenschappen worden overgedragen, dit in uitvoering van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. De nota spreekt over een vloeroppervlakte van 585 000 vierkante meter.

Wanneer ik echter een berekening maak, constateer ik dat nog geen 7 pct. van de totale vloeroppervlakte naar de Gewesten en de Gemeenschappen wordt overgedragen. Dit is weinig. Betekent dit dat de Regie der Gebouwen met de meeste verouderde gebouwen blijft zitten, dat de overdracht naar Gewesten en Gemeenschappen gering is en dat die eerder een nieuwbouw kiezen dan de overdracht van bestaande gebouwen? Mocht dit het geval zijn, is het dan niet wenselijk Gewesten en Gemeenschappen aan te manen meer bestaande gebouwen over te nemen?

Wat het beleid van de Regie betreft, verneem ik dat het onderhoud van het patrimonium en de verbetering van de verouderde gebouwen, alsmede het restaureren, renoveren en onderhouden van het historisch en cultureel erfgoed prioritaire doelstellingen zijn. Hoe verloopt de procedure desaanstaande, wat is de inbreng van de privé-sector en wat met de latere bestemming van deze gerestaureerde gebouwen? Worden die nadien verkocht of herbergt men ook in België sommige administraties in echte cultuurpaleizen?

Mijnheer de minister, ik constateer dat wij die bekommerd zijn om het Belgisch verkeersbeleid, gezamenlijk zoeken naar antwoorden op de vraag hoe de groeiende mobiliteit op een maatschappelijk verantwoorde wijze kan worden opgevangen. Is het via het relatief goedkoper maken van het openbaar vervoer, het duurder maken van het wegvervoer en/of via de gezamenlijke aanpak van vervoer en ruimtelijke ordening? Welke oplossing men ook kiest, steeds zal er nood zijn aan een efficiënte en doeltreffende beleidsuitstippeling, ondersteund door haalbare begrotingsmiddelen.

In uw beleidsnota, mijnheer de minister, heb ik vele goede intenties gevonden. Echter weinig concrete aanbevelingen en/of maatregelen die interessant zijn voor de hele vervoersector. Er zijn geen maatregelen voor de korte termijn, noch voor de middellange termijn. Vandaar dat de PVV-senaatsfractie deze uitgavenbegroting voor het departement van Verkeerswezen en Infrastructuur niet zal goedkeuren. (*Applaus.*)

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

M. Boël. — Monsieur le Président, l'examen et l'adoption du budget est l'acte par lequel le Parlement décide des moyens et des pouvoirs à octroyer au gouvernement pour qu'il puisse accomplir sa tâche. C'est alors que le ministre soumet ses objectifs au Parlement puis propose les lois et arrêtés d'application en exécution des lois votées par les assemblées et dirige son administration conformément à la politique du gouvernement.

Monsieur le ministre, vous avez insisté sur le rôle que vous jouerez dans l'élaboration des arrêtés relatifs au transport collectif des biens et des personnes, compte tenu des règlements de la communauté. Vous avez de plus, lors des discussions en commission, annoncé une législation visant le comportement des automobilistes et des usagers de la route. Ces lois concerneront un grand nombre de personnes.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, être particulièrement attentif au fait que ne soient confectionnées que des lois «raisonnables» jugées comme telles par la population qui aura à les appliquer?

Il est, par exemple, absurde de croire qu'un automobiliste quittant une autoroute et restant sur une bretelle à quatre bandes réduira sa vitesse de 120 à 50 kilomètres/heure parce que, tout à coup, il pénètre dans une agglomération... Il est également ridicule de s'imaginer qu'à l'intérieur des agglomérations, sur une route large et bien tracée, les automobilistes rouleront à la même vitesse que dans d'étroites rues fréquentées par des piétons...

Il faut donc élaborer les lois de manière telle que leurs dispositions soient acceptées par ceux qui doivent les respecter.

Le même raisonnement vaut pour les camions. La réalité économique est la suivante: ces véhicules doivent avoir un rendement maximum. Les propriétaires de camions vont donc inciter les chauffeurs à rouler le plus vite possible, le plus loin possible et le plus longtemps possible, ce qui peut rapidement entraîner des excès et des catastrophes. Une réglementation est donc indispensable en la matière mais elle doit être sage, prudente et ne causer aucune discrimination à l'intérieur de la communauté.

Je voudrais formuler une deuxième observation. Plusieurs administrations se trouvent sous votre autorité, monsieur le ministre. Je n'en citerai que trois: l'Office d'immatriculation des voitures, l'Office central des fournitures et la Régie des Bâtiments.

Pour commencer, une administration doit être convaincue qu'elle est au service du public et que les fonctionnaires sont donc les serviteurs de ce dernier. Or, lorsque l'on s'adresse à l'Office d'immatriculation, on ne peut s'empêcher — c'est regrettable! — de penser que ce dernier se considère comme un distributeur de

richesses, que l'Etat lui permet de dispenser du haut de sa grandeur... Il est inconcevable que les plaques ne soient pas délivrées aussi rapidement en Belgique que dans les pays voisins... A partir du moment où l'on a payé l'assurance et la voiture, il est inadmissible qu'on ne puisse utiliser son véhicule tout de suite et que l'on soit contraint d'attendre que l'Office délivre la plaque! Dans les autres pays, les automobilistes se voient attribuer une plaque temporaire, qui leur permet d'utiliser leur voiture, et reçoivent la plaque définitive ainsi que la carte grise dans les quinze jours qui suivent.

Pourquoi un tel système ne peut-il pas être appliqué en Belgique? Craint-on que cela provoque un trop grand remue-ménage dans l'administration? On prétend vouloir rendre celle-ci plus dynamique et plus performante, notamment par l'informatique. Or, il faudra toujours — vous l'avez reconnu vous-même — attendre un certain temps pour obtenir une plaque. Cette situation est révélatrice d'une mauvaise gestion et d'une mauvaise compréhension de ce que le public attend d'un service administratif.

Quant à la Régie des Bâtiments, comme mon collègue vient de le dire, cette administration est énorme et représente une partie importante des investissements de l'Etat. Or, elle est gérée en dépit du bon sens. En effet, on ignore ce dont elle dispose et comment elle l'utilise. En outre, elle ne vend pas ce qui devrait l'être et ne fait l'objet d'aucune tentative d'amélioration. Cette administration devrait être transformée en une régie tout à fait indépendante, que l'on puisse juger par les résultats qu'elle obtient et qui gère ses biens comme une véritable société immobilière, en essayant d'améliorer la qualité et la productivité.

L'Office central des fournitures tire son origine d'une idée du XIX^e siècle: on pensait alors pouvoir obtenir de meilleurs prix en passant des marchés importants. Or, la lourdeur administrative est telle en ce qui concerne le traitement de ces marchés et l'acquisition des produits souhaités que l'économie s'en trouve être dérisoire et même négative.

Dans certains cas, l'Office central des fournitures peut jouer un rôle tout à fait valable mais, la plupart du temps, un bon appel d'offres auprès de quelques firmes locales à même d'y répondre serait plus intéressant du point de vue financier; il permettrait d'accélérer les fournitures, de mieux les adapter aux besoins et générerait de meilleurs contacts entre l'administration et les citoyens concernés. En résumé, l'Office central des fournitures semble bien être un résidu du XIX^e siècle!

J'en arrive au problème le plus fondamental à mes yeux: celui des contrats de gestion. Historiquement, il revient à l'Etat de gérer et de mettre en place les services nécessaires à la collectivité. Je pense notamment à la justice, à la défense et à la police.

Au XIX^e siècle, on s'est rendu compte que la distribution de l'eau potable, les chemins de fer, le développement des communications se posaient en nécessité! Bien vite, l'idée a surgi que ces services devaient être ouverts au public et que l'Etat était le plus apte à en assurer la gestion.

Les temps ont beaucoup changé et, tant dans l'économie privée que dans l'économie publique, on s'est rendu compte que des structures indépendantes de gestion devaient être mises en place, selon un procédé attribuant à une entreprise des moyens financiers pour accomplir un but, mais sous la condition d'être rentable, compétitive et porteuse de fruits propres à développer l'investissement et, donc, l'emploi. Pour ce faire, l'entreprise est essentiellement axée sur la vente des biens et des services, sa prospérité étant fonction de la clientèle. Finalement, tous les Etats — les pays de l'Est en dernier lieu — se sont rendus compte que le système de la gestion paternaliste de l'Etat était totalement dépassé et qu'il fallait le gérer comme une entreprise moderne, avec toutes ses règles de gestion. L'entreprise privée a gagné dans les pays de l'Est et a prouvé sa supériorité dans ce monde en transformation.

Les entreprises doivent-elles être publiques ou privées; en d'autres termes, quel est leur but? Il faut reconnaître qu'il est difficile de demander à une entreprise privée de ne pas être rentable. On ne peut pas lui demander non plus de proposer des produits ou des services qui ne soient pas compétitifs et qui, par conséquent,

devenant une charge pour elle, devraient être supportés par la collectivité. Comme exemple, je citerai les charges qui incombent aux chemins de fer: les abonnements scolaires, les abonnements ouvriers, les transports gratuits, etc.

Il est évident que le secteur privé n'acceptera pas de supporter des charges publiques. Or, il y a une nécessité des services publics parce que certains services sont indispensables 24 heures sur 24 et que, dès lors, la grève ou l'arrêt leur est impossible. C'est donc vraiment le rôle de l'Etat d'en assumer la responsabilité tout en assurant la pérennité des fonctionnaires, en refusant le droit de grève et en acceptant, en conséquence, l'arbitrage lorsque surviennent des discordances entre l'Etat patron et ceux qui travaillent pour lui.

Les services publics sont gérés par l'Etat et, malheureusement, la preuve est faite que l'Etat est un mauvais entrepreneur. Aussi, l'Etat ne devrait-il gérer que les administrations dans lesquelles il exerce vraiment son rôle public, lequel consiste à fournir à tous les citoyens ce dont ils ont besoin, que ce soit profitable ou non.

Vous avez d'ailleurs rencontré cette idée puisque vous avez en quelque sorte privatisé les trois entreprises principales qui, par le passé, dépendaient de l'infrastructure: les chemins de fer, la Régie des Téléphones et La Poste. Vous les avez transformées en entreprises dont vous dites qu'elles auront les avantages des entreprises privées tout en conservant certains aspects de l'entreprise publique. Permettez-moi d'en douter!

Le grand reproche que je vous adresse, en effet, est de ne pas avoir le courage d'aller jusqu'au bout de votre pensée et de faire vraiment ce qu'il faudrait faire. En effet, vous n'acceptez pas qu'à l'intérieur de ces entreprises, on détermine clairement leurs responsabilités. Vous leur accordez une véritable délégation de pouvoirs, les déclarant responsables et les chargeant de prendre les mesures nécessaires tandis que vous enregistrez les résultats, lesquels sont d'ailleurs définis dans le contrat de gestion. Cette délégation de pouvoirs implique non seulement une prise de responsabilité, mais suppose aussi une mise à disposition de moyens et, donc, des investissements. Il vous appartient d'accepter l'ampleur de ces investissements, mais si vous refusez, vous devez admettre que les responsables refusent d'accomplir les tâches qui leur ont été assignées.

Je voudrais également souligner l'absolue nécessité de la concurrence. En effet, l'une des bases de l'entreprise privée est la libre concurrence qui établit les prix. Le libre choix laissé au consommateur détermine les produits que ce dernier veut acheter, en calculant, à tout moment, le rapport qualité-prix.

En outre, dès que s'instaure un monopole, il faut un contrôle de l'Etat et ce contrôle doit être d'autant plus sérieux aujourd'hui qu'il faut éviter les discriminations à l'intérieur de la communauté. Ce monopole doit donc s'aligner sur la situation dans les pays voisins, sous peine de créer de graves difficultés pour nos entreprises.

Autre aspect important: la transparence. Dans une entreprise, les comptes doivent être clairs; les causes des pertes et des bénéfices doivent être connues et les projets chiffrés tant sur le plan des coûts que sur celui des bénéfices. Ce n'est qu'en possession de tous ces éléments que la décision politique peut être prise. Et je voudrais rappeler à ce propos le summum de l'absurde atteint dans le cadre du projet qui est devenu la loi portant des dispositions sociales, lorsqu'on a prélevé des montants à la RTT pour combler un déficit à La Poste. Ce genre de manœuvres est totalement à proscrire.

En troisième lieu, il convient de définir la taille de ces entreprises, qui ne doivent pas nécessairement être aussi importantes qu'elles le sont actuellement. Il est en effet plus facile d'améliorer la productivité, la qualité et le service de petites entreprises qui luttent côte à côte. Elles procèdent à des petites restructurations, elles se comparent l'une à l'autre et en tirent les conséquences.

Dans le domaine automobile, par exemple, on construit quelques prototypes et, après les avoir fait rouler ensemble, des modifications sont apportées à l'un d'entre eux et on voit si celles-ci améliorent les performances lors de la course suivante. Les autres

véhicules sont alors aménagés en fonction des résultats obtenus. C'est ainsi que l'on agit, que ce soit dans les courses de Formule 1, dans l'American Cup ou dans les entreprises qui utilisent les technologies modernes.

Il est fort probable qu'il ne soit pas intéressant de développer des grandes firmes monolithes, dans lesquelles on transfère indûment les résultats d'une division à une autre.

La Régie des Voies aériennes s'occupe de la gestion de l'aéroport national et jouit pour cela d'un monopole. La Sabena, qui est maintenant privatisée, a sous-traité de nombreux secteurs au privé. Celle-ci ne vous cause donc pratiquement plus de problèmes.

Quant à la Société nationale des chemins de fer belges, elle conserve son monopole. Différents problèmes se posent, notamment pour le TGV et pour le département des petits colis. Le transport de ceux-ci par chemin de fer est une ineptie qui coûte extrêmement cher. De deux choses l'une: soit la SNCB sous-traite à des entreprises privées le transport des petits colis, soit elle continue à les distribuer elle-même, mais, dans ce dernier cas, elle doit clairement faire savoir combien cela coûte.

Dans le domaine du transport des passagers, les frais réels doivent davantage être connus et il faut déterminer les montants qui peuvent être pris en charge par la collectivité. Ainsi, les navetteurs qui viennent travailler à Bruxelles donnent lieu à des coûts considérables qui doivent pouvoir être supportés par la collectivité, car il en est de même dans toutes les grandes villes du monde.

D'autres questions se posent encore. Veut-on privilégier le transport à grande vitesse ou le transport des marchandises? Quelle politique de compétitivité faut-il mener vis-à-vis du transport par voie navigable et par route?

La société avec laquelle vous avez conclu un contrat de gestion doit disposer d'informations claires et doit savoir qu'elle évolue dans un régime où l'on essaiera de réduire les discriminations.

La Régie des Télégraphes et Téléphones, par contre, jouit d'un monopole qui lui permet de gagner énormément d'argent, au point que vous le redistribuez. Cette situation n'est pas logique. Une régie doit avoir des revenus suffisants pour poursuivre ses investissements, pour se développer et elle doit sous-traiter au maximum toutes les tâches qu'elle ne peut assumer ou qui peuvent être plus efficacement réalisées par des petites sociétés. La richesse d'une nation réside précisément dans ces petites sociétés qui font preuve de dynamisme et offrent des services rapides et efficaces. L'exemple typique peut être pris dans le domaine des mobilophones, où vous avez aboli le monopole de la fourniture des appareils par la Régie.

Mais les bénéfices de la Régie sont énormes. A cet égard, ne serait-il pas plus profitable pour la collectivité que l'on diminue le tarif des communications, que l'on accélère les procédures de raccordement téléphonique, que l'on modernise les lignes et les postes commutateurs, plutôt que de distribuer les gains réalisés à d'autres entreprises publiques en difficulté — je pense en particulier à La Poste — ou de les utiliser à tenter de combler le gouffre qu'est le déficit de l'Etat?

Je poserai des questions identiques en ce qui concerne La Poste. Quel est actuellement son statut? Est-ce un service public? Certes, nous avons besoin d'un service de distribution, mais celui-ci doit-il absolument être confié à une administration lourde? La Poste, qui représente le moyen de distribution le plus ancien, est en effet submergée par le courrier de seconde vitesse, comme les journaux, au détriment du courrier de première vitesse, à savoir le courrier journalier.

Le courrier doit être distribué en début de journée, notamment dans les entreprises où il est indispensable à leur bonne marche. Il est inacceptable qu'il soit délivré en fin de matinée. Les journaux doivent-ils être distribués par La Poste? Par ailleurs, celle-ci doit-elle jouer le rôle d'un banquier? Si oui, pourquoi ne remplit-elle pas les clauses imposées aux organismes privés relevant de la Commission financière et bancaire, en appliquant les mêmes critères, notamment au niveau des rémunérations, et en supportant les mêmes risques? J'estime qu'il y a là une discrimination en faveur du CCP, en particulier. Cela me paraît non seulement inadmissible, mais également illégal au niveau de la CEE.

J'ai donné tous ces exemples pour vous démontrer que je partage votre vision quant à la privatisation de ces différentes entreprises publiques.

Je souhaiterais pour ma part la privatisation des secteurs rentables, ce qui renforcerait leur dynamisme. Par ailleurs, les entreprises qui jouissent d'un monopole doivent, bien entendu, le conserver sous le contrôle de l'Etat, lequel doit veiller au respect des lois, mais aussi des normes de sécurité et de qualité. L'Etat doit également être attentif aux discriminations et s'assurer que tous, notamment les sous-traitants, remplissent leurs engagements. Enfin, le rôle de l'Etat n'est pas de créer des administrations pléthoriques ni de maintenir perpétuellement l'emploi comme priorité principale.

C'est parce que vous n'allez pas au bout de votre raisonnement et que vous ne transformez pas réellement certains services publics en entreprises dynamiques, rentables et profitables au public, que le PRL ne votera pas ce budget. (*Applaudissements.*)

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

De heer Cardoen. — Mijnheer de Voorzitter, allereerst dank ik de rapporteur voor zijn degelijk verslag.

Ik verontschuldig mij meteen bij de minister dat mijn uiteenzetting een aantal vragen bevat over het postbedrijf, die ik normaal in de commissie had kunnen stellen. Ik moest voor deze werkwijze kiezen, aangezien de werkzaamheden van de commissie gelijktijdig verliepen met een andere commissievergadering, waar mijn aanwezigheid iets meer gewenst was. Ik beloof het zeer kort te houden.

Wat de investeringen betreft, zijn de middelen voor de verdere modernisering van De Post in de krachtlijnen van de begroting opgenomen. Als men de slechte omstandigheden ziet waarin een groot deel van het personeel moet werken, is men onmiddellijk overtuigd dat het noodzakelijk is te moderniseren.

