

SEANCES DU MARDI 10 NOVEMBRE 1992
VERGADERINGEN VAN DINSDAG 10 NOVEMBER 1992

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

MATIN

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 247.

PROJET DE LOI (Renvoi en commission):

Projet de loi relatif à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Orateurs: M. Lallemand, M. le Président, p. 247.

INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation de M. Vermeiren au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques sur «l'aménagement du TGV dans le Brabant flamand».

Orateurs: MM. Vermeiren, Kuijpers, Cardoen, M. Coëme, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, p. 247.

Interpellation de M. de Donnée au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques sur «la réalisation et le financement du RER bruxellois».

Orateurs: MM. de Donnée, Garcia, M. Coëme, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, p. 252.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session ordinaire 1992-1993
Parlem. Hand. Belgische Senaat - Gewone zitting 1992-1993

OCHTEND

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 247.

ONTWERP VAN WET (Terugverwijzing naar de commissie):

Ontwerp van wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

Sprekers: de heer Lallemand, de Voorzitter, blz. 247.

INTERPELLATIES (Bespreking):

Interpellatie van de heer Vermeiren tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven over «de aanleg van de SST in Vlaams-Brabant».

Sprekers: de heren Vermeiren, Kuijpers, Cardoen, de heer Coëme, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, blz. 247.

Interpellatie van de heer de Donnée tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven over «de uitvoering en de financiering van het Brusselse voorstadsverkeersnet».

Sprekers: de heren de Donnée, Garcia, de heer Coëme, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, blz. 252.

APRES-MIDI

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 257.

COMMUNICATIONS:

Page 257.

1. Cour d'arbitrage.
2. Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe.
3. Titre honorifique d'un membre du Collège des commissaires de la SNCB.

COMPOSITION DE COMMISSIONS (Modification):

Page 258.

PROPOSITION DE LOI (Renvoi):

Page 258.

Renvoi à la commission de l'Agriculture et des Classes moyennes de la proposition de loi relative à l'identification obligatoire des chiens, qui est actuellement pendante à la commission de l'Intérieur.

COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT:

Page 258.

PROJETS ET PROPOSITIONS DE LOI (Discussion):

Projet de loi relatif à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Vandenberghe, rapporteur, Goovaerts, Cerexhe, Barzin, Pataer, Vaes, Loones, Van Belle, Erdman, Lozie, Verreycken, M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques, p. 258.

Discussion et vote d'articles:

A l'article 1^{er} (nouveau): *Orateur*: M. Vaes, p. 278.A l'article 1^{er}: *Orateurs*: MM. Barzin, Erdman, p. 278.A l'article 2: *Orateurs*: MM. Goovaerts, Vaes, p. 279.A l'article 3: *Orateur*: M. Van Belle, p. 279.A l'article 4: *Orateurs*: MM. Vaes, Van Belle, p. 280.A l'article 17: *Orateur*: M. Vaes, p. 286.

Projet de loi modifiant le titre I^{er}, règles préliminaires, et le titre III, des exécutions forcées, de la V^e partie du Code judiciaire concernant les saisies conservatoires et les voies d'exécution et modifiant l'article 476 de la loi du 18 avril 1851 sur les faillites, banqueroutes et sursis.

Proposition de loi modifiant les articles 1408 et 1498 du Code judiciaire.

NAMIDDAG

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 257.

MEDEDELINGEN:

Bladzijde 257.

1. Arbitragehof.
2. Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa.
3. Eretitel van een lid van het College van commissarissen van de NMBS.

SAMENSTELLING VAN COMMISSIES (Wijziging):

Bladzijde 258.

VOORSTEL VAN WET (Verwijzing):

Bladzijde 258.

Verwijzing naar de commissie voor de Landbouw en de Mid-
denstand van het voorstel van wet betreffende de ver-
plichte identificatie van de honden, momenteel aanhangig
bij de commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden.

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER:

Bladzijde 258.

ONTWERPEN EN VOORSTELLEN VAN WET (Beraadsla-
ging):

Ontwerp van wet tot bescherming van de persoonlijke levens-
sfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsge-
gevens.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren Vanden-
berghe, rapporteur, Goovaerts, Cerexhe, Barzin,
Pataer, Vaes, Loones, Van Belle, Erdman, Lozie, Ver-
reycken, de heer Wathelet, Vice-Eerste minister en
minister van Justitie en Economische Zaken, blz. 258.

Beraadslaging en stemming over artikelen:

Bij artikel 1 (nieuw): *Spreker*: de heer Vaes, blz. 278.Bij artikel 1: *Sprekers*: de heren Barzin, Erdman,
blz. 278.Bij artikel 2: *Sprekers*: de heren Goovaerts, Vaes,
blz. 279.Bij artikel 3: *Spreker*: de heer Van Belle, blz. 279.Bij artikel 4: *Sprekers*: de heren Vaes, Van Belle,
blz. 280.Bij artikel 17: *Spreker*: de heer Vaes, blz. 286.

Ontwerp van wet tot wijziging van titel I, voorafgaande
regels, en titel III, gedwongen tenuitvoerlegging, van
deel V van het Gerechtelijk Wetboek inzake het bewarend
beslag en de middelen tot tenuitvoerlegging en tot wijzi-
ging van artikel 476 van de wet van 18 april 1851 betref-
fende het faillissement, de bankbreuk en het uitstel van
betaling.

Voorstel van wet houdende wijziging van de artikelen 1408 en
1498 van het Gerechtelijk Wetboek.

Proposition de loi modifiant les articles 1410 et 1412 du Code judiciaire.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Barzin, Loones, p. 296.

Discussion et vote des articles, p. 297.

Projet de loi modifiant les articles 432, 433, 459, 465, 471 et 476 du Code judiciaire et insérant un article 469bis dans le même code.

Discussion et vote des articles, p. 301.

ORDRE DES TRAVAUX:

Pages 264 et 295.

PROJET DE LOI (Votes réservés):

Projet de loi relatif à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données, p. 303.

PROJETS DE LOI (Votes):

Projet de loi relatif à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, p. 306.

Explication de vote: *Orateur*: M. Goovaerts, p. 306.

Justification de vote: *Orateur*: M. Barzin, p. 307.

Projet de loi modifiant le titre I^{er}, règles préliminaires, et le titre III, des exécutions forcées, de la V^e partie du Code judiciaire concernant les saisies conservatoires et les voies d'exécution et modifiant l'article 476 de la loi du 18 avril 1851 sur les faillites, banqueroutes et sursis, p. 307.

Projet de loi modifiant les articles 432, 433, 459, 465, 471 et 476 du Code judiciaire et insérant un article 469bis dans le même code, p. 308.

MOTIONS (Votes):

Vote sur la motion pure et simple déposée en conclusion de l'interpellation de M. Vermeiren au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, développée ce jour, p. 308.

Justification de vote: *Orateur*: M. Vermeiren, p. 309.

Vote sur la motion pure et simple déposée en conclusion de l'interpellation de M. de Donnée au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, développée ce jour, p. 309.

INTERPELLATION (Discussion):

Interpellation de M. Vandenberghe au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques sur «les circonstances et les raisons pour lesquelles W. Vandergucht, condamné pour escroquerie, n'a jamais été extradé en Belgique, alors que les autorités connaissaient, ou devaient raisonnablement connaître, son lieu de résidence effectif».

Orateurs: M. Vandenberghe, M. Wathélet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques, p. 310.

PROJET DE LOI (Dépôt):

Page 313.

Projet de loi portant des dispositions sociales et diverses.

Voorstel van wet tot wijziging van de artikelen 1410 en 1412 van het Gerechtelijk Wetboek.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren Barzin, Loones, blz. 296.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 297.

Ontwerp van wet tot wijziging van de artikelen 432, 433, 459, 465, 471 en 476 van het Gerechtelijk Wetboek en tot invoeging van een artikel 469bis in hetzelfde wetboek.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 301.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN:

Bladzijden 264 en 295.

VOORSTEL VAN WET (Aangehouden stemmings):

Ontwerp van wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, blz. 303.

ONTWERPEN VAN WET (Stemmingen):

Ontwerp van wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, blz. 306.

Stemverklaring: *Spreker*: de heer Goovaerts, blz. 306.

Stemverklaring: *Spreker*: de heer Barzin, blz. 307.

Ontwerp van wet tot wijziging van titel I, voorafgaande regels, en titel III, gedwongen tenuitvoerlegging, van deel V van het Gerechtelijk Wetboek inzake het bewarend beslag en de middelen tot tenuitvoerlegging en tot wijziging van artikel 476 van de wet van 18 april 1851 betreffende het faillissement, de bankbreuk en het uitstel van betaling, blz. 307.

Ontwerp van wet tot wijziging van de artikelen 432, 433, 459, 465, 471 en 476 van het Gerechtelijk Wetboek en tot invoeging van een artikel 469bis in hetzelfde wetboek, blz. 308.

MOTIES (Stemmingen):

Stemming over de eenvoudige motie ingediend tot besluit van de op heden gehouden interpellatie van de heer Vermeiren tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, blz. 308.

Stemverklaring: *Spreker*: de heer Vermeiren, blz. 309.

Stemming over de eenvoudige motie ingediend tot besluit van de op heden gehouden interpellatie van de heer de Donnée tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, blz. 309.

INTERPELLATIE (Bespreking):

Interpellatie van de heer Vandenberghe tot de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken over «de omstandigheden en motieven waarom de voor oplichting veroordeelde W. Vandergucht nooit werd uitgeleverd aan België, niettegenstaande de overheid kennis had of redelijkerwijze kennis diende te hebben van zijn effectieve verblijfplaats».

Sprekers: de heer Vandenberghe, de heer Wathélet, Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken, blz. 310.

ONTWERP VAN WET (Indiening):

Bladzijde 313.

Ontwerp van wet houdende sociale en diverse bepalingen.

PROPOSITIONS (Dépôt):

Page 313.

M. Goossens:

- a) Proposition de loi visant à instaurer un régime de prix imposé pour la vente au détail de carburants;
- b) Proposition de loi relative aux contrats conclus entre fournisseurs et distributeurs-détaillants en carburants.

Mme Maximus. — Proposition de loi modifiant la loi du 26 juin 1992 portant des dispositions sociales et diverses.

M. Cerexhe. — Proposition de révision de l'article 26 de la Constitution.

M. Erdman. — Proposition de révision de l'article 27 de la Constitution.

M. Moureaux. — Proposition de révision de l'article 41 de la Constitution.

M. Vandenberghe. — Proposition de révision de l'article 53 de la Constitution.

M. H. Van Rompuy. — Proposition d'abrogation de l'article 54 de la Constitution.

M. Cerexhe. — Proposition de révision de l'article 55 de la Constitution.

M. Erdman. — Proposition de révision de l'article 56, 4°, de la Constitution.

M. Moureaux. — Proposition d'abrogation de l'article 56ter de la Constitution.

M. Vandenberghe. — Proposition d'abrogation de l'article 56quater de la Constitution.

M. H. Van Rompuy. — Proposition de révision de l'article 58 de la Constitution.

M. Cerexhe. — Proposition de révision du titre III, chapitre IIIbis, de la Constitution par l'insertion d'un article 107ter-bis, relatif à la prévention et au règlement de conflits d'intérêt.

M. Moureaux. — Proposition de révision de l'article 115 de la Constitution.

INTERPELLATION (Demande):

Page 314.

