

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE
DU

22 - 12 - 1999
matin

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000	:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000	:	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Tel. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Tél. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

SOMMAIRE

BUDGETS

Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2000, Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2000 (n^{os} 197, 199 et 198)

Débat général (Continuation) 5

Secteurs : Affaires économiques, Classes moyennes, Agriculture, Communications et Infrastructure

Orateurs : **Simonne Creyf**, **Jean-Pierre Grafé**, **Pierre Lano**, **Mirella Minne**, **Jacques Chabot**, **Frieda Brepoels**, **Richard Fournaux**, **Jos Ansoms**, **Jean Depreter**, **Bart Somers**, **Anne Barzin**, **Jan Mortelmans**, **Trees Pieters**, **Lode Vanoost**, **Daan Schalck**, **Jozef Van Eetvelt**, **Muriel Gerkens**, **Leen Laenens**, **André Smets**, **Jaak Gabriëls**, ministre de l'Agriculture et des Classes Moyennes, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Rudy Demotte**, ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, et **Olivier Deleuze**, secrétaire d'État à l'Énergie et au Développement durable, adjoint à la ministre de la Mobilité et des Transports

5

COMMUNICATIONS 20

ORDRE DU JOUR 20

ANNEXE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

Demande d'interpellation 21

GOUVERNEMENT

Budget général des dépenses – Redistribution des allocations de base 21

SÉANCE PLÉNIÈRE

MERCREDI 22 DECEMBRE 1999

MATIN

PRÉSIDENCE :

M. Herman DE CROO

La séance est ouverte à 10. h 01.

BUDGETS

BUDGET DES VOIES ET MOYENS POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2000, BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2000

Le **président** : Nous poursuivons le débat général sur :

- le Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2000, n^{os} 197/1 à 4 et 199/1.
- le projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2000, n^{os} 198/1 à 27.

Nous discutons ce matin les secteurs : Affaires économiques, Classes moyennes, Agriculture, Communications et Infrastructure.

J'ai reçu un courrier du vice-premier ministre Johan Vande Lanotte qui demande de bien vouloir l'excuser ce matin, parce qu'il doit assister à l'enterrement d'un membre de sa famille.

Mme **Simonne Creyf** (CVP) : Mon intervention sera consacrée à la libéralisation du marché de l'électricité. Le Comité des sages, placé sous la direction de M. De Keuleneer, vient de publier son rapport. Malheureusement, ce rapport s'intéresse surtout au secteur de l'électricité, à l'exclusion de celui du gaz, ce que je déplore : à

mes yeux, les deux secteurs requièrent, en effet, une approche parallèle.

Je pense que les recommandations ont trop souvent été conçues sur mesure et doivent donc être prises avec un grain de sel. On nous annonce que les règles de fonctionnement pourraient être modifiées, immédiatement, dans la perspective de la libéralisation du marché, ce qui est, selon moi, contraire à la loi.

Selon certains experts, le coût élevé des centrales nucléaires étant amorti, une réduction du prix de 20 à 25 % serait envisageable. Le démantèlement des centrales nucléaires est cependant prévu pour 2010-2020. Selon moi, cette fermeture anticipée, qui nécessitera des investissements dans d'autres formes d'énergie, entraînera une augmentation des prix.

La facture environnementale d'une telle désactivation ne peut pas non plus être sous-estimée. L'objectif de réduction de l'effet de serre, fixé à Kyoto, ne pourra jamais être réalisé.

Le groupe de travail plaide en faveur d'un contrôle nucléaire plus rigoureux. Faute de moyens, le contrôle imposé par la loi de 1994 n'a jamais pu être entièrement exercé. Cette situation connaîtra-t-elle une amélioration ?

Les conclusions du groupe de travail à propos de la libéralisation du marché ont déçu la Flandre tout entière.

Les entreprises, petites et grandes, et les particuliers devront attendre jusqu'en 2003 avant de pouvoir s'approvisionner librement en énergie. La réduction des prix se fera également attendre. Cette situation nous place dans une position concurrentielle difficile par rapport aux Pays-Bas, à l'Allemagne et à la Scandinavie, où les barrières ont véritablement été abolies. Nous espérons mieux d'un gouvernement libéral.

Les communes devront investir dans l'organisation de réseaux de transmission et de distribution. Leurs revenus s'en trouveront diminués mais la contribution annuelle à l'investissement s'élèvera bel et bien à 11 milliards. Je crains que les communes ne s'exposent à des pertes financières substantielles si les revenus qu'elles perçoivent par le biais des intercommunales venaient à diminuer.

Aucune solution n'a été prévue pour compenser les revenus que les communes tirent de leurs dividendes n'a été prévue.

Le groupe de travail spécule sur l'augmentation des taxes communales – notamment des centimes additionnels – comme piste alternative de financement. J'ai le sentiment que le vert l'a ici emporté sur le bleu.