Voor 1992 werden voor 6 miljard investeringen vastgelegd. Ik heb hierbij volgende vragen. Welk bedrag voorziet De Post voor de daarop volgende jaren? Hoe zullen de investeringen worden gefinancierd, gezien De Post hiervoor geen leningen aangaat? Heeft De Post daarvoor dan voldoende reserves? In 1991 heeft De Post een belangrijk verlies geleden en voor het begrotingsjaar 1992 wordt evenmin winst verwacht. De Post zal dus waarschijnlijk verplicht worden om voor haar investeringen andere bronnen aan te spreken. Wordt er gedacht aan tariefverhogingen, personeelsverminderingen of toch aan leningen?

Wat de dotaties en vergoedingen betreft, is gebleken dat in 1991 de dotatie van 5,821 miljard frank en de vergoeding van 7,826 miljard frank hoegenaamd niet overeenkwamen met de tekorten van de uitgeverijsector en met de economische waarde van de door de Postcheque vergaarde kapitalen. Er is sprake van een tekort van 3 miljard voor de financiële post. Waarom geven de dotatie en de vergoeding niet de juiste toestand van De Post weer? Hoeveel bedraagt in 1992 het echte tekort in de sector van de dagbladen, tijdschriften en VZW's? Wat is de echte waarde van de gelden van de Postcheque en van zijn prestaties ten voordele van de staatsrekenplichtigen? Ook dat vinden wij in de beleidsnota spijtig genoeg niet terug.

Antwerpen X en Charleroi X zullen volgens de beleidsnota in 1993 operationeel zijn. Dit lijkt mij voor een groot deel *wishful thinking*, na al het geknoei met de bestekken. Wat zal De Post doen na de recente uitspraak van de Raad van State over de offerte-aanvraag van de sorteermachines? Welke firma zal de machines uiteindelijk leveren? Wanneer worden deze sorteercentra operationeel?

De realisatie van het nieuwe sorteercentrum Brussel X zal volgens de beleidsnota in 1992 beginnen. Deze belangrijke werken lopen gelijktijdig met het SST-project. Daarom stel ik de minister volgende vragen. Waar zal dit complex worden opgericht? Zijn de plannen daarvan al klaar? Hoeveel bedraagt de kostprijs? Waar zullen de posttreinen op het einde van het jaar worden gelost en geladen, wanneer de huidige kaaien van het Zuidstation niet meer kunnen worden gebruikt?

Een ander probleem betreft de uitreikingskantoren. Door de drastische vermindering van het aantal uitreikingskantoren, hebben zeer veel kantoren nog uitsluitend een loketfunctie, die waarschijnlijk snel achteruitgaat door het stijgend succes van de postrekeningen. Is De Post van zins om na de afschaffing van de uitreiking in vele kantoren ook de loketfunctie af te schaffen, wat neerkomt op het sluiten van deze kantoren? Indien ja, hoeveel kantoren zullen dan gesloten worden in 1992 en in 1993?

Ik heb de opmerking van de heer Boël in verband met de uitreiking van de dagbladen gehoord. Ik ben niet zo gelukkig met het voornemen deze uitreiking volledig uit de handen van de Postrekeningen te nemen. Dit heeft immers ook een sociale impact.

De dienstverlening van De Post voor de uitreiking van de dagbladen is sterk verminderd door de afschaffing van de vervroegde uitreiking op vele plaatsen. Vele burgers zijn mistevreden omdat zij hun krant laatstijdig in de bus krijgen. Hoeveel percent van de dagbladen werd vijf jaar geleden vervroegd uitgereikt en hoeveel vandaag? Men heeft altijd beweerd dat de distributie moest worden verbeterd en dat men een samenwerkingsakkoord moest sluiten met de dagbladuitleverders zelf. Daarvan is tot op heden nog niet veel in huis gekomen.

Een laatste opmerking heeft betrekking op de structurele personeelsproblemen bij De Post.

In de beleidsnota worden een reeks maatregelen opgesomd « die in 1992 hun volle effect moeten sorteren » op het vlak van het personeelsbeleid. Nochtans waren bij De Post nooit meer stakingsaanzeggingen dan nu, wegens personeelstekort en de onmogelijkheid om twee weken vakantie na elkaar te nemen. Hebben de maatregelen eens te meer gefaald of is er een andere oorzaak voor de malaise onder het postpersoneel?

Wanneer De Post kan rekenen op de totale inzet van haar personeel, kan ze als bedrijf een dynamische inzet ontplooiën. (Applaus.)

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

M. Decléty. — Monsieur le Président, en tant que président de la commission de l'Infrastructure, je manquerais à mes devoirs si je débutais mon intervention sans féliciter et remercier M. Quintelier pour la qualité de son rapport, les services du Sénat et le secrétariat de commission pour leur beau travail malgré la hâte dans laquelle ils ont dû œuvrer et, enfin, le ministre et son cabinet pour leur courtoisie et leur collaboration tout au long de la discussion que nous avons eue.

En ces jours-ci, on est tenté de se demander si Maastricht ne sera pas le chemin de croix de M. Dehaene. Acculé à réduire le déficit public dans des proportions considérables pour gagner ses galons de bon élève de la classe européenne, M. Dehaene s'est engagé dans une marche forcée en quête de recettes nouvelles. Peut-être, à l'instar de son club fétiche, parviendra-t-il, sur le fil du rasoir, à remporter la victoire? Mais la lutte est longue et la victoire est loin d'être au rendez-vous...

Toutefois, à la différence de son club de football favori qui a une force collective hors du commun, nous n'oserions parier qu'un tel atout existe au sein du gouvernement de M. Dehaene ni même parmi les siens. Pour s'en convaincre, il suffit d'entendre certaines réactions politiques et celles des bases militantes syndicales dont les signaux envoyés au gouvernement sont autant de mises en garde.

L'épreuve de force commence. Les obstacles s'amoncellent. Le gouvernement est amené à faire la pénible expérience des assauts et des foucades des groupes de pression. Ainsi, M. Moureaux est en butte aux doléances des médecins et des infirmières. M. Coëme, le moins gâté, est aux prises avec la CGSP cheminots, qui lui est cependant plus proche et qui est plus rebelle que sa consœur chrétienne du même secteur; à l'égard de M. Coëme encore, on brandit la menace d'une grève intersectorielle embrassant toutes les entreprises publiques dont il négocie, avec beaucoup de courage il est vrai, les contrats de gestion chargés de définir la mission de service public qui leur revient. Je pense aussi aux

classes moyennes, aux indépendants et aux professions libérales, fragilisés dans leurs efforts de la vie de tous les jours par les actuelles mesures gouvernementales! Et, en d'autres lieux, je pourrais citer la question de l'enseignement et celle des transports publics régionaux.

Coincé entre le marteau et l'enclume, M. Dehaene mesure la fragilité de l'existence de son gouvernement, et ce d'autant plus que son sort, dans des dossiers bien plus épineux encore, repose dans les mains de l'opposition.

Bien sûr, des intérêts catégoriels sont défendus âprement par les groupes de pression. Mais il y a aussi, à côté de ceux-là, les intérêts des citoyens et ceux des usagers des services publics. Il aura fallu les résultats des dernières élections législatives pour mesurer la distance qui sépare la société civile de l'Etat. Les informateurs se sont efforcés en vain à franchir cette barrière en insufflant des idées nouvelles pour régénérer la classe politique et resituer le bien-être du citoyen au centre des débats.

Aujourd'hui, on peut se demander si cet esprit nouveau n'est pas à bien des égards laissé aux oubliettes. J'en veux pour preuve, tant elle met en cause notre travail et le rôle de l'Etat, la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle il est presque impossible au citoyen d'appliquer l'adage « nul n'est censé ignorer la loi », tant la législation change souvent. Venant de juristes de qualité, cette remarque est percutante à souhait! Elle donne toute la mesure du travail à accomplir pour se rapprocher du citoyen.

Certes, il est facile à un membre de l'opposition de se raccrocher aux remarques du Conseil d'Etat pour trouver la faille ou la critique dans le travail d'un Exécutif. Je persiste néanmoins à faire mienne cette remarque révélatrice de l'évolution du travail législatif se rapportant aux modifications des législations qui forment encore l'essentiel du menu budgétaire de ce jour. La perception qu'en ont les gens montre que quelque chose est vicié dans notre système étatique.

Mais qui peut dire que, de nos jours, l'interventionnisme apparaît comme un outil de redistribution et de participation à la communauté nationale? Ne suffit-il pas, pour s'en convaincre, de relever les réactions à vos récentes décisions? A nouveau, on retrouve un citoyen qui prend ses distances et se détourne, désabusé, de l'action de l'Etat.

Aujourd'hui, nous ne voyons guère apparaître la moindre volonté politique qui pourrait résorber ce problème ou donner à l'Etat un visage quelque peu nouveau, celui d'un Etat plus soucieux de ce qui n'est après tout qu'un rapport « coût-qualité » et grâce auquel peuvent mieux s'épanouir solidarité et responsabilité de tous. C'est à ce prix que l'Etat s'attachera l'intérêt des citoyens. C'est le premier volet que, dans le cadre de la discussion budgétaire, je tenais à rappeler car je m'adresse aussi à un Vice-Premier ministre.

Rapprocher l'Etat du citoyen, disais-je! Je vais passer sur la quasi-banqueroute de la Régie des Bâtiments et sur bien d'autres problèmes qui restent pendents et me limiter à ce premier test qui s'offre au gouvernement avec la signature des contrats de gestion concernant quatre grandes entreprises publiques: la RTT, la SNCB, les PTT et la RVA et au travers desquels seront définis les objectifs de qualité, la mission de service public, la politique tarifaire et l'indemnité de l'Etat.

L'initiative est de taille, non seulement parce qu'elle concerne 120 000 personnes et un chiffre d'affaires de 183 milliards mais surtout parce qu'elle a valeur de test de crédibilité pour un gouvernement qui s'engage, dit-il, à offrir une meilleure qualité de service public et à veiller aux intérêts des usagers.

Que l'autonomie de gestion et la responsabilisation apparaissent, c'est bien. Que l'adage du « client-roi » refasse surface, c'est bien. Que l'hypothèse de filialisations soit moins inconcevable, c'est bien. Et que, enfin, des privatisations totales ou partielles — assorties évidemment d'obligations sociales impérieuses de service public — puissent plus facilement pointer à l'horizon, c'est bien également.

On peut toutefois se demander, dans le cas présent, comment une saine démocratie se concilie avec le processus actuel.

Voilà donc un Etat qui se dessaisit, qui renonce à une partie de ses droits et obligations pendant la durée des contrats de gestion, mais ce n'est qu'à posteriori, quand tout sera signé, que le processus parlementaire pourra jouer... mais encore, au titre de simple information du fait accompli!

Voilà donc aussi un Etat qui a des économies à réaliser, qui n'a pas su ou n'a pas voulu les faire lui-même dans le cadre de sa propre gestion et qui maintenant, tel Ponce Pilate, s'en décharge sur des structures dites autonomes qu'il nomme lui-même mais qui, pense-t-il, seront plus aptes que lui à les réaliser!

Sur ces deux questions de fond, monsieur le Vice-Premier ministre, votre avis personnel m'intéresse au plus haut point.

Il n'empêche! Le processus actuel est incontestablement un renouveau. Comme M. Boël, je me méfie des situations de monopole — public ou privé du reste — qui sont non assorties de contraintes. Le monopole des entreprises publiques n'était pas toujours garant du meilleur service qui soit. Mais cela peut prendre parfois des allures de défi dès lors qu'on constate les objectifs de qualité qu'elles se voient assignés...

Aujourd'hui, les contrats de gestion arrivés à maturité sont ceux relatifs à la RTT et à la SNCB. Il y a quelques semaines, le ministre des Communications a préféré se tenir à un devoir de réserve, que je peux comprendre, pour ne pas dévoiler l'état des négociations des contrats de gestion. Aujourd'hui, les contrats de gestion de la SNCB et de la RTT étant arrivés à maturité, sans doute mettra-t-il moins de réserve à nous les expliciter et à répondre en particulier aux quelques questions que je vais lui soumettre pour lever un coin du voile qui recouvre des préoccupations et des remarques nées d'informations qui ne nous sont parvenues que par voie de presse.

Il serait donc question d'accorder à la SNCB une subvention de 36,1 milliards pour l'exécution de ses missions de service public. C'est aussi un montant non indexé qui entraîne ipso facto un manque à gagner pour la société et des répercussions sur sa gestion du réseau. Sans doute est-ce au niveau de la desserte de certaines gares et du trafic de week-end qu'il faudra trouver la compensation à cette non-indexation? C'est une première question.

A cette dotation non indexée de 36,1 milliards pour les missions de service public, s'ajoutent 15 milliards, indexés cette fois, pour les investissements. Faut-il y inclure le TGV ainsi que le Fonds de compensation pour les communes traversées par le TGV? C'est une deuxième question.

Plus obscure encore apparaît une intervention que certains qualifient de solidarité et qui proviendrait de Belgacom à raison de 3 milliards pour la durée du contrat. Le ministre peut-il confirmer ce montant et son origine? Servira-t-il ensuite à renforcer les missions de service public proprement dites ou les investissements s'y rapportant?

Je m'empresse de dire que cette idée du « pot commun budgétaire », affecté à l'usage des entreprises publiques et alimenté par les plus riches d'entre elles, ne m'apparaît pas être de celles qui relèvent de la bonne méthode de gestion. L'entreprise déficitaire, en effet, n'aura guère de souci à se faire car elle pourra toujours recourir à l'aide du « pot commun budgétaire », sans devoir remettre fondamentalement en cause sa propre politique de gestion. Par contre, l'entreprise publique qui réaliserait des bénéfices sera dans l'impossibilité de rémunérer comme il se doit son actionnaire principal, c'est-à-dire l'Etat et, donc, la collectivité. En la faisant contribuer à un pot commun qui ne servira jamais qu'à masquer les faiblesses ou les difficultés d'autres entreprises publiques, vous pénalisez et démotivez en même temps les meilleurs. C'est une troisième question.

Pour sa politique tarifaire, la SNCB sera, semble-t-il, assez autonome, sans toutefois dépasser l'évolution du coût de la vie dans l'application de ses tarifs pour la mission de service public. Par contre, pour les autres prestations, la liberté de prix serait de mise. Le ministre pourrait-il me préciser lesquelles? C'est une quatrième question.

J'ai toujours été étonné, par ailleurs, par le fait que la SNCB ne soit pas capable d'imputer les recettes et les dépenses se rapportant aux activités de transport de voyageurs, d'une part, et de marchandises, d'autre part. Une clarification s'impose, vous en conviendrez, si l'on veut mener une politique tarifaire digne de ce nom. Le ministre peut-il me fournir des renseignements à ce sujet? C'est une cinquième question.

Le contrat de gestion s'assortit de normes qualitatives qui visent à imposer un timing précis dans la circulation et les horaires des trains. Le ministre peut-il me dire si des sanctions sont prévues en cas d'irrespect de cette clause et si d'autres objectifs de qualité sont encore exigés afin d'améliorer le confort des voyageurs? Dans ce cas aussi, j'aimerais savoir s'ils seront suivis de sanctions dans l'hypothèse de leur irrespect. C'est la sixième question.

La RTT-Belgacom sera, elle aussi, soumise à des objectifs de qualité relatifs aux raccordements et aux dérangements du réseau téléphonique tout en maintenant ses missions de service public et en protégeant leur caractère social. Ici aussi, des sanctions sont prévues si ces objectifs ne sont pas atteints au terme du contrat. J'aimerais que le ministre m'en décrive la forme et les proportions puisqu'il serait question de sa part de pénaliser, s'il échec, la RTT par une augmentation de sa rente de monopole. C'est la septième question.

L'organigramme de la SNCB et de la RTT — je suppose que cela vaut aussi pour La Poste et la RVA — sera complété par un ombudsman et un comité consultatif des usagers. C'est là une bonne idée en soi et fort démocratique s'il en est. Toutefois, pour en assurer l'efficacité, il faut aussi avoir des garanties sur le suivi qui sera réservé au travail de ces ombudsmen et comités consultatifs. C'est la raison pour laquelle j'aimerais savoir comment seront choisis les membres de ces comités et les ombudsmen, quels seront leur fonctionnement, organisation et les moyens mis à leur disposition. Un rapport d'activités sanctionnera-t-il leur travail annuel? C'est la huitième et dernière question.

Monsieur le Vice-Premier ministre, j'en arrive à ma conclusion. Un premier pas est tenté, me semble-t-il, dans la bonne direction pour se concilier les faveurs des usagers des entreprises publiques. Il ne s'agit pas maintenant de les décevoir en ne veillant pas à l'application stricte des objectifs de qualité que l'Etat assigne à ces entreprises. C'est le rôle de l'Etat de sanctionner l'agent économique qui ne répond pas aux conditions qu'il impose à l'exercice de sa mission. Il y va tout simplement de sa crédibilité et de la qualité de la vie en société.

Pour M. Coëme enfin, la réforme des entreprises publiques à laquelle nous assistons maintenant est la condition mise pour éviter toute forme de privatisation. J'aurais tendance à croire en ce qui me concerne que nous allons plutôt dans un sens contraire à de telles prévisions. Les initiatives européennes ne forcent-elles pas les pouvoirs publics à aller dans le sens d'une déréglementation et d'une réduction de leur intervention dans les entreprises publiques? L'exemple de la Sabena et l'entrée dans son capital de partenaires privés ne le démontre-t-il pas?

Ne perçoit-on pas ici aussi, avec la réforme des entreprises publiques que vous avez entamée, que peu à peu l'Etat s'écarte de son rôle d'exécutant pour devenir — ce qui est positif — contrôleur, avec le pouvoir qui s'attache à cette fonction?

Je ne suis pas un partisan obsédé d'une privatisation totale, immédiate et généralisée tous azimuts. Mais je crois néanmoins, et je m'en réjouis, que son principe ne fait vraiment plus figure de tabou sauf peut-être pour l'un ou l'autre qui serait resté enfermé dans un confort douillet d'une rente de situation. Dès lors que l'on garantirait pour les entreprises publiques l'exercice de leur mission de service public, je ne vois pas pourquoi il serait interdit d'envisager l'ouverture de leur capital à des partenaires privés qui viendraient renforcer la qualité de la gestion, la politique des investissements et dont l'intervention réduirait d'autant la subvention des pouvoirs publics.

A vrai dire, les faibles moyens financiers de l'Etat et surtout de ses dotations, le défi financier mis à charge des entreprises dites autonomes — j'ai rappelé l'Etat Ponce Pilate tout à l'heure — rendent cette évolution, cette orientation évidentes, pour ne pas dire inéluctables. Et le citoyen, l'usager, donc l'intérêt général du consommateur-contribuable, n'y perdrait pas au change...