M. De Grauwe au ministre du Commerce extérieur, et ministre des Affaires européennes sur « le soutien apporté par la Belgique à l'attitude protectionniste de la France dans le cadre de l'Uruguay Round ».

SOIR

SOMMAIRE:

INTERPELLATION (Discussion):

Interpellation de Mme Dardenne au ministre du Commerce extérieur, et ministre des Affaires européennes et au ministre des Petites et Moyennes Entreprises et de l'Agriculture sur « les actuelles négociations du GATT ».

Orateurs: Mme Dardenne, M. Bourgeois, ministre des Petites et Moyennes Entreprises et de l'Agriculture, p. 315.

VOORSTELLEN (Indiening):

Bladzijde 313.

De heer Goossens:

- a) Voorstel van wet tot invoering van een verplichte prijsregeling voor de verkoop van brandstoffen in de kleinhandel;
- b) Voorstel van wet betreffende de contracten tussen leveranciers en verdelers-kleinhandelaars in brandstoffen.

Mevrouw Maximus. — Voorstel van wet tot wijziging van de wet van 26 juni 1992 houdende sociale en diverse bepalingen.

De heer Cerexhe. — Voorstel tot herziening van artikel 26 van de Grondwet.

De heer Erdman. — Voorstel tot herziening van artikel 27 van de Grondwet.

De heer Moureaux. — Voorstel tot herziening van artikel 41 van de Grondwet.

De heer Vandenberghe. — Voorstel tot herziening van artikel 53 van de Grondwet.

De heer H. Van Rompuy. — Voorstel tot opheffing van artikel 54 van de Grondwet.

De heer Cerexhe. — Voorstel tot herziening van artikel 55 van de Grondwet.

De heer Erdman. — Voorstel tot herziening van artikel 56, 4°, van de Grondwet.

De heer Moureaux. — Voorstel tot opheffing van artikel 56ter van de Grondwet.

De heer Vandenberghe. — Voorstel tot opheffing van artikel 56quater van de Grondwet.

De heer H. Van Rompuy. — Voorstel tot herziening van artikel 58 van de Grondwet.

De heer Cerexhe. — Voorstel tot herziening van titel III, hoofdstuk IIIbis, van de Grondwet, door invoering van een artikel 107ter-bis betreffende de voorkoming en de beslechting van belangenconflicten.

De heer Moureaux. — Voorstel tot herziening van artikel 115 van de Grondwet.

INTERPELLATIE (Verzoek):

Bladzijde 314.

De heer De Grauwe tot de minister van Buitenlandse Handel, en minister van Europese Zaken over « de Belgische steun aan de Franse protectionistische houding in de Uruguay Ronde ».

AVOND

INHOUDSOPGAVE:

INTERPELLATIE (Bespreking):

Interpellatie van mevrouw Dardenne tot de minister van Buitenlandse Handel, en minister van Europese Zaken en tot de minister van de Kleine en Middelgrote Ondernemingen en Landbouw over « de aan de gang zijnde GATT-onderhandelingen ».

Spreekers: mevrouw Dardenne, de heer Bourgeois, minister van de Kleine en Middelgrote Ondernemingen en Landbouw, blz. 315.

N. 9

SEANCE DU MATIN — OCHTENDVERGADERING

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 10 h 5 m.
De vergadering wordt geopend om 10 h 5 m.

CONGES — VERLOF

MM. W. Martens, pour devoirs professionnels; Laverge, pour raison de santé; H. Van Rompaey, à l'étranger, et Hasquin, en mission à l'étranger, demandent un congé.

Verlof vragen: de heren W. Martens, wegens ambtsplichten; Laverge, om gezondheidsredenen; H. Van Rompaey, in het buitenland, en Hasquin, met opdracht in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Hatry, Stroobant, Van Thillo, à l'étranger; Jonckheer, en mission à l'étranger; Lahaye, Ulburghs, pour raison de santé, et Swinnen, pour d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Hatry, Stroobant, Van Thillo, in het buitenland; Jonckheer, met opdracht in het buitenland; Lahaye, Ulburghs, om gezondheidsredenen, en Swinnen, wegens andere plichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

PROJET DE LOI RELATIF A LA PROTECTION DE LA VIE PRIVEE A L'EGARD DES TRAITEMENTS DE DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

Renvoi en commission

ONTWERP VAN WET TOT BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER TEN OPZICHTE VAN DE VERWERKING VAN PERSOONSgegevens

Terugverwijzing naar de commissie

M. le Président. — L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

La parole est à M. Lallemand.

M. Lallemand. — Monsieur le Président, je souhaiterais que ce projet soit immédiatement renvoyé en commission de la Justice en raison des amendements qui ont été déposés. Il me semble en effet opportun de soumettre ces amendements à la commission avant de commencer la discussion du projet en assemblée plénière. Nous pourrions ainsi entendre cet après-midi un rapport sur le sort qu'elle leur aura réservé.

M. le Président. — Nous sommes saisis d'une proposition de renvoi du projet de loi en commission afin d'y examiner plusieurs amendements au cours de la matinée. Le Sénat traiterait ensuite le projet de loi lors de la séance publique de cet après-midi.

L'assemblée est-elle d'accord avec cette proposition de renvoi en commission?

Gaat de Senaat hiermee akkoord? (*Instemming.*)

Il en sera donc ainsi.

Dan is hiertoe besloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VERMEIREN TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN OVER «DE AANLEG VAN DE SST IN VLAAMS-BRABANT»

INTERPELLATION DE M. VERMEIREN AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES SUR «L'AMENAGEMENT DU TGV DANS LE BRABANT FLAMAND»

De Voorzitter. — Aan de orde is de interpellatie van de heer Vermeiren tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven over «de aanleg van de SST in Vlaams-Brabant».

Het woord is aan de interpellant.

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, het is stil geworden rond de verwezenlijking en de aanleg van de supersnelle trein in ons land. In het *Belgisch Staatsblad* van 17 april van dit jaar

verscheen het besluit van de Vlaamse Executieve van 24 juli 1991, houdende de definitieve vaststelling van de gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse met het oog op de aanleg van de SST.

Het lijkt er sterk op dat alle opmerkingen en alle tijdens de voorlichtingsvergaderingen, georganiseerd door de NMBS, gedane suggesties, dode letter zullen blijven. Men had even goed deze «info-vergaderingen» achterwege kunnen laten. Wat was uiteindelijk het doel van die bijeenkomsten? De rechtstreeks betrokken gemeenten en hun inwoners paaien door hen de indruk te geven dat zij inspraak zouden hebben?

Nu door het besluit van de Vlaamse Executieve niets de praktische realisatie nog in de weg staat, lijkt men bij de leiding van de NMBS best tevreden. Men zal dus geen rekening meer houden met de — nochtans in meer dan één opzicht terecht — opmerkingen die op de voorlichtingsvergaderingen en in de contacten met de gemeentebesturen, werden geformuleerd.

De stilte die is ingetreden, doet inderdaad het ergste vermoeden. De meest betrokken gemeenten zijn er niet erg gerust in, temeer daar via de pers werd vernomen dat, ondanks tegenslagen, de afgevaardigd bestuurder van de NMBS overtuigd blijft dat de timing voor de werken zal worden geëerbiedigd. Twee gemeenten, gelegen op de nu reeds zeer drukke lijnen, vrezen dat zij een zeer hoge tol zullen moeten betalen en dat de leefomstandigheden door de komst van de SST ernstig zullen worden aangetast. Het gaat in de eerste plaats om Zaventem, gelegen op de lijn Brussel-Keulen, in de tweede plaats om Lembeek, gelegen op de lijn Brussel-Parijs, en om enkele gemeenten in de buurt van Leuven.

In Zaventem richtte het college van burgemeester en schepenen een schrijven aan de minister van Verkeerswezen waarin met de grootste aandring gepleit werd voor de «intunneling» van de SST-sporen en van lijn 36 die dwars door het centrum van de gemeente gaan. Er werd nog beklemtoond dat de woonkern Zaventem niet nog meer hinder mag ondervinden van de aanwezigheid van de spoorweginfrastructuur. De «intunneling» zou deze hinder in belangrijke mate verminderen en verder het voordeel bieden dat de bestaande, totaal onnatuurlijke splitsing van de woonkern, definitief tot het verleden zou behoren.

In Lembeek is de situatie bijna identiek. Het plaatselijk actiecomité vreest dat door de aanleg van de SST het dorp onherroepelijk zal zijn geruïneerd.

De minister heeft er zich toe beperkt in zijn antwoord te verwijzen naar een schrijven van gedelegeerd bestuurder Schouppe, dat hij ter informatie overmaakte. Hierin wordt melding gemaakt van het MER dat «aan de basis ligt van de evaluatie en de uiteindelijke beslissing van de Vlaamse Executieve inzake de wijziging van het gewestplan».

Het volslagen gemis aan kennis van de plaatselijke situatie komt scherp tot uiting in het schrijven van de NMBS-leiding: «Ten einde de terechtte bekommernissen in verband met de onnatuurlijke splitsing van de woonkern tegemoet te komen dient binnen de middelen van het door de regering goedgekeurde «SST-Fonds», een oplossing gezocht waarbij het barrière-effect van de spoorlijn, zowel functioneel als visueel ruimtelijk wordt verminderd, evenwel zonder een nieuwe drukke verkeersweg door het centrum te creëren.»

Mijnheer de Vice-Eerste minister, dit is pure nonsens. Een bezoek ter plaatse zal u daarvan terstond overtuigen.

Het is geenszins de bedoeling van het gemeentebestuur om een nieuwe verkeersweg te creëren. Dit kan eenvoudig niet.

Het is dus duidelijk dat de NMBS-leiding het barrière-effect erkent, maar kennelijk niet over de middelen beschikt om de nochtans noodzakelijke «intunneling» te overwegen.

Wat Lembeek betreft, heeft de minister steeds ontwijkend gereageerd. Het project van het actiecomité wordt afgedaan als «weinig realistisch». Verzoeken van zijn partijgenoten — onder meer van zijn voorganger, de Vice-Eerste minister — voor een onderhoud of voor een bezoek aan Lembeek zijn zonder gevolg gebleven.

Het zou trouwens bijzonder interessant zijn het advies van de Commissie voor advies voor de ruimtelijke ordening van de streek Vlaams-Brabant met betrekking tot de ontwerpen tot gedeeltelij-

ke herziening van de gewestplannen Halle-Vilvoorde, Asse, Tienen-Landen en Leuven, uitgebracht naar aanleiding van de door de NMBS voorgelegde plannen van aanleg van de SST, te toetsen aan de uiteindelijk door de NMBS genomen beslissingen.

De betrokkenheid van de bevolking en haar ongerustheid vindt men weerspiegeld in de bezwaarschriften die opgenomen zijn in het *Belgisch Staatsblad* van 17 april van dit jaar. Waren al deze bewoners van het gebied waar de SST-bedding zal komen, zonder reden ongerust? Men zou het gaan geloven.

Ik doe een oproep om deze bezwaarschriften nogmaals in te kijken. Elke mandataris is voldoende vertrouwd met petities en bezwaarschriften om te weten dat er soms wordt overdreven. In dit geval is het echter duidelijk dat men om louter financiële redenen absoluut geen rekening wil houden met de wensen en de opmerkingen van de betrokkenen. Dat is toch onaanvaardbaar.

Dat «intunneling» geen onmogelijke oplossing is, heb ik kunnen ervaren tijdens een bezoek met de commissie voor de Infrastructuur aan het Franse SST-net. Bij onze burens heeft men ervoor gezorgd dat de nieuwe lijnen zo weinig mogelijk hinder veroorzaken in de gemeenten waar deze supersnelle treinen voorbijrazen. Men heeft in bebouwde kommen op vele plaatsen een geul gegraven waar de treinen in een tunnel rijden. Het was een gelegenheid om in deze gemeenten door groenvoorziening het leefmilieu een aangenamer en menselijker aspect te geven.

Heeft men daar nooit aan gedacht bij de NMBS? Veel gemeenten waar de SST in Vlaams-Brabant zal doorrijden, zouden hierover zeker opgetogen zijn. Waarom kan dat niet?

Tijdens het jongste begrotingsconclaaf werd 1,1 miljard uitgetrokken voor de aanleg van een spoortunnel Schumann-Josaphat teneinde het station van de Leopoldwijk te verbinden met de luchthaven van Zaventem. De uitvoering hiervan zal gelijktijdig verlopen met de aanleg van de autotunnel onder de Kortenberglaan te Brussel.

Dit betekent dat niet alleen de SST, maar ook lijn 36 intensiever zullen worden gebruikt doorheen Zaventem, zodat bijkomende geluidshinder kan worden verwacht.

In de Sint-Kwintensakkoorden met betrekking tot de derde fase van de staatshervorming heeft de regering zo maar 10 miljard extra beloofd aan het Vlaamse Gewest, om tegemoet te komen aan de financiële eisen van Ecolo voor de Franse Gemeenschap. De Vlaamse gemeenten blijven op hun honger en zullen in de toekomst met geluids- en andere hinder, teweeggebracht door de SST, moeten blijven leven.

Het staat vast dat de gemeente Zaventem in haar geheel en de deelgemeente Zaventem in het bijzonder, meer en meer het slachtoffer worden van de uitbouw van de verkeersinfrastructuur die het gemeentelijk niveau ver overschrijdt. De luchthaven en het plan Zaventem-2000, de E-40, de ring RO en de A-201 met het SST-project en het plan-Star 21 vormen een verkeersinfrastructuur waarvan het nationaal en internationaal belang niet kan worden ontkend en waarvan de ontwikkeling van heel groot belang is. Dit mag echter niet met zich brengen dat de woongebieden van Zaventem onleefbaar worden ingevolge de steeds toenemende verkeersonveiligheid, de geluidshinder en de luchtvervuiling.

Voor Groot-Zaventem is het bijzonder pijnlijk te moeten vernemen dat 12 miljard wordt besteed aan de uitbreiding van de luchthaven in het kader van het plan-Zaventem 2000, terwijl geen kredieten kunnen worden vrijgemaakt om de bijkomende hinder van de SST enigszins in te dijken door een «intunneling» van de spoorwegbedding.

Bovendien blijft men ook in gebreke bij de aanpassing van de weginfrastructuur. Ik weet wel dat dit laatste een gewestelijke materie is en dus niet onder uw bevoegdheid valt, mijnheer de Vice-Eerste minister. Toch moeten wij vaststellen dat bij de opening van de nieuwe luchthaven in maart 1993 de weginfrastructuur in de regio, waar straks 150 000 mensen zullen werken, ontoereikend is. Men heeft geen oog voor de oplossing van dit probleem. Hierdoor brengt men de veiligheid van werknemers en omwonenden in het gedrang en maakt men de levensomstandigheden onmogelijk.

In haar advies gaf de Streekcommissie voor ruimtelijke ordening te kennen dat «een tunnel (boven of onder) alleszins kan gerealiseerd worden in het voorgestelde tracé».

Al deze overwegingen worden blijkbaar zonder meer door de directie van de NMBS van de tafel geveegd. Een intunneling zou nochtans voor de plaatselijke bevolking een minimale compensatie zijn. Zij kan zich inderdaad in de komende jaren nog aan andere grootscheepse werken verwachten op het grondgebied van Groot-Zaventem, namelijk de aansluiting van de luchthaven op het internationaal SST-net. Andere grote luchthavens, zoals de luchthaven Charles De Gaulle, deze van Londen en andere grote Europese steden, zijn ook reeds aangesloten of er liggen plannen om dit te doen. De discussies over deze aangelegenheid zijn lang en pijnlijk geweest. Er werden een aantal verkeerde beslissingen genomen. De luchthaven van Zaventem moet worden aangesloten op het SST-net, maar diverse ministers en andere instanties beweren dat de SST-verbinding niet zal worden doorgetrokken tot de luchthaven. Toch stellen wij vast dat bepaalde beslissingen worden genomen om die aanleg mogelijk te maken.

De grootscheepse werken waarover ik daarstraks heb gesproken, zouden best gelijktijdig worden uitgevoerd met de aanleg van de nieuw luchthavengebouwen en de «intunneling» van de spoorwegbedding. Doet men dit niet, dan is de kans zeer groot dat er van een intunnelingsproject gedurende tientallen jaren niets in huis komt. De bewoners zullen dan geconfronteerd worden met een toenemend luchtverkeer, maar ook met een toenemend spoorverkeer, wat de gemeente onleefbaar zal maken.

Ik wil tenslotte nog verwijzen naar het advies van de Streekcommissie van advies voor Vlaams-Brabant, waarin wordt gezegd dat de «aanleg van de SST wordt aanzien als noodzakelijk voor het algemeen belang voor de maatschappij in de toekomst. Deze aanleg mag bijgevolg voor de lokale gemeenschap op ruimtelijk, sociaal en economisch vlak noch psychisch, noch fysisch of materieel nadeel berokkenen».

Ik heb steeds de economische noodzaak van de aanleg van de SST en van de modernisering van het spoorweginfrastructuur in het luchthavengebied verdedigd. Toch moet men ook rekening houden met de ecologische omstandigheden. Ik hoop, mijnheer de Vice-Eerste minister, dat u daar oog voor hebt.

De Vlaamse regering en de gemeenten moeten de bouwvoorwaarden nog onderzoeken. Het zal voor de Vlaamse regering de laatste mogelijkheid zijn om te tonen dat zij de belangen van de bevolking verdedigt. Het kan de realisatie van de SST binnen de gestelde termijn ernstig in het gedrang brengen. Ik kan garanderen dat de gemeentebesturen, de leden van de Vlaamse Raad en al degenen die erbij betrokken zijn zich ten zeerste zullen verzetten wanneer er geen gevolg wordt gegeven aan onze vraag, want de economische schade die zal worden veroorzaakt komt niemand ten goede. Als de SST er niet komt zal de bevolking er zeker niet treuren, want zij zal er vooral de nadelen van ondervinden en maar heel weinig voordelen.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, wij verwachten dat u met deze menselijke argumenten rekening houdt en dat u de leiding van de NMBS ertoe aanzet een duidelijk standpunt in te nemen voor het leggen van de tunnel voor de SST, want de «intunneling» wordt als een absolute noodzaak ervaren in Zaventem, Lembeek en Leuven. (Applaus.)

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

De heer Kuijpers. — Mijnheer de Voorzitter, ik sluit mij graag aan bij de interpellant. Hij is burgemeester van Zaventem en ikzelf ben gemeenteraadslid in Herent, vandaar onze zelfde regionale bezorgdheid.

Onze gemeenten worden op het vlak van de verkeerswegen sedert lang geteisterd door de uitbreiding van Brussel niet de daaraan verbonden woondruk. Ik moet u er niet van overtuigen dat «Brussel 19» zich als een olievlek in Vlaams-Brabant heeft uitgebreid. Maar ook Antwerpen bepaalt ons woongebied vandaar het XVIIIe-eeuwse kanaal. Veel later werd de Zaventemse luchthaven ingeplant. De oude Maria-Theresiawegen, de oude Brusselse en Mechelsesteenweg en evenmin de Tervuursesteenweg volstondden. We kregen de overdrukke spoorlijn 36 erbij en onze generatie de E40-autosnelweg.

Ik ga volledig akkoord met de vervoerstrategieën die de wegen om verschillende redenen willen ontlasten. Ik ben te laat in deze vergadering toegekomen omdat er al vanaf 7 uur op de E40 een massale opstopping heerste. Wij zijn inderdaad gewonnen om het voor-hoofdstedelijk verkeer zoveel mogelijk met de trein te laten verlopen. In de Vlaamse Raad is uit het dossier van minister Johan Sauwens met goede cijfers bewezen dat 32 pct. van de verkeersopstoppingen in Brabant het gevolg zijn van het voor-hoofdstedelijk verkeer. Wij vinden dus verbeterde treinverbindingen met de hoofdstad uitstekend. Ook voor de verbeteringen van de klassieke wegen blijven we ijveren, net als voor het breder gebruik van het Leuvense zeekanaal Dijle-Rupel. Maar vandaag willen we het speciaal hebben over het spoorverkeer.

De vastgelopen verkeerssituatie in Brabant kan zo niet verder. Iedere morgen lijden duizenden voor miljoenen verlies in, voor, en rond Brussel. Zij die hun goede tijd in het verkeer verliezen weten dat. Alle gemeenten in een brede cirkel rond «Brussel 19» reden zo ook vast en vragen om een oplossing.

Ik ben blij dat de heer de Donnée, die zich wil mengen in dit debat, deel uitmaakt van de gemeenteraad in Brussel. Wij wensen immers verbonden te leven met Brussel, maar niet met deze manke verkeersverhouding. Men wordt een ander mens wanneer men een uur met zijn auto in de file moet wachten! De oplossingen die door de NMBS, de Gewesten, de Brusselse gemeentebesturen en andere overheidsverantwoordelijken worden voorgesteld moeten tenminste harmonisch op elkaar inspelen!

Eén van de grote problemen die hierbij rijzen is wel de aanleg van de SST. Ik daag de minister uit om eens deel te nemen aan de gemeenteraden, die toch de pijlers zijn van het bestuur in Brabant. Geen enkele van die gemeentebesturen is zoals het hoort ingelicht noch in verband met de SST, noch in verband met de problemen die erbij betrokken zijn. Wij weten in Herent bijvoorbeeld niet of het station zal worden behouden. Dezelfde vraag geldt in verband met andere lokale stations.

Dat is een fundamenteel probleem. Enerzijds kunnen de reizigers niet meer met de trein naar de omliggende gemeenten terugkeren wanneer zij in Brussel — s' avonds bijvoorbeeld — een culturele manifestatie hebben bijgewoond. Anderzijds moeten zij het wel pruimen dat een reusachtige treinmoloch zich een spoor door hun gemeenten zal banen voor doorgaande reizigers. Wij stellen vast hoe de SST-planners «à la carte» optreden. Zij creëren bijvoorbeeld een deeloplossing in Bierbeek, maar Zaventem, Kortenberg en Herent blijven in de kou staan.

In Leuven bestaat al jaren het enorme dal waardoor de trein rijdt. Die spoorweggeul overdekken — het jaren oude voorstel van architect Birout — zou een prachtige oplossing zijn. Brabant wordt gefederaliseerd, dat is een goede zaak. Het is een oude eis van de Vlaamse beweging. Leuven wordt de hoofdstad van Vlaams Brabant. In de toekomst zullen er zeker nieuwe kantoorruimten nodig zijn. Die komen best boven die overgedekte geul, verbonden met de A2 en de E40 en het nieuw te bouwen station. Wij zouden dus graag willen weten of de stationsgeul in Leuven zal worden overbrugd. Dat zou toch een goede zaak zijn. Maar er is meer!