Nous en sommes, hélas, encore bien loin et, dans le cadre général du budget actuellement en cause, nous considérons que le pas en avant qui est fait en matière de transports, communications et infrastructures est vraiment par trop minuscule! (Applaudissements.)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

De Voorzitter. — Dames en heren, verscheidene leden hebben mij geconsulteerd aangaande onze werkzaamheden.

Je propose au Sénat de clore, dès à présent, la liste des orateurs.

Ik stel voor nu de lijst van de sprekers af te sluiten. (*Instemming.*)

Wij zullen vanavond tot de eindstemming overgaan. Deze zal echter niet vóór 22 uur 30 plaatsvinden. Mag ik u verzoeken uw uiteenzettingen zo bondig mogelijk te houden?

Quant à la suite de nos travaux, de l'avis général, les votes interviendraient ce soir. Il m'est difficile d'en prévoir l'heure exacte, mais je puis, d'ores et déjà, vous indiquer que ce serait après 22 heures 30. Il serait dès lors souhaitable que les orateurs tentent de faire preuve de concision dans leurs interventions.

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

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

Dan is hiertoe besloten.

Il en est ainsi décidé.

HERVATTING VAN DE BERAADSLAGING

REPRISE DE LA DISCUSSION

De Voorzitter. — Wij hervatten de aan de gang zijnde bespreking.

Nous reprenons la discussion en cours.

Het woord is aan de heer Vermeiren.

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, wij gaan zeker akkoord met uw voorstel, maar wij zouden ook graag vernemen wanneer de Eerste minister zal antwoorden.

De Voorzitter. — De Eerste minister zal, zoals overeengekomen, op het einde van de bespreking antwoorden.

Le Premier ministre interviendra comme convenu à la fin du débat.

Wij zetten nu de algemene bespreking voort van de sectie Verkeerswezen, Infrastructuur en PTT.

Nous reprenons la discussion générale de la section relative aux Communications, Infrastructure et PTT.

Het woord is aan de heer Appeltans.

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, de bespreking van het ontwerp van wet houdende de Uitgavenbegroting 1992 voor de secties Verkeerswezen, Infrastructuur en PTT roept zoals ieder jaar een bonte verscheidenheid van vragen en antwoorden op waarbij ik me ernstig afvraag of dit het werk is dat werkzame parlementsleden geacht worden te verrichten.

In het gunstigste geval kan ik veronderstellen dat de commissieleden de minister inzicht bijbrengen in probleemaspecten die elk departement sowieso altijd met zich meebrengt.

Deze bespreking van de begroting die door een nieuwe samenstelling van het Parlement en de vorming van een nieuwe « oude regering » een half jaar op het tijdschema achterloopt, geeft vaak de indruk totaal overbodig te zijn. Zij lijkt op een gezellige koffietafel waar de minister een stuk algemene beleidsverklaring voorleest. De voorzitter geeft de leden van de commissie de tijd voor een vragenronde en de minister zorgt voor een wederwoord, zonder dat wat dan ook verandert. Dit geldt natuurlijk niet uitsluitend voor de secties die we hier bespreken en het is zeker geen kritiek op het werk van de rapporteur, die minutieus alle vragen van de leden en de antwoorden van de minister in zijn verslag heeft weergegeven. Deze vragen werden door de minister soms grondig, soms vaag en soms ook niet beantwoord. Waarschijnlijk is dit afhankelijk van de mogelijkheden van het ogenblik.

Mijnheer de Voorzitter, ik meen me te herinneren dat bij de goedkeuring van de gewijzigde wet over het afhandelen van de begrotingsontwerpen — een wet waarbij de toenmalige minister van Begroting Schiltz een merkwaardige prestatie heeft verricht en die ervoor zorgt dat de begroting nu tenminste wordt goedgekeurd vooraleer al het geld is uitgegeven — een grondige evaluatie van deze nieuwe manier van werken zou worden gemaakt. Het moment is gekomen om die evaluatie nu gestalte te geven en opnieuw de vraag te stellen in welke mate en op welke manier een wetgevende kamer haar taak in openbare vergadering en in de commissies optimaal kan vervullen. Er lopen hier — zonder op zere tenen te willen trappen — naar mijn weten veel gefrustreerde collega's rond en dat gefrustreerd zijn heeft dan voornamelijk betrekking op de vraag: « Hoe een parlementair mandaat zinvol te beleven? »

Voor het onderwerp Verkeerswezen, Infrastructuur en PTT zijn de toestand en de bespreking van het begrotingsjaar 1992 onduidelijker dan ooit. De wijziging van de Grondwet van 1989 heeft heel wat veranderingen teweeggebracht en de jaren 90, 91 en 92 waren nodig om orde te scheppen in de overdrachten van bevoegdheden en middelen naar de Gewesten en Gemeenschappen. De uitvoering van de regionalisering leidde eveneens tot een samenvoeging van de voormalige ministeries van Verkeerswezen en van Openbare Werken vanaf 1 juli 1990.

Bij koninklijk besluit van 27 mei 1991 werd de nieuwe structuur van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur vastgelegd. Dit ontwerp van begroting werd dus voor de laatste maal opgesteld op basis van de oude structuren, want op 31 december 1991 werd de overgangperiode afgesloten. Ondertussen — en men begrijpt dat de controle totaal onmogelijk wordt zodat een commissie er het noorden bij verliest — moet de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven, namelijk NMBS, De Post, Belgacom en de Nationale Maatschappij der luchtwegen, worden uitgevoerd.

Het minste wat we kunnen en moeten zeggen is dat er in deze sector heel wat roert, heel wat beweegt. We kunnen de vorige regering geen passiviteit verwijten. We hebben trouwens deze veranderingen in zekere mate zelfs toegejuicht.

Grotere verantwoordelijkheid leidt tot verbetering, leidt tot kwaliteit en leidt tot sanering. Maar verantwoordelijkheid houdt ook in dat men voortdurend moet kunnen nagaan waar men mee bezig is, wat de doelstelling is en welke strategieën en middelen men wil aanwenden om die doelstelling te bereiken. Als het waar is dat openbaarheid van bestuur leidt tot een kwalitatief beter beleid — en daar geloof ik ook in — dan geldt dit ook voor de overheidsbedrijven en voor alle departementen van het bestuur. Een goed bestuur moet een doorzichtig bestuur zijn. De vraag naar grotere doorzichtigheid heb ik ook gelezen in de beleidsnota van de minister.

Wanneer ik echter hoor, mijnheer de minister, dat u het nog niet vanzelfsprekend vindt dat de ontwerpen van beheerscontracten, waarover de onderhandelingen gedeeltelijk zijn afgerond, gedeeltelijk nog worden gevoerd, door de parlementsleden worden besproken, dan vrees ik het ergste voor de toekomst.

Wij weten ook wel dat volgens de wetgeving de Ministerraad hiervoor bevoegd is, maar het kan niet zijn dat zelfs de leden van het Parlement aangewezen zijn op het lezen van de kranten om op de hoogte te blijven. We verwachten van de leden van de regering meer openheid en meer initiatief tot openbaarheid. Het verleden, ook het recente, geeft geen uitzicht op beterschap. Ik kom daar straks nog op terug.

Anderzijds hebben wij geen enkele moeite met de vele vage, algemene en dus vrijblijvende uitspraken in uw beleidsnota, mijnheer de minister. Ik zal hierop enkel ingaan.

Wij zijn ook voor een grotere doorzichtigheid in de organisatie van de rijksadministratie. Wij juichen toe dat men streeft naar meer kwaliteit voor minder subsidies. De keuze van een beter uitgebouwd en betaalbaar openbaar vervoer kan op onze fervente steun rekenen. Verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid moet prioritair blijven. De mobiliteit moet worden verzekerd. Maatregelen moeten worden genomen voor een striktere eerbiediging van de milieuaspecten. Meewerken aan

een zo rationeel mogelijk gebruik van de energie. Streven naar een betere coördinatie van het vervoersbeleid. Modernisering en vereenvoudiging van de bestaande wetgeving betreffende goederenvervoer over de weg.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden zoals er nog honderden kunnen worden gegeven.

Maar wat niet kan moet men ook durven zeggen.

Responsabilisering, autonomie en flexibiliteit zijn steeds terugkerende begrippen. Ze vallen echter niet te rijmen met politieke benoemingen, met slecht begrepen syndikalisme en met verworven rechten. Hierover vinden wij weinig terug, en dit zijn kwalen die reeds jarenlang zijn ingeburgerd. Neemt de minister ook afstand hiervan en zal hij een grondige remediëring mogelijk maken en stimuleren? Wat is trouwens de inhoud en de draagwijdte van de zin: «Bepaalde sociale verworvenheden moeten behouden worden»? Dit kan zowel veel als weinig betekenen.

Een heropleving van onder meer de spoorweginvesteringen zal niet automatisch aanleiding geven tot een verbetering van de concurrentiepositie van het spoor, zoals op bladzijde 15 van de beleidsverklaring wordt vermeld. Geld om te investeren is wel belangrijk, maar niet de enige voorwaarde om te komen tot kwaliteitsverbetering.

Het verleden heeft meer dan eens aangetoond dat kapitaalverslindende sectoren helemaal geen garantie zijn voor goed beheer. Ik hoef geen waarzegger te zijn om te voorspellen dat de deelname van de Belgische Staat aan de herkapitalisering van Sabena voor een bedrag van 19 miljard frank slechts een voorlopige mijlpaal is. De toekomst zal uitwijzen dat dit dossier nog lang niet is afgerond en dat die put nog lang niet gevuld is. Ik geloof niet meer in sprookjes.

Tewerkstelling is zeer belangrijk en moet in het bijzonder onze aandacht blijven wegdragen. De NMBS heeft ongeveer 45 000 werknemers, De Post eveneens 45 000 en Belgacom ongeveer 25 000. Dit zijn geen KMO's meer, maar mastodont-bedrijven. Het is een leugen te beweren dat al deze personeelsleden zonder meer kunnen en moeten behouden blijven en tegelijkertijd besparingen op te leggen en rentabiliteits-eisen te stellen.

Ook in het Sabena-dossier hebben de vakbonden gemeend het contract met Air France te moeten verdedigen met het oog op het behoud van de werkgelegenheid. Dit was en is een vals argument. Zij hebben het Vlaams belang opzij gezet om een politiek van kortzichtig eigenbelang te verdedigen.

Men moet durven zeggen waar het om gaat. Ook hier zal de toekomst uitwijzen dat goed draaiende en goed geleide sectoren werkgelegenheid kunnen waarborgen en dat bedrijven in moeilijkheden personeel zullen laten afvloeien. Ook dat moet duidelijk zijn voor de burgers.

Sta mij toe, nog even terug te komen op de openbaarheid van de besluitvorming, waarnaar ik daarstraks reeds heb verwezen. Ik ga even in de schoenen staan van uw voorganger op het departement, de huidige Eerste minister Dehaene. Toen in december 1990 de begroting 1991 aan de orde was, kwamen in het kader van de NMBS zowel het plan Star-21 als het SST-dossier uitvoerig aan bod. Het ging duidelijk over plannen want de minister vroeg geduld te hebben en te wachten op de conclusies van de onderhandelingen met de Gewesten. Die hebben de parlementsleden eerst in de krant kunnen en moeten lezen. Dit was ook het geval met de toezegging van de regering om zware financiële steun te verlenen aan Sabena, een miljardenzaak.

Waar het mij om gaat is dat het Parlement: primo, niet meespeelt in de bepaling van de fundamentele opties in dit land. De meerderheid eet de voorgerekauwde gehaktballen terwijl de oppositie roept dat die ballen totaal oneetbaar zijn; secundo, zelfs niet de technische mogelijkheid krijgt om zich als controleorgaan waar te maken, ook al zijn er de commissievergaderingen en de vragenuren.

Als we dit dan bekijken in het perspectief van de uit te bouwen grotere autonomie voor de overheidsbedrijven en de lauwheid waarmee de minister zich geroepen voelt om uitleg te verschaffen, dan begrijpt men mijn scepticisme over wat er daadwerkelijk zal gebeuren. Elke minister heeft de actieve taak om het Parlement tijdig in te lichten en hoeft niet te wachten tot hij daartoe wordt

uitgenodigd. Het zou toch niet meer dan logisch zijn dat we in de loop van de uitvoering van een begroting vernemen in welke mate de investeringsplannen ook werkelijk worden opgevolgd en uitgevoerd en of de timing kan aangehouden worden. Daarbij is het uitwerken van fysieke programma's belangrijk. Even belangrijk is het of die programma's hun budget hebben gerespecteerd.

Il vaug met trouwens af welke logica gezocht moet worden in de verdeling van nationale en regionale bevoegdheden. In 1989 hebben we een belangrijke stap gezet, maar wij blijven erbij dat het onmogelijk is een goed vervoersbeleid uit te bouwen met slechts een gedeeltelijke overheveling naar de Gewesten. Mobiliteit is op zichzelf reeds een uitermate complex gegeven, maar wordt nog ingewikkelder als de nationale minister gelijkaardige maar niet gelijke initiatieven neemt als zijn regionale collega's. Mag ik de minister vragen of hij eraan denkt en, zo ja, in welke mate hij een verdere overheveling van het vervoersbeleid naar de Gewesten kan verdedigen? Dit zou uitermate bijdragen tot een doorzichtiger beleid.

We willen nog even blijven stilstaan bij enkele specifieke sectoren. Met 76,6 pct. van de nieuwe kredieten in de begroting van Verkeerswezen zijn de spoorwegen, zoals in het verleden, de grootste slokop. In de begroting 1991 was dat zelfs 96 pct. van de enveloppe Verkeerswezen. De cijfers, toen 63,9 miljard, zijn nu opgelopen tot 71,8 miljard. Dit is een verhoging van bijna 8 miljard. Daarnaast moet er een heel stuk zelffinanciering worden verwezenlijkt. Responsabilisering is hier dus zeker niet goedkoop.

Het is geweten dat in het kader van de herstructurering en het plan-Star 21 de gebieden die het verst van Brussel liggen het eerste slachtoffer zijn van besparingen. Zeker Limburg, waar al 10 jaar een systematische «afbraak» van het spoorwegnet aan de gang is. Wij verdedigen niet elk klein stationnetje, maar het is toch evident dat ook iedere Limburger, of iedere West-Vlaming of Luxemburger, de kans moet hebben om de trein te nemen.

De NMBS heeft daarenboven alle grensoverschrijdende verbindingen tussen Limburg en de EUR-regio, waarvan Limburg deel uitmaakt, afgeschaft. Dit wijst op een gebrek aan toekomstvisie. In het kader van de Europese evolutie is het afschaffen van de treinverbinding Hasselt-Maastricht fout. Het bewust IC-IR-plan heeft nauwelijks of geen rekening gehouden met grensoverschrijdende verbindingen. Limburg is duidelijk het slachtoffer van een centraliserende NMBS.

Wij zijn nu beland in de vicieuze cirkel dat er in bepaalde gebieden te weinig accommodatie is en dus weinig reizigers, en omdat er weinig reizigers zijn, komt er geen accommodatie. Brussel en de grote agglomeraties sloppen in te grote mate de kredieten op. Het gevaar is reëel dat de belangrijke sommen die de Staat ieder jaar bijpast wel uit ieders zak komen, maar niet iedereen ten goede komen. Wij willen echter blijven waarschuwen voor de wafelijzerpolitiek.

In dat verband zou ik de evaluatie willen maken van de rationalisering van de beide landsgedeelten. De tabel zal uitwijzen dat Vlaanderen ook bij de NMBS de grootste lasten draagt, en er nog extra voor betaalt ook.

Wat zal de reactie zijn van de NMBS nu uit een document van het directiecomité van de NMBS zelf blijkt dat van de stationnetjes in ons land met minder dan 150 treinreizigers per werkdag er 107 gelegen zijn in Wallonië, 58 in Vlaanderen en 6 in Brussel? Zal er worden toegegeven aan de politieke druk om eventuele besparingen gelijk te verdelen over de beide landsgedeelten? Dit is en blijft onaanvaardbaar.

In de topposities bij het personeel krijgen de Vlamingen duidelijk niet hun rechtmatig deel en onder verdoken vorm is rangverhoging voor Vlamingen nog altijd moeilijker dan voor Franstaligen. Dit kan elk personeelslid bevestigen. Volgens de jongste informatie zou dit zelfs evolueren naar een nog meer negatieve balans voor de Vlamingen. Kan de minister daar meer uitleg over verschaffen?

De Regie der Gebouwen heeft oorspronkelijk als opdracht de staatsdiensten te huisvesten. Zij kent de jongste jaren een gevoelige uitbreiding. Het beheerde patrimonium bestaat uit 7 500 gebouwencomplexen met een vloeroppervlakte van 8 500 000 vierkante meter. Maar een gering deel, nog geen 7 pct.,

werd in uitvoering van de wet van 16 januari 1989 overgedragen aan de Gewesten en de Gemeenschappen. Ook hier moet worden nagegaan of in de toekomst geen aanpassing moet gebeuren. Ik had graag geweten of de Regie der Gebouwen erin geslaagd is om een sluitende inventaris te maken voor alle gebouwen en alle bezittingen. Is hiervoor een financiële waarde bepaald en in welke mate komt de totale waarde hiervan overeen met de werkelijkheid? Mijnheer de minister, uw voorganger heeft herhaaldelijk een gedetailleerde waardebepaling beloofd. Hoeveel staat het ermee? Hetzelfde geldt voor onze engagementen tegenover de Europese en internationale instellingen. Wie heeft nog zicht op wat in de loop der jaren werd geïnvesteerd en wat we nog zullen investeren? De Europese dimensie is een belangrijke economische troefkaart voor Brussel en voor ons land. Welke prijs betalen we hiervoor? Wat zijn de gevolgen van die investeringen?

Vervolgens heb ik het over de plaats van het Bestuur der Postchecks in het geheel van De Post en over de al dan niet oneerlijke concurrentie ervan met de banken, een oude discussie dus. In het groenboek over de postdiensten in Europa vindt de Europese Commissie het onduidelijk dat de financiële post wordt gefinancierd. België blijkt het enige land te zijn waar de financiële post verlies maakt. Verder maakt de Commissie gewag van een gebrek aan transparantie tussen de verschillende diensten. Dit maakt een verdoken subsidie mogelijk en het maakt de situatie moeilijk controleerbaar. Wat is het standpunt van de minister ter zake? Hoe reageert hij op het rondschrijven van de Belgische Vereniging van banken?