Wat in Halle kan, moet in Zaventem en in het bewoonde gebied van Kortenberg kunnen. Wat in Bierbeek kan, moet in Herent kunnen.

Mijnheer Coëme, ik ben ervan overtuigd dat u én als minister én als Waal wonend in Borgworm goed op de hoogte bent van de spoorlijnproblematiek. Bierbeek, Leuven, Herent, Kortenberg, Zaventem liggen op dezelfde internationale lijn nummer 36 als Borgworm. Waalse en Vlaamse pendelaars die dagelijks verbonden met dezelfde megapolis Brussel leven, weten hoe overvol hun treinen zitten en hoe weinig stipt ze zijn. Luik is steeds een vurige SST-bepleiter geweest. Maar het station van Leuven, met veel meer reizigers, is heel wat belangrijker dan dat van Luik. Als het omgekeerde het geval was, zou u zeker hetzelfde vragen als wij. Wij vragen een beter voorhoofdstedelijk verkeer in functie van de aard der reizigers en gezien Vlaams Brabant het dichtst bebouwde gebied is ook de ondertunneling.

Wij hopen dus dat u in tegenstelling tot uw voorganger, die ons weliswaar vriendelijk heeft ontvangen, begrip zult opbrengen voor ons pleidooi. Om overtuigd te worden kan men best eens in

Antwerpen gaan kijken. Op een vrij gemakkelijke manier wordt daar met de molgraafmachine, met een boorschild een, weliswaar nu nog verlieslatende, metro aangelegd. *L'imagination au pouvoir*, zou ik zeggen, en waar nodig gaat de SST onder de bebouwde delen van de gemeenten door, of nuchter bekeken, laten wij bouwen voor de toekomst. In Brabant, of het nu 't Waalse of Vlaamse deel is, en in Brussel-19, is er boven de grond geen plaats meer voor een groot openbaar werk. Met de bestaande wegen en de luchthaven van Zaventem leeft onze streek meer dan oververzadigd. Afgezien van de kostprijs is er dus maar één oplossing: onder de grond.

Brussel, met daarrond Mechelen, Aalst, Ninove, Nijvel en Leuven, moeten als één ruimtelijk te ordenen geheel worden gezien, een thesis die de groep « Mens en Ruimte » rond 1960 al verdedigde. Ik ben uiteraard een vurig verdediger van het behoud van de laatste overgebleven groene ruimten in Midden Brabant: het Zoniënwood, dat over vijf Vlaams-Brabantse gemeenten gespreid ligt, het Kastanjebos, Bertembos en hun omgeving, meestal zijn het de grote groene bezittingen die de adel ons heeft nagelaten soms rond haar kastelen, zoals het kasteel van de Merode te Everberg. Deze ruimten willen wij niet meer laten aantasten. Wij willen ze verbinden en niet meer laten verkavelen door grote werken.

Er moet een einde komen aan de zeer grote ongerustheid van de honderden eigenaars in mijn streek die heerst naast de woon- en verplaatsingsonzekerheid in heel Brabant. De regering heeft de plicht om naast haar internationaal akkoord en in overleg met de bedrijven die bij de aanleg van de SST betrokken zullen worden, ook en in de eerste plaats te luisteren naar de noden van de plaatselijke bevolking. Wij nemen het niet dat de Groep Planning, van Brugse oorsprong en met ACV-achtergrond — weer eens de zuil — voor Herent bv. een *car and ride park* plant, dat haaks op de NMBS-inzichten ontwikkeld werd. Dit is een plan voor Herent-centrum, waarvan een deel plots een reusachtige parking zou worden voor het station van Leuven. De Herentenaar heeft specifiek daaraan geen behoefte. Hij ervaart integendeel, in de eerste plaats, zijn moeilijke verplaatsing.

De uitbreiding van en rond de luchthaven van Zaventem jagen de vastgoedspeculatie op en zo een verdere uitdrijving van de inwoners van Vlaams-Brabant. Hoe zullen 't groeiend aantal gebruikers naar de luchthaven toe, zich verplaatsen? Op de regering rust de grote verantwoordelijkheid om de toekomst van Brabant leefbaarder te maken, dan het nu is. Daarom dring ik erop aan dat de regering, de NMBS en alle andere betrokken groepen mekaar ontmoeten en dat zij met de verschillende gemeenteraden in contact komen, zodat ook zij eens de polsslag van de bevolking voelen. Zo kunnen wij hopelijk nog tot een betere oplossing komen voor dit complexe verkeersprobleem. (*Applaus.*)

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

De heer Cardoen. — Mijnheer de Voorzitter, na wat de voorgaande sprekers hier hebben gezegd, acht ik het als Vlaams-Brabander mijn plicht om, mede namens de CVP-fractie, enkele woorden aan dit probleem te wijden. Wij zijn immers allemaal bijzonder gevoelig voor het internationaal spoorwegennet, voor de juiste bestemming van de gronden en voor de mogelijke bedreiging van de leefbaarheid van sommige wijken en zelfs gemeenten of deelgemeenten.

Wat mij in deze discussie bijzonder opvalt is dat niemand het heeft over de meerprijs van de naar voren gebrachte desiderata. Als er voldoende bereidheid is om die te betalen, dan ben ik de eerste om over de hele lijn ja te zeggen aan wat de vorige sprekers voorstelden.

Nu laat ik even de door collega Kuijpers geciteerde gemeente terzijde en houd het bij Lembeek. In de hele problematiek rond het SST-project is deze gemeente immers in een wel bijzonder merkwaardige situatie terechtgekomen. Doordat zij middendoor wordt gesneden, wordt de leefbaarheid daar bijzonder zwaar aangetast.

De realisatie van het SST-project begint stilaan vaste vorm te krijgen en de aanvang van de werken aan het Zuidstation van Brussel betekent nu reeds een belangrijke hinder voor het verkeer dat vanuit het Zuidwesten Brussel binnenkomt. Het moet mijns

inziens mogelijk zijn om in overleg met de verschillende aannemers tot een betere doorstroming van het verkeer, vooral via de Frankrijkstraat te komen.

Mijn eigenlijke vraag aan de minister is echter de volgende. Over het SST-project en in het bijzonder over de aanpassingen daarvoor in Lembeek zou er een maquette bestaan, die bij de directie van de spoorwegen te bezichtigen is. Is de minister daarvan op de hoogte? Heeft hij die reeds bestudeerd en kent hij de draagwijdte daarvan? Acht hij het SST-project zoals het in de maquette wordt voorgesteld, verzoenbaar met de verzuchtingen van de bevolking van Lembeek? Hoeveel bedraagt de meerprijs ervan en zijn de middelen daarvoor in het huidige budget ingeschreven? (*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, avant de répondre aux questions soulevées par M. Vermeiren, et ensuite par MM. Kuijpers et Cardoen, au sujet du tracé du TGV dans le Brabant flamand et plus particulièrement dans les communes citées, je voudrais situer le problème d'une manière plus générale.

Au cours des dernières décennies, on a enregistré une expansion considérable de la mobilité des personnes et des marchandises, et nous en reparlerons d'ailleurs tout à l'heure, lors de l'interpellation de M. de Donnée.

Ces dernières années en Europe, le trafic s'est accru de 40 p.c. sur autoroute et de 20 p.c. sur route, ce qui a conduit aux difficultés que nous connaissons aujourd'hui. Toutes choses restant égales, on évalue à 40 p.c. la croissance du trafic automobile dans un avenir proche.

En ce qui concerne la route, il est de plus en plus difficile de développer de nouvelles infrastructures. Ces investissements, outre leur coût exorbitant, ont un impact important sur l'environnement et, de plus, absorbent à peine les surplus de trafic que l'on prévoit pour les prochaines années.

En tenant compte de la capacité d'une autoroute et du TGV, on peut conclure qu'aux heures de pointe, la capacité de transport d'une ligne TGV correspond à celle d'une autoroute à deux fois cinq bandes. De plus, le recours au chemin de fer est généralement peu agressif pour l'environnement. C'est dans ce cadre général qu'il faut comprendre l'option qui a été prise pour le TGV.

Le projet TGV trouve dès lors sa justification dans la réorganisation du trafic ferroviaire qu'il permet au sein de notre réseau national. Ce projet TGV n'est cependant concevable que s'il s'intègre harmonieusement dans le réseau intérieur. Il offre une occasion unique d'adapter la structure du service intérieur aux missions que les chemins de fer devront remplir au XXI^e siècle. Le plan Star 21 doit donc être compris comme étant le complément indispensable du projet TGV. Sa réalisation conduira à l'intégration du réseau ferroviaire, notamment pour ce qui concerne les liaisons interurbaines et suburbaines.

J'en viens plus particulièrement à la question des nuisances créées par le TGV et, dans un premier temps, je souhaiterais traiter de l'impact du TGV sur l'environnement de l'ensemble du pays. J'aborderai plus particulièrement les questions liées à l'effet de la construction et de l'exploitation du TGV sur l'utilisation des sols et les nuisances acoustiques.

La réalisation du TGV exigera une acquisition de terrains évaluée à 645 hectares pour une longueur de 307 kilomètres de ligne, dont la moitié en site nouveau. A titre comparatif, on peut remarquer qu'une autoroute de deux fois trois bandes, comme le projet du grand périphérique d'Anvers par exemple, occuperait le même espace pour une longueur de 92 kilomètres seulement.

Il est à noter également que l'aéroport de Bruxelles-National, situation que M. Vermeiren connaît bien, occupe, à lui seul, une surface deux fois supérieure à celle nécessaire au passage du TGV.

Il faut également souligner, autre élément auquel M. Vermeiren sera certainement sensible, que des études montrent que la réalisation du projet TGV en Belgique et aux Pays-Bas rendrait

surplus environ 15 000 vols aériens en l'an 2000 et 30 000 en 2015, vols concernant des liaisons entre la Belgique et les pays environnants.

Cela m'amène tout naturellement à aborder la question du bruit.

On sait que l'étude des nuisances acoustiques est particulièrement délicate et complexe. Des méthodes existent pour apprécier les bruits des différents moyens de transport au moyen d'une unité commune. Des calculs ont notamment été effectués pour apprécier le bruit créé respectivement par un train classique et un TGV et ils montrent qu'à vitesse égale, un TGV engendre moins de bruit qu'un train classique.

On a également essayé d'évaluer le nombre de personnes qui allaient percevoir le bruit du trafic. Actuellement, 41 000 personnes sont concernées sur le territoire belge par le bruit engendré par la circulation des trains. Ce chiffre devrait passer à 65 000 à la suite de l'implantation du TGV. Cependant, on estime qu'en raison des mesures de lutte antibruit qui seront prises, ce nombre pourrait être ramené à 43 000 en l'an 2000. Autrement dit, 2 000 personnes au total devraient subir les inconvénients acoustiques du TGV.

J'en viens à présent aux questions soulevées par le passage du TGV en Brabant flamand.

Tussen Brussel en Leuven zal de SST op de verbeterde bestaan-de lijnen rijden. Het project bestaat erin een vierde spoor toe te voegen aan de drie reeds bestaande tussen Schaarbeek en Zaventem en twee nieuwe sporen aan te leggen tot Bierbeek, waar de SST-lijn een eigen bedding zal hebben tot aan de Luikse regio. De nieuwe in Vlaams-Brabant aangelegde sporen zullen een snelheid van 200 km per uur toelaten, wat een lichte toename van de lawaaihinder zal meebrengen ten opzichte van de thans bestaande spoorlijn met een snelheid van 140 km per uur. Hierbij merken we wel op dat het toevoegen van een spoor ook zal bijdragen tot een verbetering van het binnenlands verkeer.

Rekening houdend met al deze elementen acht de NMBS de constructie van een tunnel te Zaventem niet verantwoord. De kosten van een dergelijke investering zijn trouwens buitensporig. De door de heer Vermeiren aangehaalde elementen zijn niet nieuw en kunnen de NMBS er niet toe bewegen de initieel gekozen optie te wijzigen.

J'en viens à présent aux autres questions qui ont été abordées, notamment en ce qui concerne le manque d'information. Je comprends parfaitement le souci exprimé vis-à-vis de Herent et de toutes les gares. En effet, il n'est pas uniquement question du TGV mais aussi de l'aménagement du réseau intérieur et d'une ligne particulièrement intéressante, non seulement au niveau international, mais également aux niveaux intérieur et local.

Jusqu'à présent, s'occupant du TGV, la SNCB s'est particulièrement intéressée au tracé allant de la frontière française en direction de Bruxelles. C'est donc là que se développent tous les efforts d'information consentis par la société. Cette question me touche particulièrement. En effet, ma commune se situe le long de cette ligne Bruxelles-Liège. De plus, que ce soit dans ma région ou dans la vôtre, d'autres efforts sont prévus en matière d'information dès que la première partie du projet — c'est-à-dire jusqu'à Bruxelles — aura été réglée.

Ensuite — j'encourage d'ailleurs fortement cette initiative —, une information sera organisée à l'intention des conseils communaux et des populations des communes situées le long de la ligne non seulement du TGV mais également de la ligne actuelle du chemin de fer entre Bruxelles et Liège.

Telles sont les informations que je suis en mesure de vous fournir.

Il serait tout à fait prématuré de vous inquiéter pour le moment d'une éventuelle suppression de gares. Aucune décision n'a été prise à ce sujet par la SNCB, qui essaie actuellement de dégager les lignes de force d'un plan d'entreprise. Ce dernier, prévu en fait pour fin octobre 1992, mais qui me sera remis en janvier prochain, permettra de prendre les dispositions nécessaires en la matière.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session ordinaire 1992-1993
Parlem. Hand. Belgische Senaat - Gewone zitting 1992-1993

Dans le cadre d'un plan global adopté par le gouvernement, il appartient aux autorités responsables du chemin de fer, à présent autonome, de prendre leurs responsabilités en ce qui concerne le TGV, tenant compte des aspects économiques, écologiques, mais aussi financiers. Il n'est pas inutile de rappeler que le chemin de fer doit pouvoir amortir le TGV sur ses fonds propres, notamment, dans un premier temps, par la voie de l'emprunt. Donc, monsieur Kuijpers, ceci concerne votre commune, celle de Lembeek, toute la région du Brabant ainsi d'ailleurs que toutes les autres communes traversées par le TGV.

En terminant, je voudrais répondre aux questions qui me sont souvent posées concernant les suppressions de lignes, de gares et de points d'arrêt. Je répète inlassablement que, dans le cadre du plan d'entreprise, le conseil d'administration de la SNCB prendra des décisions dans les prochaines semaines. La responsabilité qui sera celle du gouvernement ensuite sera de vérifier la compatibilité entre les décisions proposées par le conseil d'administration de la SNCB — qui en portera la responsabilité — et le contenu du contrat de gestion conclu entre le gouvernement et le conseil d'administration de la SNCB.

En effet, une éventuelle modification de ce contrat après la décision du conseil d'administration de la SNCB aurait des conséquences quant à la responsabilité des administrateurs de la SNCB. Cette responsabilité s'étendrait bien entendu au domaine financier sur lequel M. Cardoen a attiré notre attention à juste titre.

En effet, le conseil d'administration de la SNCB, à bon droit, s'appuierait sur le contrat de mission passé avec le gouvernement et exigerait de ce dernier qu'il prenne en charge financièrement le maintien des lignes, des points d'arrêt et des gares. Des missions supplémentaires imposeraient, en effet, en toute logique, des moyens supplémentaires. Or, vous connaissez la situation budgétaire, non seulement pour l'année 1992 mais également pour l'année 1993. C'est dire l'étroitesse de la marge. C'est pourquoi je répète que la responsabilité financière et politique pour la gestion du réseau intérieur comme pour les décisions en matière de TGV incombe aux responsables de la SNCB, dans le respect de toutes les clauses du contrat de gestion, y compris celles se rapportant au TGV, conclu entre le gouvernement et le conseil d'administration de la SNCB. (Applaudissements.)

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

De heer Vermeiren. — Mijnheer de Voorzitter, in de eerste plaats dank ik de Vice-Eerste minister voor zijn uitvoerig antwoord.

Hij heeft inderdaad een correcte inventaris van de toestand opgesteld. Hij heeft terecht verwezen naar de SST en naar het Star 21-plan, naar het stijgend aantal passagiers en naar de toename van het autoverkeer met 40 pct. Hij heeft eveneens gewezen op de absolute noodzaak om de toestand te verbeteren.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, u verrast mij nochtans wanneer u zegt dat er volgens de NMBS geen nieuw element is. Er is inderdaad geen nieuw element, de toestand is nog altijd dezelfde, maar hij verergert. Zijn er dan nog niet voldoende elementen om de NMBS te overtuigen?

Op de luchthaven van Zaventem bedraagt het aantal passagiers bijna 15 miljoen. Het Star 21-plan heeft tot doel het verkeer naar de luchthaven via de lijn 36 aanzienlijk te verhogen. Wij hopen dat dit plan slaagt. De toename van het verkeer door het Star 21-Plan zal echter zo enorm zijn dat de veroorzaakte hinder veel groter is dan de eventuele hinder die door de SST wordt veroorzaakt.

De 15 miljoen passagiers zullen via een raderwerk van spoorwegen de luchthaven bereiken. Hierbij kan het centrum van Zaventem niet worden ontweken. Zaventem, een gemeente waar men 's nachts niet kan slapen, omdat de vliegtuigen continu opstijgen en landen. Nochtans beweert de NMBS dat er geen bijkomende elementen, geen bijkomende argumenten zijn om hen te overtuigen.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik ken u reeds zo lang. Indien u de tijd zou nemen om 24 uur in onze gemeente door te brengen, dan zou ik deze interpellatie niet hoeven te houden. De NMBS-verantwoordelijken die durven beweren dat er geen nieuwe elementen zijn, staan niet met hun beide voeten op de grond.

Een dergelijke toestand is enkel mogelijk in België, in een land waar men 15 miljard investeert om een luchthaven te moderniseren, maar waar men de politieke moed mist om toe te geven dat er eigen beddingen moesten komen voor de SST en de E-lijn 36 is gaan gebruiken. Enkel de PS, de PRL en de PVV waren het er destijds over eens dat de SST er moest komen, weliswaar onder bepaalde voorwaarden. Door dit gebrek aan politieke moed kan men vandaag zeggen dat er geen nieuwe argumenten zijn.

In Schiphol heeft men in twee jaar tijd 20 miljard gulden geïnvesteerd om de toegangswegen naar de luchthaven te verbeteren. In dit land, dat niet alleen door spoorwegen maar ook door staatshervormingen wordt doorkruist, durft men een Vice-Eerste minister laten zeggen dat er geen half miljard kan worden gevonden om de toestand te verbeteren.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, ik heb nog altijd vertrouwen in u. Ik hoop nog steeds dat u zich ter plaatse van de toestand zult komen vergewissen, zodat u uw diensten kan overtuigen dat er geen nieuwe argumenten nodig zijn om hun standpunt te wijzigen. *(Applaus.)*

De Voorzitter. — Tot besluit van deze interpellatie heb ik twee moties ontvangen.

De eerste, ingediend door de heren Van Belle, Valkeniers, Goovaerts en Kuijpers, luidt:

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Vermeiren en het antwoord van de minister,

Onderschrijft het nationaal en internationaal belang van het SST-project,

Betreurt evenwel dat noch de NMBS-leiding, noch de overheid, ernstig rekening hebben willen houden met de suggesties en opmerkingen van de plaatselijke bevolking, geuit op de voorlichtingsvergaderingen, inzonderheid met het voorhoofdstedelijk verkeer en de binnenlandse verbindingen,

Stelt vast dat in de huidige stand van zaken de lokale gemeenschappen van inzonderheid Lembeek, Zaventem, Kortenberg, Herent, Leuven, enzovoort, zowel op ruimtelijk, sociaal en economisch vlak als op psychisch, fysisch en materieel vlak nadeel zullen ondervinden van het SST-project, althans wanneer de SST-aanleg wordt gerealiseerd zoals nu is bekend,

Vraagt de regering met aandrang onverwijld de nodige initiatieven te nemen die een zgn. «intunneling», naar buitenlands voorbeeld, van de SST-sporen beogen in de woonkernen Zaventem, Lembeek, Kortenberg en Herent enerzijds en er anderzijds de nodige budgettaire middelen voor ter beschikking stellen. »

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Vermeiren et la réponse du ministre,

Reconnaît l'intérêt national et international du projet de TGV,

Regrette toutefois que ni la direction de la SNCB ni les pouvoirs publics n'aient sérieusement tenu compte des suggestions et observations formulées par la population locale dans le cadre des réunions d'information, en particulier concernant la circulation dans la banlieue de Bruxelles et les liaisons intérieures,

Constate qu'en l'état actuel des choses, le projet de TGV, du moins s'il est réalisé comme prévu, causera un préjudice aux collectivités locales de Lembeek, de Zaventem, de Kortenberg, de Herent, de Louvain, etc., et ce tant sur les plans social, économique et de l'aménagement du territoire que sur les plans psychique, physique et matériel,

Insiste pour que le gouvernement prenne sans tarder les initiatives nécessaires pour faire passer le TGV en site souterrain dans les zones d'habitation de Zaventem, de Lembeek, de Kortenberg, et de Herent, à l'instar de ce qui se fait à l'étranger, et libère les moyens budgétaires requis à cet effet. »

De tweede, ingediend door de heren Didden en Verschuieren, luidt:

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer Vermeiren en het antwoord van de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

Gaat over tot de orde van de dag. »

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. Vermeiren et la réponse du Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques,

Passe à l'ordre du jour. »

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DE DONNEA AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES SUR « LA REALISATION ET LE FINANCEMENT DU RER BRUXELLOIS »

INTERPELLATIE VAN DE HEER DE DONNEA TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN OVER « DE UITVOERING EN DE FINANCIERING VAN HET BRUSSELS VOORSTADSVARKEERSNET »

M. le Président. — L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. de Donnée au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques sur « la réalisation et le financement du RER bruxellois ».

La parole est à l'interpellateur.

M. de Donnée. — Monsieur le Président, pour la deuxième fois cette année, j'interpelle le ministre des Communications et des Entreprises publiques sur le dossier du RER. J'estime, en effet, que ce dossier file un très mauvais coton et qu'il est sur le point d'acquiescer une dimension politique jamais atteinte jusqu'à présent. Les obstacles qui se dressent actuellement sur la voie de la réalisation d'un véritable RER bruxellois sont, à mes yeux, de plus en plus d'ordre communautaire et relèvent de moins en moins du domaine des finances ou de problèmes techniques.