Mijnheer de Voorzitter, de begroting van 1992 houdt vele beloften in. Bij mijn inleiding heb ik dit in een breder kader geplaatst. De VU heeft mede aan de basis gelegen van een aantal belangrijke wijzigingen die reeds zijn uitgevoerd of nog in uitvoering zijn, wijzigingen die vaak een verbetering tot stand hebben gebracht, maar niet alle problemen hebben opgelost. We hadden nog veel verder willen gaan in de regionalisering en we zullen ook verder gaan. Elk Gewest en elke Gemeenschap draagt bij tot de welvaart van haar bewoners en van het land, voor zover de leiders hun volledige verantwoordelijkheid opnemen, in de eerste plaats ten bate van hun eigen gemeenschap. De VU zal het ontwerp van begroting vanuit dit perspectief beoordelen. *(Applaus.)*

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

De heer Lozie. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens mij vooral te richten op het vervoerbeleid. In de eerste plaats geef ik enkele bedenkingen van algemene aard, nadien concreet geïllustreerd aan de hand van een paar voorbeelden, refererend aan beleidsopties en verklaringen van de minister tijdens het debat in de commissie.

De heer Mouton, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Ik lees in de verklaringen van de minister, onder meer ook voor de kamercommissie, dat er in de nabije toekomst zeker een oplossing dient te worden gegeven aan de steeds groeiende vraag naar vervoermiddelen, de steeds groeiende mobiliteit. Deze groeiende vraag uit zich vooral in groeiend autoverkeer, dat zich echter steeds meer in files vastrijdt. Daaruit concludeert de minister dat extra inspanningen moeten worden geleverd opdat ook het openbaar vervoer een deel van die groei kan opvangen.

Met andere woorden, de motivatie voor meer openbaar vervoer wordt niet ingegeven door de vaststelling dat gemeenschappelijk vervoer én sociaal én ecologisch én menselijk veel interessanter is en bovendien ook veel veiliger. Neen, het argument schijnt te zijn dat er wel eens een grens kan komen aan de groei mogelijkheden van het autoverkeer.

Symptomatisch lijkt daarbij dat meer en meer wordt gedacht aan vervoer van auto's en vrachtwagens met de trein. Voor ons niet gelaten, maar voor ons ecologen lijkt de grens voor het autoverkeer al lang overschreden! Noch de natuur noch de samenleving kunnen heden ten dage het bestaand autoverkeer in onze streken verdragen. Voor ons is het duidelijk dat een dergelijke aanpak van de verkeersproblematiek onvoldoende is.

Hoe vermindert men de vraag naar vervoer? Wordt het geen tijd dat de minister van Verkeerswezen een actievere rol gaat spelen in een politiek van beheersing van het transport? Wordt het geen tijd dat hij zijn collega's van de andere departementen en van de Executieven betreft in een globaal beleid ter voorkoming van nodeloos vervoer? Het wordt met de dag duidelijker dat niet alleen MER-rapporten, maar ook mobiliteitsrapporten moeten worden opgesteld bij nieuwe vestigingen van bedrijven of diensten.

Ik geef enkele concrete voorbeelden. In verband met de NMBS staat de overheid voor de opdracht, niet de groei van het vervoer naar zich toe te halen, maar autogebruikers ervan te overtuigen te veranderen van transportmiddel.

Die overredingskracht, die zal moeten uitgaan van de spoorwegen, bereikt men niet via een strenge budgettaire behandeling van de NMBS, via een enveloppe-carcen. Wie dagelijks het openbaar vervoer gebruikt, weet hoe onze stations eruit zien.

De NMBS ontkent dat er op korte termijn voor te vrezen valt dat vele stations zullen worden gesloten wegens te weinig reizigers. Bij mij groeit de vrees dat ze wellicht zullen moeten worden gesloten uit veiligheidsoverwegingen of uit elementair fatsoen.

De zwakkeren onder ons, kinderen en ouderen, worden systematisch van het openbaar vervoer weggejaagd. Ga eens een uur in een station kijken hoe oudere mensen op de trein moeten klauteren. Probeer eens als jonge fietser een deel van het traject met de trein af te leggen. Wanneer drie fietsers toevallig samen dezelfde trein wensen te nemen, ontstaat er onmiddellijk paniek bij de treinwachters. Stel je voor, drie fietsen ineens opnemen! Met andere woorden, het beleid dient niet alleen te worden gericht op een verbetering van de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer. Voor heel wat potentiële gebruikers gaat het zelfs om het schepjen van die toegankelijkheid.

In de beleidsopties van de minister meen ik te lezen dat de NMBS ernaar streeft meer parkeermogelijkheden aan te leggen bij de stations. Een schitterend principe. Helaas wijst de NMBS er zelf op dat er vaak geen ruimte voorhanden is.

Wat zien we soms in de praktijk, zoals bij het station van Brugge? Daar beschikt men over ruime parkeermogelijkheden op de terreinen van het vroegere goederenstation. We stellen vast dat er wordt overwogen om een deel van de ruimte af te staan aan de stad voor randparkeerplaats voor toeristen die met de wagen naar Brugge wensen te komen. Een schoolvoorbeeld van anti-ecologisch beleid. De parkeerplaats aan het station dient te worden voorbehouden voor reizigers die voor de rest van hun traject gebruik maken van de trein, en niet om toeristen te lokken die, volledig de trein negerend, hun auto zo dicht mogelijk bij het historisch centrum van Brugge wensen te parkeren. Hier organiseert men de concurrentie met de trein in plaats van de aantrekkelijkheid van de trein te verhogen.

Een ander voorbeeld is bedoeld om het verschil aan te duiden tussen symptoombestrijding en ecologisch beleid. Nu het zomerseizoen volop is gestart, horen we tijdens elk weekend het refrein van stilstaand verkeer op de autoweg naar de kust en van overvolle treinen. Er worden inderdaad op dergelijke momenten meer treinen naar de kust ingezet. Men vraagt zich soms af waar de NMBS de rijtuigen nog vandaan haalt. Het probleem is daarmee evenwel niet opgelost. De capaciteit lijkt volledig gebruikt.

Wij stellen echter vast dat er in het hoogseizoen nog steeds toeristische promotie mag worden gemaakt. Om in de file te staan? Om ons, bewoners van West-Vlaanderen, op te zadelen met overdrukke secundaire wegen? Waarom neemt de minister van Verkeerswezen geen initiatief, samen met zijn collega's, om die grote transportstromen te ontmoedigen? Waarom moeten zowel de BRTN als de VTM precies aan de kust grote evenementen organiseren en sponsoren, die telkens een verkeerschaos tot stand brengen? Met welk recht laat men toe dat omwille van winstmotieven, een hele regio wordt vergiftigd en verstikt? Hier ligt een taak weggelegd voor een verkeersminister die het initiatief wil nemen om het verkeer te beheersen.

Met een vijfde voorbeeld wens ik aan te tonen hoe ontevreden wij zijn met de zachte aanpak van het huidige verkeersbeleid. Eén van de pijlers van het beleid, lees ik in de verklaringen van de minister, slaat op het verhogen van de verkeersveiligheid door een

mentaliteitsverandering te bewerkstelligen bij de weggebruiker. Prima, maar ook hier beperkt men zich te veel tot het eigen verkeersdomein. Het is onvoorstelbaar dat op een commerciële zender onmiddellijk na een regeringsspotje over defensief rijden, de TV-zender een reclamespot mag uitzenden waarin een sportieve snelle wagen, meestal vergezeld van een mooi ogende dame, het opvoedkundig aspect van de vorige spot onmiddellijk de grond inboort. Ik heb het dan nog niet eens over de talloze TV-programma's, waarin snelle wagens, wilde achtervolgingen, promotie van autosport enzovoort een vast ingrediënt vormen.

Hier dringt zich vroeg of laat een keuze op. Ofwel wenst men een mentaliteitsverandering naar een veiliger verkeersgedrag, ofwel laat men de volledige vrijheid verder spelen in de TV-uitzendingen, reclamespots, in de rubriek van de autosport, enzovoort. Een ecologisch beleid voeren betekent in ieder geval duidelijke keuzen maken. In het huidige verkeersbeleid vinden we die zeker niet terug.

Tenslotte wil ik nog even reageren op het nieuwste parade-paardje van de minister: de groene TGV of SST. Ik lees zowaar in een bijlage bij het verslag dat er een NMBS-fonds wordt gecreëerd om het traject van de TGV zo goed mogelijk in te passen in het landschap en in de omgeving waar de TGV doorheen zal razen.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, een tank wordt nog niet ecologisch aanvaardbaar omdat hij door groene takken en bladeren wordt gecamoufleerd. Ook al is een gecamoufleerde tank in het landschap beter geïntegreerd dan een naakte tank, het blijft eigenlijk een vorm van bedrog. Ons verzet tegen de TGV stoelt op het hanteren van waarden en prioriteiten. Hoeveel minuten tijdswinst kan een TGV maken tussen de zuid- en de noordgrens van ons land tegenover een goed georganiseerde klassieke treinrit en welke investerings- en ecologische kost moet men realiseren voor die beperkte tijdswinst?

Bovendien zal deze supersnelle trein in de eerste plaats gebruikt worden door mensen die zich een duurdere treinrit kunnen veroorloven. Waarom moet de regering dan 15 miljard uittrekken voor het realiseren van de TGV? Dat is een duidelijke prioriteit die niet de onze is. Als dan toch een TGV nodig zou zijn, waarom moet er dan een buitengewoon fonds gecreëerd worden om deze trein groen te schilderen en in een groene bedding te laten rijden? Overigens, waarom vallen die kosten niet onder het eigen budget van dit project?

Neen, mijnheer de Vice-Eerste minister, u hebt ons niet kunnen overtuigen van uw beleid. Al bent u de ecologische problematiek in uw uiteenzettingen niet ongenegen, uw beleid is nog ver van ecologisch, zelfs niet voldoende sociaal. Wij kunnen ons dan ook niet in dit beleid terugvinden. (Applaus.)

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

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, collega Boël heeft het ongeveer anderhalf uur geleden gehad over de dienst wegverkeer en meer bepaald ook over de dienst die zich bezighoudt met de inschrijving van voertuigen.

Wij hebben een interessante discussie gevoerd met minister Maystadt over de invoering van wat wij nog altijd de luxetaks noemen of «de verkeerd ingestelde belasting». Ik wil niet nog eens de voortdurend terugkerende problematiek van de immatriculatieaanvragen oprakelen, maar toch wil ik graag weten hoeveel aanvragen van vóór 1 juni, dus van vóór de invoering van de betrokken taks, in behandeling zijn. Wordt alles in het werk gesteld om de rechtszekerheid van de mensen te waarborgen en om alle mogelijke vergissingen en discussies te voorkomen? Ten tijde van de invoering van de verplichting tot aanplakking van de takszegels hebben zich immers heel wat vervelende problemen voorgedaan. Daarom wil ik de huidige aanpassing op de voet volgen.

Ik heb de Voorzitter beloofd het kort te houden, maar toch wil ik even stilstaan bij de SST.

Ik had de bedoeling om mijn vragen hierover in de commissie te stellen, maar gezien de commissie voor de Defensie gelijktijdig vergaderde met de commissie voor de Infrastructuur was dit onmogelijk. Hiermee geef ik meteen de reden van mijn afwezigheid in deze commissie, waarvoor ik mij ten eerste verontschuldigd.

In het uitstekend verslag van onze collega Quintelier vinden wij op bladzijde 34 de opvatting van de minister over de financiële middelen voor het SST-fonds en voor de harmonieuze inpassing van het SST-tracé in de onmiddellijke omgeving.

Ik had graag uit de mond van de minister zelf gehoord welk tracé voor de SST uiteindelijk werd gekozen. Ik herinner mij de uiteenzetting van de heer De Croo toen hij nog minister van Verkeerswezen was. Ik herinner mij de interpellatie in de Kamer van de heer Van Miert, ondertussen Europees commissaris, die zich tegen de invoering van de SST verzette. Ik herinner mij ook nog de reacties van de leden van de CVP-fractie en zeker ook de aarzelingen van de huidige Eerste minister die toen aan de goegemeente niet duidelijk durfde te zeggen wat er van de SST zou worden. Hij is toen alle vragen over het tracé Brussel-Leuven uit de weg gegaan, terwijl er vanuit Zaventem, Lembeke en zomeer werd aangedrongen op een intunneling van de SST. In een eerste reactie heeft hij op die vraag steeds negatief gereageerd, maar in de electorale periode vóór 24 november heeft hij de poort toch weer opengelet, alleszins voor de gemeenten Lembeke en Zaventem.

Vanwege de nieuwe minister van Verkeerswezen heb ik daarover nog altijd geen duidelijke uitspraak gehoord. Het zou goed zijn als hij over deze vraag even duidelijk was als over de bedragen vermeld op bladzijde 34 van het verslag.

Graag vernam ik van hem ook of, en zo ja, wanneer, de SST naar de luchthaven komt. Ingevolge de privatisering van de luchthaven, de initiatieven van de heer De Croo en de uitvoering van de BATC kent de luchthaven nu een snelle modernisering. De vraag of de SST tot daar komt is dus bijzonder actueel. De mensen ter plaatse hebben alleszins de indruk dat er een SST-station in Zaventem komt en vinden dat ook ten zeerste noodzakelijk.

Ik zou daaromtrent graag de visie van de huidige minister van Verkeerswezen kennen. Hoe staat hij tegenover de gedachte de SST naar de luchthaven te laten komen?

Mijnheer de Vice-Eerste minister, de stuntelige discussie die wij sedert vele jaren kennen in verband met de lijn Brussel-Leuven zou voor een groot deel verdwenen zijn wanneer men de ideeën en plannen van voormalig minister De Croo opnieuw ter hand zou nemen. Hij stelde een bifurcatie voor vanuit Haren naar de luchthaven en van daaruit verder naar Leuven. Dit zou betekenen dat u op het eerste deel van mijn vraag niet zou moeten antwoorden omdat dat zonder onderwerp zou vallen. De toestanden van weleer, waarbij minister Tobback verklaarde dat er op de lijn Brussel-Leuven geen SST mocht komen, want dat hij zich dan op de spoorweg zou leggen, zijn blijkbaar achter de rug. Iedereen is nu gewonnen voor de SST en het is maar goed dat men eindelijk logisch gaat redeneren. Maar dan mag men van de minister van Verkeerswezen en van de spoorwegen een duidelijk standpunt verwachten ten opzichte van de verschillende acties en desiderata van de gemeentebesturen die bij het project zijn betrokken.

Ik kom terug op bladzijde 34 van het verslag, waar men het heeft over de harmonieuze inpassing van de SST. Dat doet mij denken aan een studiereis naar Frankrijk van enkele jaren geleden. Wij konden er toen alleen maar van dromen dat de procedure die in Frankrijk werd gevolgd voor het realiseren van het SST-project ook bij ons zou worden overgenomen. De afgevaardigden van de Franse spoorwegen namen reeds tien jaar vóór het aanleggen van de eigenlijke SST-route contact op met de betrokken gemeentebesturen om overleg te plegen. Daardoor verliep de aanleg van de SST-spoorlijnen in Frankrijk veel vlotter dan het bij ons zal verlopen. Weliswaar werden ook in het Franse parlement de zaken verstandiger aangepakt dan hier.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, is het ook uw bedoeling om er bij de spoorwegen op aan te dringen om *hic et nunc* een overleg met de gemeentebesturen te organiseren? Ik heb spijtig genoeg de indruk dat men het hier allemaal een beetje «en stoemelings» probeert te doen, omdat men bang is van de reacties van de gemeentebesturen. Dat is natuurlijk een verkeerde aanpak.

Ik heb dan nog enkele opmerkingen in verband met onze nationale luchthaven. Op aandringen van verschillende collega's heeft de vorige minister van Verkeerswezen het initiatief genomen de luchthaven van een geluidsnat te voorzien. De werkelijke ingebruikneming heeft, wegens financiële en technische redenen, op zich laten wachten. Wat is de huidige situatie? Is het geluidsnat volledig operationeel? Indien niet, voor welk percentage?

Ook had ik graag de resultaten van de gedeeltelijke inwerkingstelling gekregen. Kunt u eventueel een datum vooropstellen voor de volledige inwerkingstelling? Welke resultaten hebben de «strafpunten» die aan piloten of luchtvaartmaatschappijen worden gegeven? Ik verwijs in het bijzonder naar de geluidshinder bij nacht.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, kunt u mij zeggen of u de standpunten van de vorige minister van Verkeerswezen in dit opzicht deelt? Op aandringen van verscheidene actiescomités uit de streek heeft de vorige minister van Verkeerswezen, de heer Dehaene, chartervluchten bij nacht gedeeltelijk verboden. Ik bedoel de chartervluchten met vakantiegangers die in de zomermaanden geluidshinder veroorzaken voor de bevolking van de ganse streek.

Als burgemeester van de gemeente Zaventem heb ik de verschillende ministers gevraagd in het bijzonder aandacht te schenken aan de veiligheid op de luchthaven. Als Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen moet u het voortouw nemen om de veiligheid op de luchthaven en de goede werking ervan na de afwerking van het nieuwe gebouw te waarborgen.

Op dit ogenblik zijn verschillende ministers bevoegd voor de veiligheid en voor de goede gang van zaken: u bent verantwoordelijk als minister van Verkeerswezen, de heer Tobback als minister van Binnenlandse Zaken, de heer Wathet als minister van Justitie, de heer Kelchtermans als gemeenschapsminister bevoegd voor Openbare Werken en de heer Sauwens, die op gemeenschapsvlak bevoegd is voor Verkeerswezen.

Ik geef een eenvoudig voorbeeld om mijn stelling duidelijk te maken. Op het laatste kruispunt naar de luchthaven, de kruising van de Leopold III-laan met de Vilvoordelaan, telt men op het ogenblik ongeveer 55 000 bewegingen per dag. Het plan-Burroughs and McDonald, opgesteld in opdracht van de heer De Croo, rekent op 10 miljoen passagiers voor het jaar 2000. Dit aantal is nu echter reeds bereikt. Na de ingebruikname van de nieuwe gemoderniseerde luchthaven zal dit ongetwijfeld naar 13 tot 14 miljoen evolueren. Dit betekent dat de bewegingen op het bewuste kruispunt zullen stijgen en in de komende maanden waarschijnlijk tot 60 000 of zelfs 70 000 bewegingen per dag zullen oplopen.

Ingevolge de privatisering en de investering van 12 miljard op de luchthaven door BATC komen we tot de vaststelling dat er eigenlijk een *fly-over* moet worden gebouwd om deze bewegingen gemakkelijker te laten verlopen en de toegang tot de luchthaven in veiliger omstandigheden mogelijk te maken. We denken bijvoorbeeld aan een crash of een andere ramp waarbij de luchthaven voor de hulpdiensten gemakkelijk bereikbaar moet zijn.