Monsieur le ministre, je voudrais vous rappeler, ainsi qu'aux rares sénateurs qui estiment que le sujet vaut la peine d'être entendu, le caractère vital du RER pour Bruxelles. Il n'existe pas d'autre moyen que le RER pour orienter vers le rail une partie substantielle des navetteurs qui encombrant actuellement les routes vers et à l'intérieur de Bruxelles. Si rien n'est fait, monsieur le ministre, d'ici l'an 2005, quarante mille navetteurs automobiles supplémentaires se présenteront chaque matin aux portes de Bruxelles. En d'autres termes, si aucune mesure n'est prise pour ne fût-ce que maintenir le statu quo en matière de trafic matinal quotidien vers et dans Bruxelles, quarante mille voitures supplémentaires devront être prises en compte à Bruxelles. Seul un projet RER peut incontestablement porter remède à cette situation. Il convient également, bien entendu, de trouver une solution pour diminuer en même temps le nombre de véhicules, estimé à 115 000, qui se présentent déjà quotidiennement à l'entrée de Bruxelles.

Si aucune mesure n'est prise et à défaut de RER, nous assisterons, dans un premier temps, à l'étouffement complet de la circulation bruxelloise et, dans un deuxième temps, à une délocalisation massive — en dehors de Bruxelles — des habitants, des entreprises et des employés, ces derniers ayant tendance à suivre leur employeur lorsqu'il déménage.

Par ailleurs, vous devez savoir, ainsi que nos amis flamands et wallons, que la non-réalisation de ce projet sera considérée, en temps voulu par les Bruxellois comme, je pèse mes mots, une véritable déclaration de guerre à leur égard. Je n'ai pas l'habitude de m'exciter à cette tribune, mais la Région bruxelloise est confrontée à une absence de décision vitale pour son expansion ou tout simplement sa survie.

Que se passe-t-il sur le terrain, monsieur le ministre? Malgré les affirmations, parfois « tartarinesques », de l'Exécutif de la Région bruxelloise et de M. Thys en particulier, à l'exception de quelques travaux sur ce que la SNCB appelle le « métro régional de la capitale des Flandres » on n'est nulle part! J'ai pu, à ce sujet, mettre la main sur des cartes de la SNCB. Pour cette dernière, le RER se décompose, monsieur Kuipers, en deux volets: d'une part, le « métro régional de la capitale des Flandres » — soit les lignes vers Louvain, Malines, Asse et Tervuren — et, d'autre part, un deuxième métro régional ou RER, celui de « la capitale de l'Europe » car on ne parle plus de la capitale de la Belgique. La SNCB ne fait ainsi qu'anticiper la réforme de l'Etat en cours qui nous mène logiquement vers la disparition à terme de l'Etat belge. M. Kuipers opine du bonnet: en effet, un de ses rêves va enfin se réaliser! La SNCB est donc dans l'air du temps.

Sur le terrain, monsieur le ministre, aucune amélioration substantielle n'est programmée ni réalisée pour les dessertes du Brabant wallon. Il n'y a donc pas de travaux prévus ou en cours pour le « métro régional de la capitale de l'Europe ».

Par contre, même si la Flandre est encore très loin d'un véritable RER, force est de constater que des modifications et aménagements favorisant la dissociation des trafics lent et rapide sont programmés, en cours ou déjà réalisés sur les lignes 25 et 27 vers Malines, sur la ligne 36 vers Louvain, sur les lignes 96 et 96a vers Hal. Les aménagements programmés dans le cadre du TGV et de Star 21 permettent de constater que la mise en œuvre du réseau RER desservant essentiellement la périphérie flamande de Bruxelles et reliant cette dernière aux pôles culturels, administratifs et économiques de la Flandre pourrait être opérationnelle d'ici à la fin du siècle. En tout cas, des travaux vont dans ce sens, même si l'on est encore loin de pouvoir parler aujourd'hui d'un véritable RER reliant Bruxelles à la Flandre.

Monsieur le ministre, j'attire donc votre attention sur le fait que la SNCB met fidèlement en œuvre le plan *Spoor 2000* élaboré par le CVP en 1985 et s'abstient soigneusement d'effectuer des travaux du côté wallon. Vous tombez dans le panneau comme un enfant de chœur, ce qui m'étonne vraiment de vous.

Le fait de ne rien constater sur le terrain n'est pas surprenant lorsqu'on lit — c'est ce qui m'amène à vous interpeller à nouveau — les déclarations faites le 22 octobre 1992 au journal *Le Soir* par M. Schouppe, administrateur délégué de la SNCB: tout d'abord, « seule la SNCB, exploitant fédéral, est à même d'offrir un service RER à Bruxelles ». On le savait, mais il peut être bon de le répéter afin que l'on sache clairement qu'il ne faut pas attendre de la STIB, ou d'un autre organisme wallon ou flamand, la réalisation d'un tel projet.

M. Schouppe poursuit — cela devient plus intéressant —: « Le problème du RER est lié au contrat de gestion et au plan d'entreprise. Un tel service implique d'énormes investissements en infrastructure, matériel et charges d'exploitation. » Nous le savions. « Les responsables régionaux et l'Etat doivent s'engager clairement. » Cela signifie donc bien que ni les responsables régionaux ni l'Etat n'ont jusqu'à présent fait connaître leurs exigences à la SNCB.

S'engager clairement, selon M. Schouppe, « implique d'accepter le doublement du nombre de voies, le réseau étant déjà saturé aux heures de pointe, et de mettre des moyens financiers frais sur la table ».

Enfin, il conclut en disant: « Nous sommes bloqués par notre dotation qui ne prévoit pas le RER. » On ne peut être plus clair. Et M. Schouppe continue: « Aujourd'hui, chacun crie dans son coin, cela ne fait pas avancer le dossier. Nous sommes prêts à établir un contact, mais sur la base du constat que je viens de faire, si l'on veut un RER à la fin du siècle et c'est urgent. »

Il ressort clairement de ces propos qu'il est, non pas moins cinq, mais moins une, si l'on veut mettre sur pied le RER avant la fin du siècle, RER qui constitue, je le répète, la seule solution pour éviter l'étouffement économique et social de Bruxelles.

M. Schouppe dit aussi très clairement que la réalisation du RER est liée au contrat de gestion et au plan d'entreprise et que ce contrat de gestion ne prévoit rien du tout. C'est d'autant plus scandaleux que le gouvernement vient de le signer et je ne comprends vraiment pas comment M. Philippe Moureaux, ministre bruxellois, et ses collègues wallons, ont pu tomber dans le panneau et n'ont pas exigé que le contrat de gestion prévoie explicitement des travaux concrets avant l'an 2000.

Pendant tout un temps, M. Thys a fait semblant de croire à la réalisation du RER. Il a tenté d'en convaincre les Bruxellois en organisant notamment des colloques et des séminaires auxquels, monsieur Coëme, vous avez d'ailleurs toujours eu garde d'assister, sachant qu'il s'agissait de bluff. Or, actuellement, M. Thys fait marche arrière. Dans le numéro de novembre 1992 de la revue *Brussels Today*, il reconnaît ne rien avoir en main. Que dit-il exactement?

Tout d'abord, il explique longuement la nécessité du RER. A la fin de l'interview, il avoue n'être nulle part, disant notamment: « On peut regretter que la SNCB se fasse tirer l'oreille et ne s'engage que progressivement dans ce projet. » C'est là un euphémisme! M. Thys poursuit en ces termes: « Le contrat de gestion de la SNCB a conforté le principe du renforcement de la desserte de Bruxelles par rail. » Enfin, il ajoute très vite que « la SNCB a déjà fait des propositions en ce sens, sans toutefois aller jusqu'à la mise en service d'un véritable RER » et que « les propositions de la SNCB concernant Bruxelles restent d'ailleurs fort timides en termes d'échéancier ».

M. Schouppe, quant à lui, fait tomber les masques des ministres wallons et bruxellois au sein du gouvernement, de même que ceux de MM. Thys et Picqué. Quoi qu'il en soit, nous savons à présent à quoi nous en tenir!

A la question de savoir pourquoi le RER n'est pas réalisé, la réponse officielle avancée est le manque de moyens financiers — six ou sept milliards — nécessaires pour effectuer, avant l'an 2000, des travaux sérieux sur les lignes se prêtant le mieux au détournement des automobilistes navetteurs vers le rail, à savoir les lignes du Brabant wallon. Le prétexte invoqué repose également sur le fait que l'argent est introuvable en raison de l'absence d'accord quant aux parts respectives des Régions wallonne, flamande et bruxelloise, le RER étant un ouvrage d'intérêt national.

Ces arguments sont évidemment fallacieux, monsieur le ministre. Dans le cadre de l'accord de la Saint-Michel, votre gouvernement a trouvé 520 millions par an, soit 5,2 milliards sur dix ans que les Bruxellois devront payer à la Communauté flamande pour financer des subsides destinés à des organisations culturelles ou à des écoles flamandes à Bruxelles qui n'en ont nul besoin, alors que les cinq ou six milliards nécessaires au financement de travaux vitaux, essentiels pour Bruxelles, restent introuvables! Or, la SNCB dispose actuellement de deux cents hectares de terrains non indispensables à son exploitation à Bruxelles. Le contrat de gestion lui permet d'en déterminer l'affectation comme bon lui semble. Dès lors, pourquoi ne pas envisager de valoriser ces terrains qui appartiennent à la SNCB nationale et d'alimenter ainsi un fonds qui permettrait le financement de ces travaux d'intérêt national, à savoir les travaux du RER? Quelles sont les motivations de ce blocage, la question d'argent n'étant qu'un faux prétexte?

Les objections au RER sont essentiellement d'ordre politique du côté flamand, monsieur le ministre. Peut-être le sont-elles également dans le chef de certains Wallons dont je ne pense pas que vous êtes. En fait, certains Flamands estiment que tout doit être mis en œuvre pour couper Bruxelles du Brabant wallon et pour éviter la modernisation des lignes 161 vers Namur, 26 et 124 vers Nivelles. Bruxelles doit donc être séparée du Brabant wallon. Pour ces Flamands, les travaux vers Louvain, couplés au TGV, doivent bien sûr être réalisés. De même, les améliorations vers Vilvorde, Hal et Asse doivent être poursuivies. Mais pour eux, il ne faut surtout rien faire qui puisse renforcer les liens entre Bruxelles et la Wallonie. Il faut, au contraire, distendre ces liens, particulièrement ceux existant entre Bruxelles et le Brabant wallon!

Les propos que je tiens ne constituent pas un procès d'intention gratuit, monsieur le ministre. Je n'en veux pour preuve que la réponse donnée par M. Baudson à une question de M. Knoops au Conseil régional wallon, le 1^{er} septembre 1992. M. Knoops avait interrogé le ministre sur la question de savoir pourquoi l'on ne

parvenait pas à supprimer les signaux routiers au carrefour de Bonne-Odeur sur le ring est de Bruxelles, axe de pénétration dans la capitale qu'utilisent notamment les Hennuyers pour se rendre à Bruxelles, à l'aéroport national et en Flandre. M. Baudson a répondu qu'il avait pris des contacts avec ses collègues de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale. « Il apparaît toutefois », a-t-il ajouté, « que mon collègue flamand n'accepte pas de financer les travaux car il estime que l'engorgement est causé par les usagers francophones, bien que le carrefour soit situé en territoire flamand. »

Donc, qu'il s'agisse de projets routiers ou ferroviaires, la volonté politique flamande est bien de couper Bruxelles du Brabant wallon et de la Wallonie. Tant mieux si Bruxelles étouffe et si cette situation entraîne le déplacement d'activités vers le Brabant flamand ou peut-être même, dans l'esprit de certains Wallons, vers le Brabant wallon!

Tout cela est totalement inacceptable, monsieur le ministre, et mon inquiétude croît encore lorsque je lis, dans *La Libre Belgique* des 24 et 25 octobre, sous la plume de M. Vandermeer, que certains documents internes de la SNCB indiqueraient que cette dernière devrait trouver 3,7 milliards en report de travaux prévus par le plan décennal et que des responsables wallons de la société n'envisageraient plus que le report de travaux prévus sur la ligne 161. On peut, dès lors, se demander s'il ne se trouve pas, du côté wallon, des alliés objectifs des Flamands pour couper complètement Bruxelles du Brabant wallon. J'espère que vous me rassurerez à ce sujet, monsieur le ministre, car je trouve une telle attitude particulièrement honteuse et scandaleuse.

Le refus des Flamands de débloquent le RER au sud-est de Bruxelles est une véritable déclaration de guerre — et je pèse mes mots — à la Région bruxelloise, que ces mêmes Flamands veulent ainsi étouffer. Les Bruxellois doivent le savoir et devront en tenir compte dans leur comportement vis-à-vis de la Flandre. On a observé, ces derniers temps, une certaine pacification communautaire à Bruxelles, mais le jour où la population se rendra compte de ce qui se passe actuellement — les effets n'en seront ressentis que dans quelques années —, elle mettra fin à son attitude de tolérance à l'égard des Flamands.

Je ne comprends pas — je le répète une fois encore — que le seul ministre bruxellois du gouvernement, M. Moureaux, et vous-même — je ne crois toujours pas que vous puissiez prendre part à ce genre de machination — ayez pu mettre au point, en ce qui vous concerne, et accepter, en ce qui concerne M. Moureaux, un contrat de gestion n'offrant aucune garantie aux Bruxellois pour ce qui est de leur RER. Je ne comprends évidemment pas non plus la mollesse coupable de l'Exécutif régional bruxellois. Les francophones ont commis une gaffe énorme en laissant passer ce contrat de gestion tel quel. La seule façon de vous racheter et peut-être de faire pression sur vos collègues flamands et sur la direction flamande de la SNCB est de refuser la poursuite des travaux sur les lignes du Brabant flamand tant que les francophones n'auront pas eu la garantie qu'avant l'an 2000, des travaux seront entrepris sur les lignes du Brabant wallon pour un montant de 6 ou de 7 milliards.

Je préviens ici nos amis flamands : ce dossier du RER va très mal tourner si l'on continue, pour des raisons purement politiques, à le bloquer.

Avant de développer ma conclusion, je voudrais vous poser quelques questions, monsieur le ministre.

Tout d'abord, dans l'interview à laquelle j'ai fait allusion, parue dans le *Brussels Today* de novembre 1992, M. Thys a affirmé que le contrat de gestion de la SNCB avait conforté le principe du renforcement de la desserte de Bruxelles par rail.

Je voudrais savoir très précisément comment le contrat de gestion de la SNCB conforte le principe du renforcement de la desserte de Bruxelles par rail du côté du Brabant wallon, c'est-à-dire notamment sur les lignes 121, 26 et 124. La question réside bien là, car lentement mais sûrement, les travaux se poursuivent du côté flamand alors que rien n'est fait du côté du Brabant wallon.

Ensuite, se rendant sans doute compte qu'il a été roulé, M. Thys réclame — mieux vaut tard que jamais — l'élaboration d'un plan d'envergure, solidement, par toutes les parties concernées. Je voudrais savoir si M. Thys vous a déjà remis un document repre-

nant son plan d'envergure, ce que contient ce plan et quelle suite vous comptez y réserver. M. Thys a mis presque cinq ans pour la réalisation de ce plan; le moins qu'on puisse dire, c'est « qu'il n'est pas rapide sur la balle! »

Je voudrais également savoir si des accords précis ont été passés entre l'Etat et la Région bruxelloise touchant de près ou de loin au RER et, en particulier, au RER côté Brabant wallon.

Enfin, je voudrais connaître votre point de vue sur la concurrence qui existerait entre le financement du TGV et le financement du RER dans la mesure où, si je suis bien informé, les terrains de la SNCB à Bruxelles non encore affectés à l'espace Léopold ou à d'autres projets de ce genre représentent 200 hectares. Au prix moyen de 4 000 francs l'hectare, vous pourriez en retirer 7 à 8 milliards, ce qui permettrait de commencer des travaux sérieux sur les lignes du Brabant wallon avant l'an 2000.

Monsieur le ministre, je me refuse à croire que vous êtes de ceux qui, consciemment, veulent étrangler Bruxelles. J'ai toujours considéré que vous étiez de ces Wallons qui ont compris l'intérêt de maintenir une solidarité entre Bruxelles et la Wallonie et de ne pas couper, physiquement et culturellement, Bruxelles de son hinterland du Brabant wallon et de la Wallonie en général.

Au vu de l'évolution des dossiers, je commence toutefois à être inquiet. Je peux vous dire, et ce sera ma conclusion, que nous refusons un RER à deux vitesses. Nous refusons un RER de la capitale de la Flandre qui continuerait son petit bonhomme de chemin et un RER de la capitale de la Belgique, de la Communauté française et de l'Europe, qui resterait complètement en gare!

Nous exigeons que l'on dégage 7 à 8 milliards pour des travaux à réaliser avant l'an 2000 et que l'on en assure le financement par une valorisation des terrains de la SNCB à Bruxelles.

Enfin, nous estimons que vous devriez refuser tous travaux sur les lignes du « métro régional des Flandres » — comme l'appelle la SNCB — tant que le RER vers le Brabant wallon ne sera pas débloquent.

Excusez-moi, monsieur le ministre, d'avoir employé un langage assez dur à certains moments. Je n'ai pas l'habitude de m'exciter sur des questions communautaires, mais dès le moment où je considère que l'existence même de la région de Bruxelles-Capitale, région prospère, est menacée par l'aveuglement imbécile de certains, force m'est de m'exprimer à cette tribune de manière musclée. (*Applaudissements.*)

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

De heer Garcia. — Mijnheer de Voorzitter, na het aanhoren van de interpellatie van de heer de Donnée, voel ik mij verplicht even het woord te nemen. Enerzijds ga ik akkoord met het basisstandpunt van de heer de Donnée, namelijk dat er in Brussel een probleem kan ontstaan, maar anderzijds meen ik dat de wijze waarop het probleem werd aangebracht, namelijk door het in een communautaire context te plaatsen, niet strookt met de werkelijkheid. Dit is zeer gevaarlijk, aangezien een dergelijke conflict-situatie de belangen van Brussel niet dient.

Mijnheer de minister, het voorstadsverkeer in Brussel moet in een veel bredere politieke context worden gezien. Het probleem van Brussel is tegelijkertijd complex en eenvoudig. Als de stad Brussel leefbaar wil blijven, zal zij ervoor moeten waken in de komende tien jaar haar beleidsmiddelen niet helemaal te verliezen. Dat houdt onmiddellijk in dat Brussel zijn bevolking moet kunnen behouden, niet alleen een « sociaal lagere » klasse, die Brussel niet meer kan verlaten, maar ook een brede middenklasse die op het ogenblik nog wel kan bijdragen tot de belastinginkomsten. Dit laatste is immers voor een stad en een gewest van essentieel belang om leefbaar te blijven.

Gedurende jaren is Brussel geconfronteerd geweest met een vrij aanzienlijke bevolkingsvlucht. Sinds Brussel een gewest is geworden — en ik zeg dit volkomen buiten elke partijpolitieke context — werden zeer radicale verbeteringen aangebracht, onder meer op het gebied van stadsvernieuwing, nieuwbouw, renovatie, sociale woningbouw, enzovoort. Uit recente gegevens blijkt dat een bepaalde bevolkingscategorie voor het eerst opnieuw in Brussel gaat wonen. De massale uittocht uit Brussel lijkt dus te zijn gestopt.

Indien Brussel ervoor wil zorgen in de toekomst een leefbare en betaalbare stad te blijven, moet men op twee vlakken tegelijkertijd werken. Ten eerste moet verder worden gewerkt aan de stadsvernieuwing om ervoor te zorgen dat mensen in Brussel opnieuw in een betaalbare omgeving kunnen wonen. Een tweede dossier is daarmee echter intens verbonden, zowel wat de doelstellingen als wat de uitvoeringstermijnen betreft, namelijk het zorgen voor de verbinding van Brussel met de twee andere Gewesten.

Ik vrees — en daarin ben ik het met collega de Donnée eens — dat het tweede aspect van deze dubbele politiek op het ogenblik ontbreekt en in de komende jaren zal blijven ontbreken. In dat geval loopt men gevaar op verschillende terreinen. Ten eerste is er het gevaar dat de miljarden die nu worden gepompt in de vernieuwing van het stadsweefsel met de bedoeling de mensen verder in Brussel te laten wonen, verloren gaan, omdat het nuttige effect ervan wordt tenietgedaan door een onmogelijke verkeerssituatie in de stad. Ten tweede weten wij allen dat de besparingen in de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen van het begin van de jaren tachtig, of zelfs nog vroeger, het sluiten van vele stations hebben meegebracht, zowel in het noorden als in het zuiden van het land.

Ik maak hiervan dus helemaal geen communautaire zaak. Dit heeft tot gevolg dat heel wat mensen die wel met de trein naar Brussel willen reizen, gedwongen worden de auto te nemen. In de plaats van het probleem op te lossen en te zorgen voor een vermindering van het autoverkeer, en een verbetering van het spoorwegverkeer, gaan wij de verkeerde weg op en, als het zo doorgaat, evolueren we naar een versmichte stad.

Vandaar, mijnheer de minister, mijn conclusie dat de politiek van vernieuwing in de stad Brussel gepaard moet gaan met het uitbouwen van een goede spoorwegverbinding van de stad met de twee andere Gewesten. Ik ben daar niet helemaal gerust in. Een aantal elementen doen mij vrezen dat die goede spoorverbinding nog jaren zal uitblijven, met het gevolg dat de stroom wagens vanuit de twee Gewesten naar Brussel verder zal toenemen.

Niet alleen Brussel, maar ook Vlaams-Brabant en Waals-Brabant, zullen de nadelige gevolgen ondervinden van dit gebrek aan cohesie in de gevoerde politiek. De bevolkingsvlucht vanuit Brussel naar die twee «subgewesten» zal immers in Vlaams-Brabant en in Waals-Brabant het aantal inwoners dermate doen stijgen dat dit zowel op het vlak van de urbanisatie als met betrekking tot de verkeersstroom enorme problemen zal opleveren. Noch Vlaams-Brabant, noch Waals-Brabant zijn voorbereid op een aanzienlijke toename van de bevolking.