Om niet langdradig te worden, zal ik een lange komische geschiedenis kort maken door te zeggen dat kredieten die reeds vijfmaal werden ingeschreven, telkens werden geschrapt tot BATC heeft voorgesteld de aanleg van het kruispunt te prefinancieren. De heer Sauwens ging echter niet akkoord met deze regeling. Uiteindelijk heeft minister Kelchtermans het krediet waarin de heer Sauwens voorzien had — wat door sommigen wordt betwist — geschrapt. Vandaag, enkele maanden vóór de opening van de vernieuwde luchthaven, zijn er geen kredieten, bestaat er geen akkoord en moet er dringend overleg plaatsvinden tussen uw diensten, de diensten van Binnenlandse Zaken en de diensten van de heren Kelchtermans en Sauwens.

Als minister van Verkeerswezen bent u verantwoordelijk voor deze luchthaven in een regio waar 125 000 mensen werken en waar een grote bijdrage wordt geleverd aan de nationale economie. Zou het dan ook niet goed zijn dat u de lokale initiatieven overneemt en er dringend voor zorgt dat de veiligheidsnormen worden nageleefd? Ik heb alle begrip voor de moeilijkheden waarmee u wordt geconfronteerd, omdat verscheidene departementen voor deze materie bevoegd zijn.

Ik geef nog een voorbeeld. De luchthaven met 12 tot 14 miljoen passagiers wordt over een tiental maanden in gebruik genomen, indien de burgemeester van oordeel is dat de veiligheid van de burger en van iedereen die de luchthaven gebruikt, voldoende gewaarborgd is. Zowel de minister van Binnenlandse Zaken, als de gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden

zijn op de hoogte van het feit dat er geen akkoord bestaat over de brandveiligheid op de luchthaven. Het BTC heeft wel een concessie gekregen om de luchthaven uit te baten en in het gebouw zijn lokalen aanwezig voor de brandweerdiensten, maar het probleem is dat er geen enkele structuur, kader of akkoord voor de werkelijke organisatie bestaat.

Ik herinner mij dat er op de dag van de opening van de luchthaven in 1958 tijdens de wereldtentoonstelling in België brand ontstond met 100 miljoen schade tot gevolg. Met de beperkte bevoegdheid waarover ik beschik, zal ik niet dulden dat dergelijke risico's worden genomen. Wanneer niet alle elementen aanwezig zijn om de veiligheid van de burgers te waarborgen, ben ik verplicht op te treden. Dit is geen kritiek aan uw adres, mijnheer de Vice-Eerste minister, het is integendeel een oproep om eindelijk werk te maken van een echte coördinatie.

Vandalisme viert hoogtij en daartegen moeten vijf ministers reageren. Probleem is vooral dat het zowel om gewestministers als nationale ministers gaat. Er moet dus dringend een echt overleg komen waaruit werkelijke akkoorden kunnen voortvloeien. Alle instanties, ook de gemeentelijke, moeten dit zo positief mogelijk benaderen, omdat zij ter zake een grote verantwoordelijkheid dragen. Noch u, noch ik, noch wie dan ook kunnen risico's lopen. Wij zijn slechts enkele maanden van de opening van de luchthaven verwijderd en het is dus hoogtijd om initiatieven te nemen. Het gaat toch om onze nationale luchthaven, om enorme investeringen, om onze nationale economie.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik vraag ook uw aandacht voor een probleem dat ons deze dagen in Vlaanderen super motiveert tot het zoeken naar een oplossing, omdat vele steden en gemeenten er het slachtoffer van werden, namelijk de wateroverlast. Al wie vertrouwd is met dit probleem weet dat het vaak veroorzaakt wordt door de aanleg van autowegen of startbanen zoals op Zaventem. De jongste jaren werden er in nauwe samenwerking gunstige initiatieven genomen. Ook al waren de natuurelementen de jongste dagen voor een zeer groot deel de oorzaak van de problemen, toch hebben we ook kunnen vaststellen dat er nog steeds belangrijke werken aan de Woluwe moeten worden uitgevoerd voor de waterafvoer. De gemeenten Diegem, Machelen en Steenokkerzeel zijn in zeer grote mate het slachtoffer geworden van de natuurelementen, maar ook van de grote stromen van water die betonbanen kunnen vormen.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, mag ik u dan ook vragen met de nodige spoed kredieten vrij te maken om dit probleem uiteindelijk definitief op te lossen? De mensen verdienen dit, want zij dragen veel bij tot de nationale economie. Zij hebben al veel hinder van luchtverontreiniging en lawaai. De gewezen minister van Verkeerswezen De Croo en Dehaene en ook ikzelf, hebben steeds veel aandacht voor dit probleem gehad. Eens te meer dring ik erop aan dat men werk maakt van het uitvoeren van de bestaande milieuplannen. Ik weet dat de administrateur-generaal van de Regie der Luchtwegen een degelijk plan heeft uitgewerkt en dat er ernstige studies bestaan. Ik dring er dan ook op aan alle problemen met betrekking tot het milieu met nog grotere spoed dan in het verleden aan te pakken.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik raad u aan een bezoek te brengen aan de gemeente Haarlemmermeer in Nederland, waar de luchthaven Schiphol gevestigd is. Schiphol heeft een zakencijfer dat ongeveer dubbel zo groot is als het zakencijfer van onze nationale luchthaven. In Haarlemmermeer heeft men de jongste drie jaren voor 20 miljard gulden of 400 miljard frank verbeteringen aangebracht aan de toegangswegen tot de luchthaven.

Ik ben ervan overtuigd dat u de financiële middelen niet hebt om dergelijke verbeteringen aan te brengen, maar de afgelopen 15 à 20 jaar is er in de omgeving van de nationale luchthaven op dit vlak niets gebeurd.

Ik oefen geen kritiek uit op u, mijnheer de Vice-Eerste minister, maar wanneer u vanuit Waremmen naar de luchthaven van Zaventem moet, dan is de kans groot dat u tijdens de spitsuren bijvoorbeeld in Bierbeek een uur in de file moet staan. U moet immers een lus maken rond Brussel om via de ring de luchthaven te bereiken.

Volgens een studie van professor Mortelmans van de KU Leuven moeten er drie supplementaire invalswegen worden aangelegd om het fileprobleem op te lossen. Volgens de studie bedraagt de kostprijs van die werken 300 à 500 miljoen.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, u kan zeggen dat dit een zaak is voor het Vlaamse Gewest. Hier knelt precies het schoentje. Men zegt dat het nationaal gebied is en dat het geprivatiseerd is in de vorm van BATC of dat het is gekoppeld aan het Hoofdstedelijk Gebied Brussel of aan Waals-Brabant. Dat is de eeuwige discussie.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, men zou werk moeten maken van de coördinatie. Volgens ons moeten voor de nationale luchthaven de kredieten ook op nationaal vlak worden vrijgemaakt.

Men heeft het in België steeds over «de havens». De havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn inderdaad belangrijke economische regio's, maar de nationale luchthaven is minstens even belangrijk voor de economie van het land. Men heeft, misschien terecht, heel veel investeringen gedaan in de havens, maar er is te weinig begrip geweest en er zijn te weinig kredieten uitgetrokken voor de verbetering van de toegangswegen naar de luchthaven.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, het zal u wellicht niet verwonderen dat ik een vraag stel over Sabena. Wat is de toestand na de «heelkundige ingreep» van de jongste maanden? Hebt u de indruk dat het «bloeden gestelpt is»? Geeft de fusie met Air France al een beter resultaat te zien? Is de geest binnen de maatschappij goed?

Ik stel die vragen omdat ik tot mijn grote verwondering in een belangrijk dagblad een verklaring heb gelezen van de voorzitter van Sabena, de heer Godfroid. Ik weet niet of deze berichtgeving juist is, maar de heer Godfroid zou te Hasselt, op een vergadering van de Kamer van koophandel, gezegd hebben dat hij, op het ogenblik dat hij voorzitter werd van Sabena, een erfenis heeft gekregen waarin onder meer vervalste balanssen zaten. Ik ken verschillende boekhouders en financiële directeurs die werkzaam zijn bij Sabena en ik veronderstel dat zij niet zo gelukkig zijn met deze uitspraak.

Ik zou graag uw visie daarover kennen, mijnheer de Vice-Eerste minister. Heeft de heer Godfroid op een moment van zwakte iets gezegd dat hij niet zo bedoelde of is het juist dat bepaalde rekeningen of balanssen inderdaad zijn vervalst?

Ik kan het moeilijk geloven, maar zelfs indien hij dat heeft gezegd, dan nog had ik graag uw visie gekend en vernomen of u zich distantieert van de woorden van de voorzitter van Sabena. U begrijpt dat zulke uitlating zeer belangrijk is en bij velen vragen heeft opgeroepen.

Ik zal het hierbij laten, mijnheer de Voorzitter. Ik had beloofd bondig te zijn en meen mijn woord te hebben gehouden. (Applaus.)

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

M. Gevenois. — Monsieur le Président, répondant au souci de rapidité exprimé tout à l'heure, mon intervention sera courte.

La discussion que j'ai eu lieu en commission a été intéressante et les nombreuses questions posées montrent l'intérêt des commissaires pour ces problèmes de communication, dont l'importance grandit chaque jour.

Aujourd'hui, et pour la dernière fois, nous discutons de ces matières, comme nous l'avons fait depuis des années, dans un cadre connu. Demain, des contrats de gestion seront signés avec quatre entreprises publiques, qui auront donc leur autonomie. Plus rien ne sera comme avant. Elles pourront décider de la politique qu'elles mèneront pendant cinq ans — durée du contrat — sans notre avis, sans notre intervention dans leurs décisions.

«En contrepartie de cette autonomie, la loi leur imposera d'assurer des missions de service public et les conditions qualitatives dans lesquelles ces missions devront être accomplies», peut-on lire dans le rapport.

C'est une belle phrase! Mais qu'y a-t-il derrière?

Beaucoup de questions ont été posées à ce sujet en commission. Les commissaires auraient voulu en savoir plus et certains d'entre eux, y compris moi, ont regretté de ne pas être davantage associés à l'élaboration et à la discussion du texte du contrat.

Le projet de contrat, le texte initial, est mis au point par le comité de direction de l'entreprise et vous est soumis, monsieur le Vice-Premier ministre, avant d'être ratifié par le conseil d'administration et, enfin, admis par le gouvernement.

Pour Belgacom, tout est terminé. Le gouvernement a approuvé le contrat de gestion. Dans ce cas, il n'y aura pas de problème; il s'agit d'une entreprise riche qui ne coûtera rien, au contraire, et le personnel est assez rassuré.

Pour la SNCB, dont le contrat a été approuvé par le conseil d'administration, les craintes sont plus vives. La journée de protestation de la semaine dernière est un signe qui ne trompe pas.

Manque d'information! Mauvaises informations! Craintes injustifiées, dit-on.

Vous avez voulu nous rassurer en commission. Vous avez expliqué les onze milliards d'investissement au lieu des treize initialement prévus et je puis admettre votre raisonnement.

Les 36 milliards du budget accordés en compensation des missions de service public, assurés sans modification pendant cinq ans, sont peut-être insuffisants.

Le problème des petites gares est plus inquiétant. Les normes ont été abaissées et certaines régions risquent d'être privées de la possibilité d'utiliser le chemin de fer. Mais le comité directeur trouvera certainement une justification, si besoin en est.

Les 80 p.c. des prestations actuelles, les jours ouvrables, et les 70 p.c. des jours non ouvrables laissent 20 et 30 p.c. des prestations actuelles à la discrétion et à la bonne volonté du comité directeur. Il en fera ce qu'il voudra.

Vis-à-vis du personnel, vous êtes un homme crédible, monsieur le Vice-Premier ministre, mais beaucoup de dirigeants de la société ne le sont plus. Le personnel n'a pas oublié les coups de bâton qu'il reçoit depuis dix ans. Il se méfie, il n'a plus confiance. Moi non plus. Permettez que je m'explique.

Depuis neuf ans que je siége au Sénat, je défends et réclame la modernisation et l'électrification d'un tronçon de ligne de dix kilomètres: Saint-Ghislain-Quiévrain.

Pendant des années, le ministre responsable de l'époque ou la société m'ont répondu que ce n'était pas possible, que cela coûterait trop cher et que ce ne serait pas rentable. Bref, la réponse était négative.

Plus tard, quand on a commencé à étudier le plan Star 21, on s'est livré à une étude sérieuse et complète de l'exploitation de cette ligne. Le résultat fut stupéfiant: en modernisant et en électrifiant cette ligne, elle coûtera, à terme, moins cher que si on continue à l'exploiter comme aujourd'hui.

La réponse est donc positive et on l'inclut dans le plan Star 21. Admettez qu'il y a de quoi douter du sérieux — je suis tenté de dire de l'honnêteté — des responsables à qui nous nous adressons puisque voilà deux solutions différentes à quelques années d'intervalle!

Mais il y a plus, et c'est plus grave. Je viens de faire une triste découverte: je viens de constater que j'avais été trompé depuis des années, comme l'ont été tous les responsables de ma région — qu'ils soient politiques, économiques ou sociaux — au sujet d'un problème vital pour toute ma région. Je l'ai évoqué en commission et j'en ai parlé plusieurs fois à cette tribune. J'en ai également discuté, il y a deux ans, en réunion Chambre et Sénat avec le ministre de tutelle de l'époque et avec l'administrateur délégué. Ce problème, c'est la liaison de Mons avec la ville frontalière la plus proche à l'ouest du Hainaut: Valenciennes.

Si la liaison existe toujours, elle n'est plus exploitée depuis 1950 pour les voyageurs. Personne, aujourd'hui, ne sait expliquer pourquoi le trafic voyageurs fut arrêté alors que le trafic marchandises continuait.

On a ensuite interrompu le trafic marchandises «trains complets» pour laisser les «diffus», puis on a tout arrêté. Tout a été progressif... Progressivement négatif!

Cette liaison avec Valenciennes est pourtant réclamée par toutes les forces vives de la région. Le potentiel voyageurs est assuré. Des comptages sérieux ont été faits et révèlent des chiffres/voyageurs suffisants. Ces chiffres sont les mêmes que ceux

d'autres relations transfrontalières. Les universités de Mons et de Valenciennes collaborent. Les travailleurs se déplacent dans les zones frontalières. La télévision locale de Mons-Borinage a un contrat avec le Valenciennois pour assurer les émissions locales.

En France, beaucoup de groupes sont également demandeurs, mais un groupe important s'y oppose, à savoir la SNCF. Comme la voie est à remettre en ordre sur treize kilomètres en France contre quelques hectomètres en Belgique, c'est la SNCF qui détient la clé du problème.

Son refus est assez étonnant, quand on sait que le TGV arrivera à Valenciennes bientôt et qu'une clientèle importante est à prendre dans la zone située entre Mons et Valenciennes, avec ses 350 000 habitants.

Mais il y a un accord entre les deux sociétés, la SNCB et la SNCF, et c'est ici que se situe ma désagréable surprise! Le transport des marchandises en provenance du tunnel sous la Manche et devant être acheminées vers l'Allemagne, descendrait le long de la frontière, jusqu'à Aulnoye-Jeumont pour rejoindre Erquelinnes et Charleroi, empruntant ainsi pratiquement le chemin le plus long!

La SNCF évite de la sorte Lille, ce qui lui donne satisfaction, cette ville étant déjà engorgée. La SNCF y gagne financièrement puisqu'elle allonge son trajet.

La SNCB, quant à elle, va déboursier un milliard pour la mise en état de treize ponts sur la Sambre et les travaux dureront neuf à dix ans, pour autant qu'on les termine! Mais pendant ce temps, de très importants retards sont enregistrés au niveau de l'acheminement des marchandises.

De plus, la SNCB obtient de la SNCF confirmation « qu'elle ne change rien à sa position en ce qui concerne le service de Valenciennes et qu'elle est d'accord de démonter la voie entre Quiévrain et Valenciennes ».

En clair, cela veut dire qu'à la suite des accords intervenus, la SNCF ne demandera pas qu'on poursuive l'électrification en direction de Valenciennes.

Ce problème avait été soulevé, inconsciemment sans doute, par un collègue député flamand, dans une question écrite en mai 1991. Elle était libellée comme suit : « ... Le deuxième itinéraire possible implique un long détour par Aulnoye-Erquelinnes-Charleroi-Liège-Montzen-Aix-la-Chapelle. La SNCF opte pour cette solution, car elle permet d'éviter Lille, qui est au bord de la saturation. Ce trajet procure davantage de revenus à la SNCF. La SNCB a marqué son accord il y a quelques années, après que des négociations ont été menées en vue d'une électrification du tronçon Saint-Ghislain-Quiévrain et à condition qu'il ne soit jamais demandé de continuation en direction de Valenciennes... »

Ce député n'a pas reçu de démenti. Quant à moi, je n'ai pas reçu de réponse à ma question dans le rapport de commission. Il y en avait pourtant une, mais elle n'y figure pas. Elle n'y figure pas parce qu'elle est tout simplement anormale et — pour reprendre le terme utilisé par les commissaires présents — scandaleuse.

Je crois pouvoir dire que tous les sénateurs présents en séance de commission ont partagé mon sentiment qu'il était honteux de répondre ainsi en quatre mots et en des termes ne signifiant rien.

Vous comprendrez, monsieur le Vice-Premier ministre, pourquoi je n'ai plus confiance. La raison en est un passé lourd à porter. Vous ne sauriez plus rien changer pour l'ensemble du projet. Tout a été décidé. Mais je persiste à croire que relier Valenciennes à Mons et à Bruxelles est encore possible.

Je vous demande d'envisager de prendre une initiative, comme l'avait proposé le ministre français Chérèque alors en exercice, et de tenter de réunir autour d'une table tous ceux qui sont concernés par ce problème, qu'ils soient ou non favorables à la réalisation de cette liaison. Je ne doute pas un instant de la réponse de votre collègue chargé des Affaires européennes qui a déjà signé le protocole d'accord Pacte, si vous lui demandiez sa collaboration — il a d'ailleurs, le jour même de la signature, regretté ce manque de

liaison entre le Hainaut et Valenciennes. Vous pourriez ainsi rendre un immense service à toute une population qui vous estime d'ailleurs mais qui vous en saurait gré parce qu'elle a besoin de reprendre espoir et vitalité.

Le groupe socialiste votera le budget, mais en ce qui me concerne, j'attendrai votre réponse pour déterminer ma position. (Applaudissements.)

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

De heer Kuijpers. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil in de bespreking van deze sectie in het bijzonder het SST-dossier aansnijden. U had van mij waarschijnlijk niet anders verwacht.

Allereerst heb ik enkele vragen bij de groep-Planning, een bij het ACV aanleunende groep, gevestigd in Brugge en beheerd door een aantal knappe mensen, zoals dat ook het geval is bij « Mens en Ruimte » en « Stabo », namen die ons zeer vertrouwd in de oren klinken. Deze groep mag nu in opdracht van de NMBS of van u, mijnheer de Vice-Eerste minister, de gemeenten « afdoen ».