Mijnheer de minister, in die globale context vraag ik uw aandacht voor de binding van beide dossiers. Het niet-binden ervan zou immers dramatische gevolgen kunnen hebben zowel voor de bevolking van Brussel als daarbuiten. (*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, la problématique de la mobilité en relation avec les grandes agglomérations est un défi d'aujourd'hui qui sera certainement encore plus difficile à relever demain. Je partage l'avis de M. de Donnée lorsqu'il affirme que ces dossiers requièrent l'urgence. C'est incontestable et j'ajoute que ces dossiers doivent être envisagés dans leur globalité. Il existe un problème non seulement à Bruxelles, mais également dans d'autres villes importantes du pays. En réalité, nous tentons d'appréhender ce délicat problème à l'échelle européenne, et j'y reviendrai tout à l'heure.

Examinons le cas de Bruxelles. Le nombre de navetteurs y a augmenté de 20 000 unités entre 1987 et 1991; ce nombre est passé de 270 000 à 320 000. Si cela s'explique par la reprise économique pendant cette période, par le développement de la fonction «ville-service», par la croissance de l'emploi dans la proche périphérie de la ville, cette tendance ne devrait pas se renverser dans le futur.

Le taux exact d'augmentation de la mobilité au cours des prochaines années ne fait pas l'unanimité entre les experts, mais tout le monde s'accorde cependant sur un fait: l'accroissement sera important dans le court et le moyen termes. Ainsi, il n'est pas déraisonnable d'estimer que le nombre de navetteurs en relation

avec Bruxelles augmentera de 50 000 à 60 000 unités d'ici à 1997. Ce volume correspond en fait à 2 000 voyageurs supplémentaires par ligne ferroviaire pénétrant dans Bruxelles.

On sait que la propension naturelle des agents économiques, individus comme entreprises, est de recourir aux transports routiers. Dès lors, sans prendre de mesures négatives ou trop contraignantes à l'égard de ce transport routier, il faut agir surtout par des actions de persuasion et de promotion, de telle sorte que les modes de transport les plus favorables à l'endroit des critères environnementaux et écologiques soient favorisés et promus.

C'est dans ce contexte qu'il faut apprécier la problématique d'un réseau express régional et de sa liaison avec les lignes ferroviaires existantes. En effet, ne perdons pas de vue que le réseau de la SNCB autour et dans Bruxelles est et restera multifonctionnel: il est composé de trains de banlieue, de trains interurbains, de trains internationaux et de trains de marchandises. Il faut impérativement tenir compte de cet élément, dans le propre intérêt de Bruxelles, ce qui ne signifie pas pour autant qu'on ne puisse améliorer la situation actuelle.

Dès lors, un groupe de travail, la *Task Force*, a été créé à la mi-juin 1991 par une décision commune du gouvernement national et de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'apporter des réponses intégrées aux problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles.

Deux rapports ont été remis par la *Task Force*. Le premier, consacré à la ligne 26, décrit la situation et montre les limites des fonctions que cette ligne peut remplir pour résoudre les problèmes de mobilité. Le deuxième contient une série de propositions concrètes concernant non seulement la ligne 26 Hal-Vilvorde, mais aussi plusieurs autres lignes de la SNCB desservant Bruxelles. Ce deuxième rapport suggère l'instauration d'un système de navette de type urbain sur la ligne 26, à savoir trois trains par heure, et le renforcement de la desserte en relation avec la périphérie, notamment vers Ottignies-Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud et Denderleeuw-Aalst.

Des propositions concernant la gestion du trafic urbain ont également été avancées. Les suggestions touchent à des réorganisations de service pour améliorer la correspondance SNCB-STIB, à la recherche de parkings intra-muros dans la Région de Bruxelles-Capitale et à une meilleure intégration tarifaire entre la STIB et la SNCB, qui permettrait la reconnaissance mutuelle de titres-billets délivrés par les deux sociétés.

Vous savez certainement qu'un accord est intervenu récemment entre les deux sociétés à ce sujet.

Si ces suggestions ont été considérées par certains comme limitées, elles n'en sont pas moins significatives et méritent un examen attentif.

Des éléments que je viens de citer, il ressort que le RER est un problème qui concerne, certes, la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi les deux autres Régions et le gouvernement national. Ce dossier devra être géré à compétences partagées et il convient d'éviter qu'une des parties intéressées mette seule la première mise de fonds et supporte donc tous les risques que cela comporte. La création d'un réseau RER doit, dès lors, s'inscrire dans le plan global d'organisation du chemin de fer pour la période 1993-1996 qui est actuellement à l'étude à la SNCB et qui figurera dans le prochain plan d'entreprise. Cela découle d'ailleurs du contrat de gestion de la SNCB, qui évoque la question du RER en son article 32. Nous aurons l'occasion d'examiner cette problématique en détail lors d'une prochaine réunion de la commission de l'Infrastructure, qui traitera également des contrats de gestion de La Poste et de Belgacom, comme cela vient d'être le cas à la Chambre.

Pour répondre globalement à vos questions et réflexions, j'ai suggéré qu'une conférence interministérielle puisse être réunie pour traiter de ce sujet. Cette conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure, qui est un forum institutionnel où se rencontrent les Régions et le gouvernement national, aura lieu le 17 novembre prochain. La question de la desserte ferroviaire de Bruxelles y sera expressément abordée.

J'ai la conviction que c'est par l'expression d'une volonté commune des Régions, du gouvernement national et de la SNCB, qui doit prendre ses responsabilités dans le cadre de son autonomie et

de l'application de son contrat de gestion, que ce problème trouvera sa solution, laquelle devra combiner à la fois l'efficacité et l'équilibre.

Bruxelles doit vivre, Bruxelles doit se développer, encore faut-il souhaiter que les Bruxellois eux-mêmes adoptent une attitude similaire à l'égard du RER, afin que, dans un souci d'équilibre et d'efficacité, ce dossier puisse avancer.

En ce qui concerne le financement du RER, il est à noter que la SNCB dispose aujourd'hui d'une très large autonomie de gestion, qui implique notamment qu'elle décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des biens matériels et immatériels figurant à son actif financier.

Au vu du déficit structurel de la SNCB, nous avons souhaité que celle-ci s'engage dans la voie de la réalisation d'actifs. Un service doit donc être constitué au sein de la société elle-même pour la valorisation de ces actifs. Cependant, il revient aux organes décisionnels de l'entreprise de décider, en fonction des contraintes qui sont les leurs, de l'affectation à réserver au produit des ventes qui auront été réalisées dans les années à venir. La solution, qui est à la fois simple et complexe, dépend de la bonne volonté de toutes les parties. En tout cas, en ce qui nous concerne, nous avons voulu réunir toutes les parties autour de la table. Le RER constituera d'ailleurs un des points les plus importants de la conférence interministérielle qui se tiendra la semaine prochaine, ainsi que je vous l'ai indiqué. J'espère que de la sorte se produira le déclic qui permettra de dégager ce dossier des difficultés qu'il connaît depuis trop longtemps déjà. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à M. de Donnée.

M. de Donnée. — Monsieur le Président, le ministre a confirmé mon sentiment, corroboré par l'interview de M. Schouppe dans le journal *Le Soir* du 22 octobre, à savoir que nous ne sommes nulle part, que l'on se contente pour l'instant d'étudier, de réfléchir, de réunir des *task forces* et des comités interministériels. Si ces démarches, certes nécessaires, vont dans le bon sens, force est de constater qu'au niveau des réalisations, des engagements concrets, les initiatives sont inexistantes.

Selon vous, monsieur le ministre, ce dossier doit être géré à compétences partagées. Cependant, M. Schouppe dit que seule la SNCB, exploitant fédéral, est à même d'offrir un tel service. Si tel est réellement le cas, cette société doit alors tout mettre en œuvre pour atteindre cet objectif. M. Schouppe peut toujours invoquer le fait que le contrat de gestion, qui impose d'autres obligations de service public à la SNCB, n'impose pas celle-là. Mais cette obligation est, par essence même, à la fois d'intérêt national — puisque Wallons, Flamands et Bruxellois sont intéressés — et d'intérêt social.

En effet, les gens concernés sont essentiellement des navetteurs, c'est-à-dire des travailleurs qui se rendent tous les jours sur leur lieu de travail en Région bruxelloise. Je ne comprends donc pas — et c'est l'essence de la critique que je formule à l'égard du gouvernement — que cette obligation ne soit pas prévue dans le contrat de gestion, quitte à laisser à la SNCB l'autonomie de gestion nécessaire pour mettre sur pied les modalités pratiques d'exécution et de financement.

Monsieur le ministre, le gouvernement — et plus particulièrement, les ministres francophones qui se sont laissé piéger dans cette affaire — a péché par omission en ne prévoyant pas dans le contrat de gestion une obligation d'objectif en ce qui concerne le RER.

Monsieur le ministre, le RER serait pourtant l'occasion pour vous de mettre un grand projet à votre actif. En effet, tous les autres grands projets dont vous vous occupez actuellement, à savoir le TGV, l'aéroport et d'autres projets qui concernent le nord, le sud ou le centre du pays, ont en fait été initiés par vos prédécesseurs. Le RER est donc le seul grand projet qui pourrait marquer votre passage au ministère des Communications. Ce dossier vous permettrait de montrer que vous avez le courage politique que l'on vous attribue — à juste titre, selon moi — et que vous êtes capable de hisser la politique des communications au-

dessus de considérations communautaires mesquines, de résister aux pressions, parfois même aux sabotages en sous-main de la Communauté flamande.

En effet, une partie de celle-ci ne semble pas vouloir — mais j'espère être bientôt détrompé — que l'on résolve ce problème car, selon sa stratégie séparatiste du pays, il faut étouffer Bruxelles. On commence par scinder le Brabant. Ensuite, on va petit à petit couper les voies de communication ou faire en sorte qu'elles soient copieusement engorgées de façon à permettre un dégraissage de la capitale vers le nord du pays. Peut-être le sud recevra-t-il quelques miettes ! Mais je crois, monsieur le ministre, que les francophones de ce pays ne sont pas bien servis par des attitudes, des politiques, un « laisser-faire » qui consacrent une rupture de solidarité entre Wallons et Bruxellois. Ce que j'attends de vous dans ce dossier, je le répète, c'est surtout du courage politique !

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

La première émane de Mme Herzet et est ainsi rédigée :

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. de Donnée au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques,

Réclame une accélération substantielle des travaux du RER bruxellois, vu l'intérêt qu'il présente pour les trois Régions du pays, en particulier pour tout le Brabant. »

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer de Donnée tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

Vraagt dat de werkzaamheden voor de aanleg van het Brusselse voorstadsverkeersnet aanzienlijk worden bespoedigd, aangezien dat net van groot belang is voor de drie Gewesten van ons land en inzonderheid voor heel Brabant. »

De tweede, ingediend door de heren Verschueren en Didden, luidt :

« De Senaat,

Gehoord de interpellatie van de heer de Donnée en het antwoord van de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

Gaat over tot de orde van de dag. »

« Le Sénat,

Ayant entendu l'interpellation de M. de Donnée et la réponse du Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques,

Passe à l'ordre du jour. »

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mesdames, messieurs, je vous propose d'interrompre ici nos travaux.

Ik stel voor onze werkzaamheden te onderbreken. (*Instemming.*)

Nous les poursuivrons cet après-midi à 14 heures.

Wij zullen ze voortzetten vanmiddag om 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(*La séance est levée à 11 h 50 m.*)

(*De vergadering wordt gesloten om 11 h 50 m.*)