In Herent beluisterden we de groep-Planning met haar plannen. Het kan ook moeilijk anders met zo'n naam! De groep heeft het meteen over grote parkeerruimten en infrastructuurwerken in onze gemeente en daarbuiten.

Eens te meer is men rond een belangrijk werk bezig te plannen buiten de basis, de inwoners en hun administratie om. NMBS-ingenieurs komen naar de gemeenten en zetten er semi-officiële diensten op met het bestuurscollege. Dan liggen de zaken vast voor een goed deel! Wat doe je dan als goede democraat? Je gaat op zoek naar informatie bij de gemeentebestuurders, die de handen in de lucht steken en beweren dat die onderhandelingen hen tot niets verbinden.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, graag vernam ik met welke bedoeling de groep-Planning de gemeentebesturen met allerlei plannen blijft aflopen. Wie betaalt dit? Welke verbintenissen kunnen zij aangaan?

Een tweede reeks vragen heeft betrekking op werken in de kanaalzone te Wilsele. De heer Valkeniers heeft reeds goede, indringende vragen gesteld over Lembeek. Ik wil die vragen situeren in het Leuvense. In de kanaalzone te Wilsele is men volop bezig een zone van zes hectaren voor ontwikkeling vrij te maken tussen de Processiestraat, de Spaarzaamheidstraat en de Kolonel Begaultlaan. De ontwerper aangeduid door het stadsbestuur, is de GOM. In dit dichtbevolkt gebied is zes hectaren niet weinig. Voor zover de plannen mij bekend zijn, moet de SST gedeeltelijk door dit terrein komen. Er moet ook een verbinding komen met de A2. Ik vernam dus graag hoe de zaken staan in dit gebied.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, u kent de oplossing die wij voorstaan voor de SST. U bent de tweede minister die wij over de SST moeten interpellieren. Ik durf dus nog eens in dezelfde argumentenboom te klimmen. Iedereen is mijns inziens de mening toegedaan dat Vlaams-Brabant vol zit. Wij moeten beginnen denken in termen van een megalopolis. Alle grote infrastructuurwerken in deze Brabantse regio moeten tot en met worden beoordeeld op hun omgevingswaarde en op hun dienstbaarheid. Ik pleit voor een ondergronds traject voor de SST in de bebouwde gebieden. Ik denk hierbij aan delen in Zaventem, aan een deel van Kortenberg en zeker aan Herent. In Leuven kan de SST technisch gezien aansluiten op de open geul, die kan worden overdekt.

Ik heb hierbij twee concrete, technische vragen. De oplossing die wij voorstellen, is natuurlijk een stuk duurder. Laten wij echter eens naar de toekomst kijken. Wanneer je Parijs of Londen binnenkomt, dan kun je aansluiten op een degelijk metronet. Die metro's werken zeer goed. Toen men in de negentiende eeuw in die steden aan de metrowerken begon, vond bijna iedereen dat fantasisch. Dit is onjuist gebleken. De deugdelijkheid ervan is nu bewezen.

Zouden ook wij niet best stadjes als Waver, Ninove, Mechelen en Leuven beschouwen als een deel van een megalopolis, verweven in Vlaams-Brabant rond de negentien gemeenten van Brussel? Dertig procent van alle centraal verkeer komt immers uit deze zone. Willen wij de files oplossen, dan zullen wij moeten zorgen voor een goed openbaar voor-hoofdstedelijk verkeersnet.

Wij hebben bovendien in Zaventem een wereldluchthaven, in Leuven een werelduniversiteit en er is onze hoofdstad. Is het nu zo gek om dergelijke gebieden ondergronds voor het spelspoor te verbinden? Wij zullen al onze bovengrondse sporen nodig hebben voor het voor-hoofdstedelijk verkeer. Ik weet het, het is een kwestie van geld, geen kwestie van techniek. Men moet niet zeggen dat het om zeer grote werven gaat. Wanneer men, zoals in Antwerpen, de boorschildmethode toepast, is de boorput bijzonder klein. In de kleiachtige Brabantse grond kan zeer snel worden geboord. Er is echter de prijs. Daar wil ik even blijven bij stilstaan.

Onze collega, de heer Clerdent, is niet hier. Hij verdedigt als Waal met betrekking tot de SST alles en nog wat voor Luik. Wanneer de Luikse belangen boven komen, dan staat voor hem hier de zaal figuurlijk in vuur en vlam. Maar, mijnheer de Vice-Eerste minister, u weet toch dat er in het station van Leuven dubbel zoveel reizigers op- en afstappen dan in Luik? Leuven is het vierde belangrijkste station van ons land. Vandaar dat een meerinvestering volledig verantwoord is.

Ik wil daarvoor hier graag een oproep doen. De belangen van Zaventem zijn in de Senaat goed behartigd. De belangen van Leuven-station bovengronds moeten worden bekeken in het kader van het plateau dat daarboven kan worden gegoten. Wij staan voor de federalisering van Brabant. Er is in de Senaat bijna niemand meer die dat betwijfelt. De Staat, zoals hij is geconcipeerd met de huidige provincie Brabant, is onbestuurbaar. Als Brabant kan ik u zeggen dat men met de huidige Brabantse wirwar als burger niet meer gediend is. Brabant moet worden gesplitst. Dat is duidelijk. Alle partijen hebben zich daarover uitgesproken.

Meteen rijst de vraag waar het centrum van Vlaams-Brabant zal worden ontwikkeld. Men kan er bijna niet te buiten dat het Leuven zal zijn. Waar zal de Vlaams-Brabantse administratie dan worden gecentraliseerd? Weer eens nieuwe grond innemen? Weer een nieuwe verkeersproblematiek scheppen? Neen, zij kan worden gehuisvest op het hectarengroot plateau dat de spoorweggeul te Leuven kan overdekken. Het sluit aan bij het ruim cultureel centrum van de Abdij van Park en bij de Groene Long ex-Leopoldspark/Vijverpark, wat daar helemaal niet stoort. De autoweg kan aldus worden ontlast en zo is er ook een goede aansluiting op de SST voorhanden, indien die er toch moet komen.

Ook in Bierbeek rijzen problemen. Komt daar een verzonken SST? Gaat het viaduct al dan niet worden gegoten? Graag vernam ik wat daar zal gebeuren.

Degenen die met het dossier bezig zijn hebben mij ingefluisterd dat momenteel alles in een knoop zit en dat er vragen rijzen omtrent de verbinding Brussel-Keulen over Luik. Ook daarover kreeg ik graag informatie.

Het tweede deel van mijn uiteenzetting gaat over een infrastructuurprobleem waar heel wat gemeenten in Brabant maar ook elders mee te maken hebben. Het zal hier gek klinken maar het gaat om de bescherming van onze Brabantse leemmantel, maar ook deze in Haspengouw enzovoort. Wij hebben bijzonder goede leemmantels. En ook zware regenval. De regenval van de jongste dagen zit iedereen nog dik in de kleren. Ik wil de tientallen tonnen goede leemmantelaarde die in de Vlaams-Brabantse gemeenten is weggespoeld niet tellen. Er is een enorm erosieprobleem. Ik verwijs hier naar het verdienstelijk werk op wereldformaat van wijlen professor Jan De Ploey uit de KUL. Hij heeft als eerste gewezen op het belang van de ploegmethodiek ten aanzien van de teelten en de leemmantel. Er wordt gepraat over de zuiverheid van de ondergrondse watertafels, over de lucht en terecht maar men zwijgt over de mantel van Moeder Aarde.

Dit heeft natuurlijk te maken met bepaalde monopolistische landbouworganisaties die de boeren de raad gaven zwaar te bemesten en diep te ploegen met gesofisticeerde landbouwtuigen, met het gevolg dat de jongste dertig jaar de erosie sterk is toegenomen, zoals wijlen professor Jan Deploey heeft aangetoond.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik pleit voor een bescherming van die leemmantel. U zou bijvoorbeeld via een richtlijn aan de ondergeschikte besturen, de gemeenten en de provincies, kunnen vragen die bodemerosie via een aantal maatregelen te beperken. En het gaat hier zeker niet op zich te verschuilen achter het excuus dat het hier een federale materie betreft die onder de bevoegdheid van de Raden valt. Elkeen moet zijn verantwoordelijkheid nemen.

De problemen die we aangesneden hebben liggen ons niet alleen aan het hart, de Volksuniefractie wil ook zien dat ze op een verstandige manier worden aangepakt. (Applaus.)

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

De heer Monset. — Mijnheer de Voorzitter, in de eerste plaats wens ik de heer Quintelier te feliciteren voor zijn degelijk verslag.

Namens de PVV-fractie zal ik twee onderwerpen belichten, namelijk de Regie van de Post en RTT-Belgacom. De bespreking van deze uitgavenbegroting voor de RTT wordt overschaduwd door het vorige week gesloten beheerscontract tussen RTT-Belgacom en de regering. Dit contract is alleszins ambitieus en ten opzichte van de huidige prestaties zijn de nieuwe kwaliteitsnormen zeer hoog. Ook wil de regering via een investeringsfonds van de RTT een hogere financiële inbreng dan aanvankelijk gepland. Ik constateer tevens dat de RTT-Belgacom zich voorlopig weet af te dekken tegen een directe tussenkomst van de regering bij het plaatsen van bestellingen en dat de RTT zich weet te verzekeren tegen pensioentransfers naar de andere overheidsbedrijven.

Laten we ons niet al te veel illusies maken: de toegekende autonomie is ook voor een stuk oogverblindend, want al wordt de regie voortaan RTT-Belgacom genoemd, het is en het blijft een staatsbedrijf in handen van de Belgische overheid. Zo behoudt de NV Belgacom het volledig monopolie over de infrastructuur voor het openbaar telefoonverkeer. Hierbij horen ook de mobilfoon, het telexverkeer, de telegrafie, de vaste verbindingen en de radiobeleiding. Ook de toegang tot het DCS-net, de elektronische post dus, hoort daar tot het einde van het jaar bij.

De regering heeft de voorbije jaren slechts onder druk van de Europese Gemeenschap het Belgacom-monopolie enigszins verlicht. Zo worden nu geliberaliseerd: de videotekst, de privécentrales en de eindapparatuur. Wat indien de EG nieuwe richtlijnen oplegt met het oog op een verdere liberalisering? Kan Belgacom zich — rekening houdend met het beheerscontract — aanpassen aan deze eventuele nieuwe supranationale richtlijnen zonder al te veel nadelige gevolgen voor de gebruiker?

Voor het grote publiek zijn de kwaliteitsnormen opgelegd in het beheerscontract allicht het belangrijkste. Hier liggen de ambities zeer hoog met als mogelijk gevolg het niet-halen van de vooropgestelde doelstellingen en dus ontgoocheling bij het publiek.

Zo is immers bepaald dat tegen einde 1996 90 pct. van de aanvragen binnen de vijf dagen gunstig moeten worden beantwoord. Dat is een onwaarschijnlijke verbetering vergeleken met de wachtlijsten die wij nu kennen, 53 803 aanvragen in februari 1990 en nog 31 000 aanvragen eind 1991. Hopelijk is het plan niet te ambitieus. Dat zou schadelijk zijn voor het vertrouwen van de abonnee.

Ook inzake storingen zijn de nieuwe normen vrij streng. Tegen het einde van het beheerscontract mag het storingspercentage over het geheel van de aansluitingen niet hoger liggen dan 8, dat is anderhalf minder dan nu. Hopelijk liggen ook hier de normen niet te hoog.

Merkwaardig is wel dat de mobilfonie nog niet aan kwaliteitsnormen is onderworpen. Daarvoor heeft Belgacom zich zelf respijt gegeven tot 1994. Dit lijkt mij een vrij eigenaardige beslissing, zeker als ik in deze uitgavenbegroting een investeringskrediet terugvind van om en bij de 1,6 miljard frank voor het installeren van meer dan 500 supplementaire basisstations over het gehele Belgische grondgebied om op het paneuropese mobilfoonsysteem de kleine, echt draagbare mobilfoon toestellen te kunnen gebruiken die vanaf midden 1992 op de markt komen. Schuilt hierin geen tegenstrijdigheid? Waarom zal de mobilfonie pas vanaf 1994 aan de kwaliteitsnormen worden onderworpen?

Inzake tarifiering kiest men voor een korte benadering in ruil voor de specifieke benadering per tarief. Dit zou betekenen dat per korf de tarieven niet meer mogen stijgen dan de inflatie, maar wat gebeurt er binnen de korf zelf? Zijn er daarvoor afspraken? Zou Belgacom bijvoorbeeld om de internationale concurrentie het hoofd te bieden, kunnen beslissen de kostprijs van internationale gesprekken te verhalen op communicaties in het binnenland, op het abonnementsgeld of op de aansluitingskosten? In het beheerscontract worden alleen de verhoudingen tussen de tarief-fluctuaties vastgelegd. Kan dit als gevolg hebben dat de voor 1992 aangekondigde tariefdaling voor een totaal bedrag van 1,7 miljard wordt opgeschort, wat toch een negatief effect zou hebben op het klantvriendelijke imago dat Belgacom wil hebben?

Op het vlak van de pensioenen is het beheerscontract interessant. Belgacom zou voortaan zelf de pensioenen betalen uit de exploitatie, al is er expliciet gezegd dat de Staat zich ertoe verbindt Belgacom geen enkele financiële inspanning op te leggen die meer bedraagt dan de last die voortvloeit uit de toepassing van de voor zijn personeel geldende pensioenregeling en dat aan die inspanning geen enkele andere bestemming zal worden gegeven.

Belgacom wil inzake fondsvorming voor de pensioenen het repartitiesysteem vervangen door een kapitaliseringssysteem. Tegen de huidige tarieven van de verzekeringssector zal dit op 15 jaar 100 miljard extra kosten. Wordt naast deze pensioenfondsvorming ook gedacht aan een globaal fonds voor de zogenaamde modernisering van de overheidsbedrijven? Is het juist dat hiervoor 3 miljard frank vanuit de RTT zou worden getransfereerd naar hoofdzakelijk de NMBS en De Post? Komt hierdoor de autonomie van Belgacom niet in het gedrang? Zal de zogenaamde financiële solidariteit onder de autonome overheidsbedrijven geen aanleiding geven tot onverschillige onverantwoordelijkheid?

Goedwerkende autonome overheidsbedrijven zullen alsmaar meer uitgenodigd worden solidair te zijn met de overheidsbedrijven die het minder goed doen, waardoor de middelen voor toekomstgerichte investeringen zullen ontbreken.

Dit soort overeenkomst laat mij veronderstellen dat het toch niet om een echt autonoom privé-bedrijf gaat, ook al is er een beheerscontract gesloten. Hoe ambitieus en vernieuwend het beheerscontract voor Belgacom ook is, het is toch maar een omschrijving van de taken van de openbare dienst.

Deze taken zijn ongeveer dezelfde als de huidige activiteiten en worden quasi exclusief voorbehouden aan deze overheidsbedrijven. Hierdoor wordt het relatieve van de autonomie duidelijk, althans wat de taken betreft, en worden de beheerscontracten nog relatiever, zeker als men bedenkt dat een financiële solidariteit onder de autonome overheidsbedrijven zou kunnen worden ingevoerd.

Ook stel ik vast dat de gunning van de opdrachten, de financiële structuur, de bestemming van de eventuele nettowinsten, de beleggingen in buitenlandse munt, de aanstelling van de raad van bestuur, de aanstelling van directiecomités, de aanstelling van de toezichtsorganen, de aanstelling van de commissarissen-revisoren en de aanstelling van de paritaire comités nog steeds tot de bevoegdheid van de regering en van de voogdijminister behoren.

Dit betekent noch min noch meer dat het beheerscontract, gesloten tussen de minister en «zijn» raad van bestuur, samen met de maximale verankering bij de Staat van het aandelenkapitaal of van het eigen vermogen, ervoor zorgt dat de politieke betutteling wordt bestendigd. Politieke en niet-bedrijfseconomische criteria zullen de verdere toekomst van onze zogenaamde autonome overheidsbedrijven bepalen.

Hoe alles dus weer bij het oude blijft, of misschien toch weer niet! Door de beheerscontracten wordt het misschien mogelijk de minder positieve beslissingen af te wentelen op de beheersorganen, waardoor de verantwoordelijkheid niet meer zo duidelijk bij de politici ligt.

Over de krachtlijnen van de begroting voor de Regie der Posterijen, lees ik in de beleidsnota dat de modernisering van het postbedrijf en de commerciële aanpak en het personeelsbeleid de fundamentelementen zijn waarop de Regie der Posterijen in 1992 verder wordt uitgebouwd.

Dit zijn lovenswaardige krachtlijnen die schril afsteken tegen de financiële ondoorzichtigheid van de Belgische Post. Zo open de beleidsvoering wordt voorgesteld, zo gesloten is het financieel beleid. Getuige hiervan zijn de jaarverslagen waar telkens wel precies staat aangeduid hoeveel brieven, briefkaarten, drukwerken en pakjes het voorbije jaar werden verstuurd, maar waar met geen woord over de rendabiliteit van de verschillende afdelingen van De Post wordt gerept. De Regie der Posterijen telt twee grote afdelingen: de brievenpost en de financiële post. De brievenpost staat in voor de verzending van brieven, kranten, tijdschriften en andere poststukken. De financiële post omvat het Bestuur der Postchecks en staat in voor een reeks diensten, gaande van de storting van geldbedragen op boekjes van de ASLK en de uitgifte van postwissels, tot de verkoop van loterijbiljetten en de uitreiking van visverloven.

Als we nu het dienstjaar 1990 nader in ogenschouw nemen, blijkt dat De Post in het jaar 1990 het verlies van 2,3 miljard frank op haar financiële activiteiten, waaronder de postcheck, met de winst van 2,6 miljard frank op de brievenpost dekte. Vorige sprekers hebben dit al aangevallen en ook de Belgische banken hebben in het verleden herhaaldelijk tegen deze werkwijze geprotesteerd. Zal de minister, eens het beheerscontract voor de RTT afgesloten, nog dergelijke interne transfers kunnen doen?

Merkwaardig is ook dat men niet precies weet welke activiteiten binnen de financiële post het meest verlieslatend zijn. Tot in 1988 maakte De Post op haar interne exploitatierekening een duidelijk onderscheid tussen de resultaten van de postcheck en de rest van de financiële post. Sinds een tweetal jaar gebeurt dat niet meer. Waarom werd de politiek van de financiële ondoorzichtigheid gehanteerd? Waarom stapte men af van een separate resultatenrekening voor postcheck en brievenpost? En waarom werd het jaarverslag 1991 van De Post nog niet gepubliceerd?

Inzake de bezorging van de dagbladen lijkt het mij eveneens weinig duidelijk wat er in de nabije toekomst te gebeuren staat. Bekend is dat de krantenuitgevers door hun adviesbureau een algemeen plan voor de distributie van kranten hebben laten uitwerken. Hoeveel staat het met de idee tot de oprichting van een joint-venture tussen De Post en de krantenuitgevers? Zal de verzending van kranten en tijdschriften als een openbare dienst worden beschouwd, of zal De Post een afzonderlijk contract sluiten met de overheid om de financiering ervan te regelen?

Tenslotte zou ik het nog even hebben over het toekomstig personeelsbeleid. Het is bekend dat, indien al onze postbeambten tegelijk de vakantie- en compensatiedagen waarop zij nog recht hebben zouden opnemen, men de PTT best twee volle maanden zou kunnen sluiten. Elke postbediende heeft immers nog recht op 42 vrije dagen.

In verband met deze structurele personeelsproblemen lees ik in de beleidsnota dat men in de Regie der Posterijen wenst over te gaan tot regionaal georganiseerde rekruteringen voor postbodes en dat men de mogelijkheid overweegt om op een ruimere schaal contractuelen aan te werven. Op welke basis zal men deze contractuelen rekruteren? Welke zijn de selectiecriteria? Richt men interne examens in of niet? Zal men een beroep doen op laureaten van het Vast Wervingssecretariaat? En zo het Vast Wervingssecretariaat over geen of onvoldoende laureaten mocht beschikken, zal men, wanneer men tijdelijken in dienst neemt, het Vast Wervingssecretariaat dan vragen examens in te richten? Zullen de laureaten dan bij voorrang de plaatsen bezetten die contractuelen hadden ingenomen?

Mijnheer de Vice-Eerste minister, uw beleidsnota zet de deur open voor de willekeur van de politieke aanstellingen. Kan u ter zake bevestigen dat men op termijn ook hier de weg van de statutaire aanwerving zal bewandelen?

Ik besluit met nogmaals te verwijzen naar de vele vraagtekens die ik in de loop van mijn betoog heb geplaatst. Er staan vraagtekens bij de goede werking van de PTT op korte termijn, zowel inzake financiële structuur als personeelsbeleid, vraagtekens bij de achtergronden van een «echte» autonomie van de overheidsbedrijven. Al deze vraagtekens geven aanleiding tot zoveel onzekerheden, die het de PVV-senaatsfractie niet toelaten deze uitgavenbegroting voor de PTT goed te keuren. (Applaus.)

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

De heer Desutter. — Mijnheer de Voorzitter, wat het verslag betreft, sluit ik mij eerst en vooral aan bij de vorige sprekers. Het was voor de heer Quintelier zeker geen gemakkelijke taak om al de punten die in de commissie werden besproken netjes te ordenen in het verslag.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, de overheidsbedrijven die onder uw bevoegdheid vallen moeten in de eerste plaats worden uitgebouwd ten behoeve van een goede service voor de burger. Het beleid dat door de verschillende overheidsbedrijven wordt gevoerd, moet op een snelle en efficiënte wijze kunnen inspelen op de reële behoeften van de burger en moet aan de noden kunnen voldoen.

Een van de bedrijven waarvoor in de toekomst één beheerscontract met de Staat zal gelden is de NMBS. Mijnheer de Vice-Eerste minister, in de commissie voor de Infrastructuur hebt u duidelijk gezegd dat de NMBS de kwaliteit van het transport van de reizigers zal moeten opdrijven, zowel wat comfort als wat regelmatigheid betreft. U hebt er aan toegevoegd dat op het vlak van de ontvangst van de reiziger, op het vlak van de netheid, de veiligheid en de toegankelijkheid nog heel wat voor verbetering vatbaar is.

Het is u echter ook bekend dat de exploitatierekening van de NMBS een structureel tekort vertoont. Dit tekort is echter niet gelijkmatig verdeeld over de noordelijke en zuidelijke districten. Wellicht moet een nieuwe saneringsoperatie worden doorgevoerd. Indien dit zou gebeuren door een vermindering van de tewerkstelling, dan wil ik u er toch op wijzen dat er thans in de twee noordelijke districten een onderbezetting bestaat tegenover een overbezetting in de zuidelijke. Een besparing op het personeel kan dus niet in het noorden van het land, zolang deze niet is gebeurd in het zuidelijke deel.

Het onevenwicht is echter ook op andere vlakken te merken. In de lijst van de stations stellen wij vast dat er in de zuidelijke districten meer dan 100 stations zijn met minder dan 150 reizigers per dag, tegenover een vijftigtal in Vlaanderen.

Het beheerscontract vermeldt in artikel 14: «de eventuele afschaffing van de bediening van stopplaatsen kan slechts progressief worden uitgevoerd op basis van een financiële en sociale balans die alle parameters welke de besluitvorming kunnen beïnvloeden, integreert.»

Het is duidelijk dat ook hier geen besparingen kunnen gebeuren in de noordelijke districten zolang er in het zuidelijk landsdeelte geen inspanning wordt geleverd om op hetzelfde niveau te komen.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, het Vlaams landsdeelte wordt elke dag geconfronteerd met toenemende verkeersproblemen. Vooral de toegangswegen naar het hoofdstedelijk gebied zijn op de piekuren verzadigd. Mogen wij u vragen de NMBS ertoe aan te zetten in deze gebieden een grotere bijdrage te leveren in het opvangen van de verkeersbehoeften?

In artikel 32 van het beheerscontract wordt de stads- en voorstadsbediening van Brussel behandeld. Daarin wordt de oprichting bevestigd van een *task force* die de lijn Schaarbeek-Etterbeek-Halle bestudeert. Die *task force* bestaat uit vertegenwoordigers van de NMBS, Verkeerswezen en de Brusselse Executieve. Die *task force* moet ook de bediening van Brussel bestuderen door de lijnen 50 uit Aalst, 60 uit Dendermonde, 25 uit Mechelen, 36 uit Leuven en 123 uit Geraardsbergen. Het is onaanvaardbaar dat de Brusselse Executieve mee zou adviseren of beslissen over ruim de helft van het reizigersvervoer in Vlaanderen zonder dat de Vlaamse Gemeenschap inspraak heeft.

Mag ik u vragen, mijnheer de Vice-Eerste minister, om ook de Vlaamse Gemeenschap en eventueel de Franstalige Gemeenschap op te nemen in deze *task force* voor het vervoerprobleem in het Brussels?

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik ben ervan overtuigd dat u met mijn opmerkingen rekening zult houden. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Verreycken voor zijn interpellatie tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven over «de vertraging bij de ingebruikname van het nieuwe postsorteercentrum Antwerpen X».

De heer Verreycken. — Mijnheer de Voorzitter, men heeft bevestigd deze interpellatie toe te voegen aan het hoofdstuk betreffende de begroting. Het onderwerp van mijn interpellatie spreekt de verschillende commissieleden die dit onderdeel hebben behandeld, duidelijk aan. Dat blijkt trouwens uit het verslag. Nochtans vind ik in het verslag geen rechtstreeks antwoord op mijn vragen.

Mijnheer de minister, het is niet mijn bedoeling u negatieve of afkeurende opmerkingen te ontkloken aan het adres van uw voorganger. Dat zou gemeen zijn. Het is louter mijn bedoeling informatie te bekomen over de huidige stand van zaken.

Het is duidelijk dat «tante Pos» ziek is, doodziek. Dat blijkt trouwens uit de wijze waarop de postbedeling wordt georganiseerd. Ik heb dit probleem gisteren nog aangehaald. Wanneer ik 's avonds pas mijn ochtendpost krijg, met een verslag dat dezelfde dag nog in openbare vergadering wordt besproken, is het moeilijk om de informatie vooraf nog door te nemen. Ondanks alle vertwijfelde en goedbedoelde pogingen vanwege het personeel zelf, wordt de concurrentie vanwege goed georganiseerde privékoeriersdiensten in grootsteden zoals Antwerpen alle dagen groter.

In Antwerpen moeten de postmensen immers werken in catacomben onder het Centraal Station, deels in de verouderde gebouwen op de Groenplaats, deels in een chaotisch gebouwencomplex nabij het Ooststation. Verouderde sorteermachines, een demotuerende infrastructuur, tempovertragende overheidsinsameling en een logge administratie werken de demotivering van het personeel in de hand.

Dit is ergerlijk, gezien de sleutelfunctie die Antwerpen vervult in het ganse postnetwerk van Vlaanderen.

Ik herhaal: «tante Pos» is doodziek.

Er werd echter een remedie gevonden. Een nieuw gebouw, met nieuwe sorteermachines, parkeerplaatsen voor de deur, plaats voor het vrachtwagenpark, binnenrijdende posttreinen. Het klonk allemaal te mooi om waar te zijn. Het leken immers allemaal wapens om van De Post een efficiënt bedrijf te maken. De twijfelaars kregen schijnbaar ongelijk. In Berchem, vlakbij het station, verrees een urbanistische draak, een bunkerachtige constructie, die toch de indruk wekte dat de overheid het probleem van de moeizame postwerking onderkende en dat de oplossing nabij was.

In december 1990 stond de bunker klaar voor afwerking. Pas dan ontdekte de overheid blijkbaar dat het overbrengen van de oude sorteermachines niet meer mogelijk was, want pas dan werd een aanbesteding uitgeschreven voor nieuwe sorteermachines. Uit de drie inschrijvers die beantwoordden aan de normen en de eisen van de aanbesteding, koos de administratie van De Post voor de apparaten van AEG. Voor circa 425 miljoen frank werden OCR-videosorteermachines aangeboden. De biding omvatte de levering van machines voor Antwerpen X en voor Charleroi X.

Maar ook dit is Belgisch, want het degelijke en grondige onderzoek door De Post van de ingediende prijsoffertes, het onderzoek dat dus AEG als de meest interessante bieder aanwees, werd koudweg afgewezen door de minister. De minister besliste om de eigen postmensen voor joker te zetten, wees hun advies af en veroordeelde tegelijk de gewone postbedieners tot het verder ploeteren vanuit hun catacomben.

De burger begrijpt hier niets van. De burger, die toch al geen hoge dunk heeft van het politieke gebeuren, wordt hier gesterkt in zijn vermoeden van malversaties. De burger die elke politicus verbindt met smeergelden en gunsten aan politieke vrienden, krijgt hier voedsel voor zijn verdenkingen. De totale onduidelijkheid, het waas van ondoorzichtigheid, het zich boven alle normen verheven voelen van de overheid, maken alle verbale belijdenissen van «een nieuwe politiek» tot een lachertje.

Gedurende de volgende achttien maanden zal een spookbunker Antwerpen sieren. Vermits de Raad van State op 19 mei 1992 de niet-aanvaarding van de oorspronkelijke prijsbieding vernietigde, vermoed ik dat nu toch AEG zal kunnen beginnen aan de installatie van het gebouw in kwestie, waardoor de «onrendabiliteit» van het gebouw kan worden beperkt tot de achttien maanden die het bedrijf nodig blijkt te hebben om productie en installatie te waarborgen.

Zoals de zaken er nu uitzien, zal de bunker in 1994 in gebruik kunnen worden genomen, enkel indien verdere vertragsmanoeuvres uitblijven.

Ik stel de minister dan ook de volgende vragen.

Welke waren de redenen voor het niet-aanvaarden van het advies vanwege de Postdiensten, een advies dat voorstelde het AEG-bod te aanvaarden?

Wanneer zal het postsorteercentrum Antwerpen X definitief in gebruik worden genomen?

In de marge passen hier bijkomende vragen, die onlosmakelijk met dit dossier zijn verbonden.

Wanneer zullen de nieuwe postsorteermachines te Charleroi worden geïnstalleerd, gezien de initieel gelijktijdige offerte? Bestaat misschien de mogelijkheid dat Alcatel te Charleroi begunstigd wordt, en dat AEG enkel Antwerpen X moet installeren, tegen de prijs die bepaald was voor de dubbele levering?

Vooraf het eerste deel van deze vraag in de marge interesseert mij.

Deze «histoire belge» is trouwens helemaal niet uniek. Er schort gewoon heel wat aan het systeem van overheidsopdrachten. De ondoorzichtigheid ervan, de «haast-u-langzaam»-overheidshouding, de afschuwelijke administratieve rompslomp, de «formuliritis», zijn even zovele symptomen van overregulerende overheidsbemoeienis. Ook de zeer eigenaardige werkwijze bij de toewijzing van papierleveringen, aangekaart door collega Van Walleghem, wijst in de richting van potjes die gedekt moeten blijven. Vermits dit dossier echter aan het Rekenhof is doorgegeven, wil ik de besluiten van het hof afwachten, alvorens daarover te praten.

Ik had op mijn lijst verschillende voorbeelden staan van «eigenaardigheden» bij de toewijzing van overheidsopdrachten. Maar ik zal met één oog op de klok deze voorbeelden niet aanhalen en besluiten met vast te stellen dat dezelfde eigenaardige werkwijze, die in de verschillende voorbeelden terug te vinden is, zich schijnbaar ook afspeelde in deze postgeschiedenis.

Om totaal onduidelijke redenen zette een minister al het gewicht van zijn ambt in, teneinde een beslissing te manipuleren.

De Raad van State, die keek naar het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel, en tegelijk naar het eerlijk navolgen van de aanbevelingsnormen, vernietigde de nieuwe aanbesteding die de minister uitschreef.

Lijkt het de minister niet aangewezen om, in het licht van overheidsbemoeiingen die vertragend en inefficiënt werken, het woord «privatisering» niet langer als een vloek te beschouwen en zich niet langer te verschuilen achter semi-privatiserende beheerscontracten?

Lijkt het de minister bijvoorbeeld, in het licht van de efficiënte werking van privé-postdiensten en privé-koerierdiensten, vooral in het Antwerpse, niet aangewezen om volledige autonomie voor De Post te overwegen, teneinde bemoeizieke en blijkbaar foutieve ministeriële beslissingen te voorkomen?

Lijkt het de minister tenslotte niet aangewezen om alles in het werk te stellen teneinde de vakbekwame postbeambten te bevrijden van een logge, doodzieke overheids-«tante Pos»? (Applaus.)

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

M. Coëme, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques. — Monsieur le Président, je doute que vous m'accordiez les deux heures dont j'aurais assurément besoin pour répondre de manière complète et précise aux nombreuses questions, fort intéressantes par ailleurs, qui m'ont

été posées aujourd'hui. Tout en respectant l'esprit qui s'applique à une réponse fournie dans le cadre de la discussion d'un budget, j'essaierai donc d'être bref. Je le serai d'autant plus facilement que j'ai déjà eu l'occasion de réagir à certaines questions évoquées lors d'interpellations qui m'ont été adressées ici au cours des dernières semaines.

Je tiens tout d'abord à remercier le rapporteur pour la qualité de son travail. Mes remerciements s'adressent également à tous les membres de la commission de l'Infrastructure, ainsi qu'aux services du Sénat qui ont accompli une tâche considérable.

J'en viens aux réponses. Je ne partage évidemment pas le «credo» libéral développé en fin d'après-midi par M. Boël. Je rejoins néanmoins son point de vue lorsqu'il revendique la transparence dans la gestion des entreprises publiques. En effet, je ne perçois pas la raison pour laquelle une entreprise, en raison de son caractère public, ne devrait pas afficher la transparence au niveau de sa gestion. A mon sens, le contraire s'impose.

A cet égard, je réponds déjà à M. Verreycken: je pense que les entreprises publiques ont tout à gagner en optant pour cette transparence. Dans la mesure où ces entreprises, pour une partie de leurs activités, doivent affronter la concurrence, il est évident que certaines données ne peuvent être livrées sans créer quelques difficultés préjudiciables à l'entreprise. Sous cette seule réserve que tout le monde acceptera, je pense, je prône la transparence dans la gestion des entreprises publiques.

Monsieur le Président, j'ai moi-même proposé à la Chambre — et je me permets de le répéter au Sénat — d'organiser, en commission de l'Infrastructure, un débat portant sur les contrats de gestion. De nombreuses réponses aux questions qui m'ont été adressées figurent évidemment dans les deux contrats de gestion déjà approuvés par le gouvernement et les conseils d'administration des chemins de fer et de RTT-Belgacom. Vous livrer ce renseignement me permettra d'écourter ma réponse à cette tribune. Je remettrai néanmoins les documents pour qu'ils figurent dans le rapport de nos travaux. J'y joindrai tous les aspects qualitatifs prévus ainsi que la garantie de service public et des tarifs dans les deux entreprises.

J'aborde à présent les questions plus précises qui m'ont été posées et dont la réponse ne pourrait peut-être pas être aisément trouvée dans ces documents. Je confirme que le montant que l'Etat dégagera pour les chemins de fer pendant la période du contrat de gestion est bien de 36,1 milliards, soit la somme que l'Etat mettra à disposition dans le budget 1992. Afin de répondre à la préoccupation la plus importante du gouvernement, à savoir l'assainissement des finances publiques, nous n'appliquons pas l'index. La croissance nominale sera donc nulle. Mais, il s'agit bien d'un montant facial car certains avantages supplémentaires sont octroyés aux chemins de fer.

Je les évoque rapidement: tout d'abord, le fait de garantir aux chemins de fer ce même montant sur toute la période du contrat de gestion. Ainsi, à l'avenir, il ne sera plus question, à chaque contrôle budgétaire ou à chaque conclave, de rechercher quelques milliards ou centaines de millions pour combler le trou dans les caisses de l'Etat, ce qui représente une garantie de gestion à long terme.

Ensuite, la mise à la disposition des chemins de fer de quinze milliards indexés pour les investissements, montant qui, à ma connaissance, n'a jamais été atteint, constitue une garantie d'exécution du plan Star 21. Ceci est fondamental. D'aucuns prétendent que le TGV sera privilégié au détriment de la circulation intérieure. C'est faux. Il s'agit de budgets complètement séparés. Je rappelle la volonté du gouvernement: le plan Star 21 a été lancé en même temps que l'accord donné au TGV l'année dernière. En effet, nous devons moderniser le trafic intérieur.

De plus, un certain nombre de facilités seront accordées en raison notamment de l'augmentation, suite à une négociation, de la rente de monopole de Belgacom au bénéfice de l'Etat. Une partie de cette augmentation — de l'ordre de trois milliards — sera affectée aux chemins de fer, s'ajoutant ainsi aux 36,1 milliards alloués annuellement.

En octroyant l'autonomie aux chemins de fer, nous leur accordons des facilités considérables au niveau de la gestion dont ils n'ont jamais pu disposer auparavant.

Les questions qui m'ont été posées au sujet des gares montrent combien le débat a été faussé. Comment certains journaux peuvent-ils annoncer, avant la conclusion du contrat de gestion, la suppression prochaine de nombreuses gares ? Or, le critère mentionné dans le contrat de gestion est plus précis et strict que celui en vigueur depuis 1983. Ainsi, la barre des deux cents voyageurs embarqués a été abaissée à cent cinquante les jours ouvrables et à septante-cinq les jours non ouvrables. Comment imaginer la suppression de gares alors que le critère est plus restrictif ?

A la vérité, nous avons demandé et obtenu qu'un grand discernement soit de mise dans la politique menée par les chemins de fer en matière de gares, d'arrêts et de lignes, qui doivent absolument être maintenus dans le cadre d'un véritable service public dans notre pays.

M. Decléty m'a posé une question en ce qui concerne les sanctions. L'article 76 du contrat de gestion des chemins de fer — nous y reviendrons plus en détail en commission — prévoit que si ceux-ci ne remplissent pas leurs obligations, des pénalités pourront leur être imposées, sous forme d'un avenant au contrat. A l'inverse, en cas de non-respect de ses obligations par l'Etat, les chemins de fer pourront demander que des pénalités lui soient infligées, ce qui est naturel puisqu'il s'agit d'une relation contractuelle.

Il en va de même en ce qui concerne Belgacom. En vertu de l'article 31, si une défaillance était constatée, l'Etat pourrait imposer à cette société une majoration de l'indemnité — qui est la rente de monopole — afférente à l'année au cours de laquelle l'exécution défaillante s'est produite, sans que celle-ci puisse excéder 5 p.c. de sa totalité. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point plus tard.

Par ailleurs, la désignation des « ombudsman » incombe évidemment au ministre responsable des entreprises publiques, tâche dont je m'acquitterai chaque fois que les contrats de gestion seront approuvés.

Ce point pourrait faire l'objet d'une longue réponse mais le temps qui m'est imparti est limité ; j'espère que nous pourrions rapidement débattre de ce sujet en commission.

On m'a également interrogé sur la délivrance des plaques de voitures, domaine extrêmement sensible. Selon M. Boël, la procédure actuelle est anormalement lente... Sauf exception — des problèmes peuvent en effet survenir concernant certains dossiers, mais c'est très rare —, la délivrance des plaques est assurée en moyenne quatre ou cinq jours après l'introduction de la demande. Je précise ici — un journal satirique, assez étonnamment d'ailleurs, y a fait allusion dans son édition d'hier — que j'interdis toute intervention extérieure, de quelque nature que ce soit, qu'il s'agisse d'un piston politique ou d'une quelconque aide administrative, auprès des agents du service concerné, afin d'obtenir une plaque plus rapidement. J'ai d'ailleurs écrit en ce sens au service concerné et au secrétaire général.

En effet, je considère ce délai de quatre à cinq jours comme tout à fait normal. Autant supprimer ce type d'intervention. Je souhaite que tout le monde en soit prévenu et j'ajoute que ce principe vaut aussi pour les cabinets ministériels et les partis. Les fonctionnaires de ce service doivent pouvoir travailler avec un minimum de sérénité. C'est ainsi que je conçois l'activité au sein d'un service public.

M. Boël reproche à notre système d'être très lent par rapport à d'autres pays, dans lesquels on délivre immédiatement une plaque provisoire. Comme je l'ai dit à son auteur en commission, cette réflexion est tout à fait pertinente. Mais vous devez comprendre, monsieur Boël, que l'informatisation du service en question constitue une priorité absolue. Nous rencontrerons volontiers votre souhait quand cet outil informatique sera opérationnel, ce qui permettra d'ailleurs d'accélérer le traitement des dossiers.

Une question d'actualité m'a été posée et j'y répondrai, même si elle est très ponctuelle. Il s'agit de la problématique des demandes d'immatriculation par rapport à la date pivot du 1^{er} juin à laquelle entraine en application la taxe de mise en circulation.

Il a été décidé, nous l'avions d'ailleurs annoncé publiquement auparavant, que toutes les demandes en ordre ayant date certaine avant le 1^{er} juin seraient exemptées de cette taxe. Aucune demande déposée le dernier jour ouvrable n'est en souffrance.

Quatre mille cinq cents demandes ont été relevées dans la boîte aux lettres de l'Office de la circulation routière le lundi 1^{er} juin à 7 heures 30. Au 3 juin, environ 2 500 envois recommandés portant « date certaine » antérieure au 1^{er} juin ont donc été réceptionnées à ce moment. Les mesures informatiques nécessaires pour résorber cette opération dans les meilleures conditions d'équité et de sécurité juridiques ont été prises, en collaboration avec le ministère des Finances.

J'en viens rapidement à La Poste. Bien sûr, la politique de financement des investissements de La Poste continuera. Là aussi, beaucoup de réponses aux questions qui m'ont été posées dépendent de la solution qui sera apportée à la négociation, actuellement en cours, du contrat de gestion de La Poste.

Deux préalables doivent être réglés. Il convient d'abord de régler la question de La Poste financière dans le sens de la transparence dont j'ai parlé tout à l'heure. Il est normal que La Poste sache qu'elle peut, mettant des fonds à disposition, en obtenir une juste rémunération du ministère des Finances. Nous sommes sur le point de conclure un accord sur La Poste financière à la fois dans son intérêt et dans celui de l'Etat.

Ensuite, il s'agit de la question extrêmement épineuse, elle aussi, des éditeurs de journaux et des périodiques.

Dans quelques jours, nous pourrions probablement mettre fin aux discussions très délicates qui touchent aux fondements de notre démocratie : une presse libre et accessible à des conditions normales, sans considérer *a priori* qu'un déficit considérable doive être supporté par La Poste.

Enfin, il faudra négocier le dernier contrat de gestion avec la Régie des Voies aériennes.

Comme convenu avec M. Cardoen, je lui ferai parvenir des réponses écrites aux questions très précises qu'il m'a posées.

Wat de interpellatie van de heer Verreycken betreft, wens ik te preciseren dat, zoals vermeld is in het arrest van de Raad van State, de redenen voor het niet-aanvaarden van de AEG-offerte niet expliciet werden opgegeven in het administratief dossier. Ik vermoed dat mijn geachte voorganger, geconfronteerd met één enkel dossier dat zowel technisch als administratief conform was, twijfels had over de prijs omwille van het groot prijsverschil tussen de hoogste en de laagste inschrijving.

De nieuwbouw van Antwerpen X zal voltooid zijn in de lente van 1993. De gehele ingebruikname van het sorteercentrum is afhankelijk van de gunning van de overheidsopdracht met betrekking tot de sorteermachines. De leveringstermijn bepaald in het dossier bedraagt 18 maanden. In afwachting zal in de mate van het mogelijke gebruik worden gemaakt van de bestaande infrastructuur.

La Régie des Bâtiments, dont j'ai la gestion, est l'une de mes préoccupations majeures. Je ne cache pas — j'ai d'ailleurs introduit à ce sujet un dossier au Conseil des ministres — qu'il apparait à première vue que les engagements qui ont été pris sont beaucoup plus importants que les moyens dont je dispose aujourd'hui. Je ne souhaite pas aller plus vite en besogne qu'il ne le faut et suis de ceux qui sont parfaitement respectueux de la gestion de leurs pré-décesseurs.

J'ai demandé à l'Inspection des finances de bien vouloir me dresser un état de la situation, et tant que je ne verrai pas clair dans ce dossier, je ne laisserai pas s'amorceler une masse d'engagements qui ne pourraient être honorés à l'avenir dans des conditions normales. C'est la moindre des choses pour un Etat qui se respecte.

J'ai donc bloqué les engagements de 1992. Le rapport spécial de l'Inspection des finances devrait me parvenir dans un mois et, à ce moment-là, avec le gouvernement ou seul si le dossier est suffisamment clair, une décision sera prise en ce qui concerne les engagements du programme physique de 1992. Dans l'éventualité où les choses ne seraient pas suffisamment claires, j'ai proposé au Conseil des ministres d'accorder l'autorisation de procéder à un audit externe, de façon à pouvoir améliorer la gestion dans un département qui, manifestement, a beaucoup souffert ces dernières années, notamment des différentes restructurations.

Pour ce qui est du TGV, il s'agit d'un dossier global pour lequel nous nous en tenons à la décision prise en juillet dernier. J'ai eu cette semaine des contacts avec mon collègue français, M. Bianco. Nous avons pu constater de part et d'autre que ce dossier est en bonne voie d'aboutissement, dans les meilleurs délais et dans un souci d'équilibre tout à fait indispensable pour sa réussite sur le plan communautaire.

Je confirme qu'en plus des 100 milliards qui ont été prévus pour l'ensemble du réseau, nous avons veillé à mettre à disposition un fonds de 11 milliards et quelques centaines de millions à discuter avec les communes, de façon à veiller à une remise en état harmonieuse des sites que traversera demain le TGV. Progressivement, les communes sont contactées. Le chemin de fer, dans cette mission de concertation avec les communes, a commencé par l'axe ouest, entre la frontière française et Bruxelles, et par Bierbeek, toujours dans un souci de parallélisme tel que prévu l'an dernier par le gouvernement.

En ce qui concerne l'aéroport, j'ai déjà précisé à M. Vermeiren que bon nombre de réponses aux questions qu'il m'a posées figurent dans la réponse que j'ai donnée à son collègue Vandenhoute, voici trois semaines environ, à cette même tribune. Je n'y reviendrai pas, mais je tiens le document officiel à la disposition de M. Vermeiren.

Le problème de la sécurité est trop important pour être traité ici en quelques minutes. J'établirai des contacts avec les autorités responsables, y compris les autorités locales, pour tenter de mettre un peu d'ordre, notamment dans les difficultés de type administratif que M. Vermeiren a exposées à cette tribune.

J'en viens à la Sabena, qui est maintenant partiellement autonome, tout en dépendant encore de l'Etat.

Les échos que j'ai recueillis sur l'évolution du dossier aussi bien du côté français que des responsables belges de la Sabena sont favorables.

Tout est actuellement mis en œuvre pour essayer d'exécuter dans les meilleures conditions les différentes dispositions de l'accord entre Air France et la Sabena. La Commission européenne doit encore rendre son avis sur le dossier.

Vous m'avez également interrogé quant à la déclaration que le président de la Sabena aurait formulée, voici quinze jours, au cours d'une conférence, déclaration qui fut relatée dans la presse.

M. Godfroid, horrifié de ce qu'il avait lu, m'en a parlé immédiatement. Il m'a affirmé que cette relation était inexacte et m'a même écrit pour me le confirmer.

Je termine par quelques questions ponctuelles, notamment sur la liaison Mons-Valenciennes. J'ai deux observations à formuler.

En premier lieu, vous avez parlé, monsieur Gevenois, de manque d'information ou de mauvaise information. Je vous invite à rechercher le responsable de ce manque d'information ou de cette mauvaise information. J'ai cru comprendre qu'il s'agissait d'une information aux syndicats qui représentent le personnel. J'ai eu plusieurs contacts avec eux, notamment avec celui qui a décidé d'observer ce jour de grève. Les structures prévoient une concertation officielle avec les syndicats et cette dernière a eu lieu, comme prévu dans le contrat de gestion.

Je tenais à faire cette remarque préalable, mais ne suis pas responsable de la suite qui sera réservée à cette information.

M. Gevenois. — Je m'interrogeais sur le point de savoir s'il s'agissait d'une mauvaise interprétation de vos informations, monsieur le ministre.

M. Coëme, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques. — Je considère que tous les efforts ont été accomplis dans ce sens. Dans la mesure où il s'agit d'une grève qui doit avoir lieu le jour de la décision, il est extrêmement difficile de pouvoir dévoiler ses cartes au moment où certains ont décidé de suivre une voie non consensuelle. Nous continuerons cependant à pratiquer cette politique d'information.

A propos de la liaison Mons-Valenciennes, vous demandez une initiative. Elle est prise et le problème a été porté à la connaissance de la SNCB qui a effectué les premières études de rentabilité.

Je ne suis pas du genre à dorer les pilules, d'autant plus que, comme je l'ai compris, vous avez déjà eu certaines déceptions voici quelques années et je ne veux pas en ajouter une autre en développant des espoirs qui pourraient s'avérer vains.

Ces études de rentabilité ne semblent pas très encourageantes et des analyses complémentaires s'avèrent indispensables avant de prendre une décision définitive. Cette orientation ne pourrait avoir quelque chance de succès que dans la mesure où la France réaliserait une liaison TGV Paris-Valenciennes-Arras qui pourrait donner des chances de développement au projet que vous avez présenté à cette tribune. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en reparler.

J'ai également des réponses ponctuelles à fournir au sujet des expropriations de terrains à Wilsele et je les tiens à la disposition des intéressés.

Permettez-moi encore, monsieur le Président, d'aborder deux derniers dossiers de manière tout à fait synthétique.

La Régie des Transports maritimes, d'abord, est un énorme dossier qui me préoccupe d'un point de vue économique et, surtout, d'un point de vue social. En lançant le *Prince Philippe* voici trois semaines environ, j'ai déclaré que je croyais à une politique volontariste à l'égard de la Régie des Transports maritimes. Mais cela signifie qu'une restructuration de la Régie s'impose si l'on tient compte de l'ouverture prochaine du tunnel et de la concurrence de plus en plus forte dans le secteur.

J'ai déjà répondu en ce qui concerne la politique de sécurité routière lors d'une interpellation qui m'a été adressée voici un mois. Comme je l'ai déjà dit, le permis à points figure dans le texte de loi et il devra être appliqué un jour. Cependant, je souhaite mener une politique de dialogue avec tout le secteur de façon que nous puissions réellement atteindre le but que nous nous sommes fixé.

De plus, la décision concernant les phares allumés est au moins reportée à l'année prochaine. D'ailleurs, je répète que je ne suis pas persuadé, à ce stade, de l'utilité de cette mesure. De toute façon, elle ne pourrait porter ses fruits que si elle était bien comprise.

En ce qui concerne les éthylotests et les éthylomètres, la réponse figure au dossier. Nous en avons discuté en commission et l'avancée est prévue au budget de 1992.

Tels sont, monsieur le Président, chers collègues, les développements que je voulais apporter en réponse à toutes les interventions.

J'ajoute cependant, sans aller trop vite en besogne, qu'en quelques semaines, on a pu sauver la Sabena, deux contrats importants ont été signés et les prochains le seront dans les deux ou trois semaines à venir. Une politique de sécurité est également en cours de développement mais une politique en matière d'infrastructure ne peut aboutir que si elle réunit un consensus suffisant au niveau des décideurs politiques. C'est la raison pour laquelle je souhaite poursuivre la politique de dialogue avec le Parlement et, singulièrement, avec la Haute Assemblée. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — M. le Vice-Premier ministre m'a remis toute une série de documents. Ils seront déposés au greffe et mis à la disposition des collègues sénateurs qui souhaiteraient en prendre connaissance.

Het woord is aan de heer Vermeiren.

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, ik dank de minister voor zijn toezeggingen inzake de veiligheid. Ik vraag hem wel er bijzonder waakzaam op toe te zien dat die maatregelen zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd.

De Voorzitter. — Daar niemand meer het woord vraagt in de algemene bespreking van de sectie Verkeerswezen, Infrastructuur en PTT, verklaar ik ze voor gesloten.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale de la section Communications, Infrastructuur et PTT, je la déclare close.

Wat de interpellatie van de heer Verreycken betreft, is het incident gesloten.

Quant à l'interpellation de M. Verreycken, l'incident est clos.

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

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

VOORSTELLEN

Inoverwegingneming

Mededeling van de Voorzitter

PROPOSITIONS

Prise en considération

Communication de M. le Président

De Voorzitter. — Er werden geen opmerkingen gemaakt betreffende de inoverwegingneming van de voorstellen waarvan sprake bij het begin van onze vergadering. Ik veronderstel dus dat de Senaat het eens is met de voorstellen van het bureau.

Aucune observation n'ayant été formulée quant à la prise en considération des propositions dont il a été question au début de la séance, puis-je considérer qu'elles sont renvoyées aux diverses commissions compétentes ? (*Assentiment.*)

Dan zijn de voorstellen in overweging genomen en naar de aangeduide commissies verwezen.

Ces propositions sont donc prises en considération et renvoyées aux commissions indiquées.

De lijst van die voorstellen, met opgave van de commissies waarnaar ze zijn verwezen, verschijnt als bijlage bij de *Parlementaire Handelingen* van vandaag.

La liste des propositions, avec indication des commissions auxquelles elles sont renvoyées, paraîtra en annexe aux *Annales parlementaires* de la présente séance.

PROPOSITIONS — VOORSTELLEN

Dépôt — Indiening

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

1° Par M. Cerexhe, modifiant l'article 46 du Code des impôts sur les revenus;

De volgende voorstellen van wet werden ingediend:

1° Door de heer Cerexhe, tot wijziging van artikel 46 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen;

2° Par MM. Cerexhe et Flagothier, sur le référendum consultatif au niveau communal;

2° Door de heren Cerexhe en Flagothier, over het raadplegend referendum in de gemeenten;

3° Par M. Vermeiren:

a) Portant suppression de la milice;

3° Door de heer Vermeiren:

a) Houdende afschaffing van de dienstplicht;

b) Portant suppression des lois relatives au statut des objecteurs de conscience, coordonnées le 20 février 1980;

b) Tot opheffing van de wetten houdende het statuut van de gewetensbezwaarden, gecoördineerd op 20 februari 1980;

M. Vermeiren a déposé une proposition de résolution concernant la création d'une armée de métier.

De heer Vermeiren heeft ingediend een voorstel van resolutie inzake de instelling van een beroepsleger.

M. Bouchat a déposé une proposition de loi modifiant l'article 21 de la loi du 22 décembre 1986 relative aux intercommunales.

De heer Bouchat heeft ingediend een voorstel van wet tot wijziging van artikel 21 van de wet van 22 december 1986 betreffende de intercommunales.

Ces propositions de loi seront traduites, imprimées et distribuées.

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

Il sera statué ultérieurement sur la prise en considération.

Er zal later over de inoverwegingneming worden beslist.

INTERPELLATION — INTERPELLATIE

Demande — Verzoek

M. le Président. — M. Evers désire interpellier le Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques, le ministre des Finances ainsi que le ministre de l'Emploi et du Travail sur « les conséquences éventuelles, sur les plans économique, financier, fiscal et social dans notre pays, de la suppression des frontières intérieures prévue par l'Acte unique pour le 1^{er} janvier 1993 ».

De heer Evers wenst de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken, de minister van Financiën evenals de minister van Tewerkstelling en Arbeid te interpellieren over « de eventuele economische, financiële, fiscale en sociale gevolgen voor ons land van de afschaffing van de binnengrenzen op 1 januari 1993, als bepaald in de Europese Akte ».

La date de cette interpellation sera fixée ultérieurement.

De datum van deze interpellatie wordt later bepaald.

De Senaat vergadert opnieuw vanavond om 21 uur.

Le Sénat se réunira ce soir à 21 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(De vergadering wordt gesloten om 20 uur.)

(La séance est levée à 20 heures.)