Il est procédé à la désignation de régulateurs – des experts de haut niveau – qui seront à leur tour assistés par des experts grassement rémunérés, et ce en contradiction avec les accords conclus au niveau européen.

Le *Moniteur belge* du 18 décembre 1999 publie les salaires des collaborateurs du CREG. À combien s'élèvera, pour le contribuable, la facture de la régularisation ? Nous sommes confrontés ici à une forme de bureaucratie de la régularisation qui risque de coûter cher au contribuable. (*Applaudissements sur les bancs du CVP*)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : La ministre des Transports nous déclarait en commission de l'Infrastructure qu'une note de politique générale ne présente qu'un caractère annuel. Pour des motifs budgétaires, bien sûr. Mais cette note donne aussi la tonalité de l'action ministérielle pendant toute la législature.

Nous nous attendions à vous entendre prôner le changement, avec des perspectives prospectives. En effet, à vous lire et à vous entendre dans la presse, vous paraissiez lancer des signes forts à l'intention du public, comme la gratuité des transports pour les moins de douze ans – voire pour d'autres groupes-cible. Or, vous n'avez nullement inscrit dans le budget ces projets de réduction tarifaire. Vous avez même refusé un amendement prévoyant des réductions dans les transports scolaires. Certes, 370 millions seront affectés, de manière

générale, à la promotion de l'usage des transports publics, sous la forme de réductions tarifaires diverses. Mais vous ne prévoyez aucune répartition entre les types de réductions prévues, ni ne précisez la conception que vous avez de celles-ci.

En commission, vous nous avez donné de timides précisions, qui portaient seulement sur l'intégration tarifaire autour de Bruxelles (50 millions) et sur les réductions tarifaires pour l'Euro 2000 (20 millions). Pour l'unique disposition tarifaire prévue, vous avouez en être toujours aux calculs. Pour quelque 300 millions, c'est donc encore et toujours le silence radio.

Vous annoncez aussi l'octroi d'une subvention d'un million destinée au comité consultatif des usagers. Mais cette mesure avait déjà été prévue lors de la législature précédente et vous oubliez de le mentionner !

Enfin, vous déclarez souhaiter la réouverture des petites lignes et gares désaffectées. Or, vous n'en faites aucune référence dans votre note de politique générale. Vous négociez pour l'heure la révision du deuxième contrat de gestion, pour les années 2000-2001.

La question des petites lignes désaffectées devait intéresser, pour le moins, votre note de politique générale. Ici encore, c'est le silence dans le budget. Est-il volontaire ? J'ai tendance à croire que oui : votre note de politique générale se cantonne aux objectifs du premier ministre, qui privilégie la grande vitesse, pour des motifs de réalisme. Je me réjouis de vous voir vous intéresser aux grandes infrastructures, notamment à Liège. Votre politique réaliste doit nous satisfaire, tout comme le fait de vous voir abandonner le discours tenu par vos amis Écolo du temps où ils étaient dans l'opposition. En revanche, nous devons regretter de constater l'énorme écart qui sépare vos promesses au public de vos engagements budgétaires. Nous nous devons d'en avertir le citoyen.

Il subsiste une autre absence de taille, surtout pour une ministre écologiste. Qu'en est-il des mesures fiscales promises en faveur de la mobilité durable ? On aurait dû s'en soucier ! Or, ni votre note, ni celle du ministre des Finances n'en font mention.

Qu'en est-il de la taxe kilométrique ? Là non plus, on n'a aucune nouvelle du dossier. Or, cela était bel et bien prévu dans les accords gouvernementaux.

Faut-il comprendre que vous attendez l'étude de l'Union européenne avant de lancer la moindre initiative au niveau belge ?

Le RER, né des ambitions de notre ami Jean-Louis Thijs, "débutera", selon les accords gouvernementaux de la

mi-juillet... (l'expression "débutera" en dit long sur la rapidité du processus en projet). Pour l'heure, le RER n'existe pas et il ne semble pas qu'il entre dans les intentions de la ministre de lui donner une existence juridique cette année. Je serais heureux de la voir me contredire.

Ce vide juridique ne vous empêche pas d'affecter 8,6 milliards pour l'instauration du RER. Vous avez même dit que ces 8,6 milliards seraient uniquement dévolus à l'achat du matériel roulant approprié alors que l'infrastructure des voies n'a même pas encore été installée. N'est-ce pas mettre la charrue devant les boeufs ?

Le groupe PSC sera attentif aux décisions prises dans l'avenir par la ministre. En effet, pour le moment, aucune des promesses n'a été tenue. Je voudrais, Madame, avoir la satisfaction de monter un jour à cette tribune pour pouvoir vous féliciter. (*Applaudissements*)

M. Pierre Lano (VLD) : Ce gouvernement ne reste pas les bras croisés et l'amélioration très nette de la conjoncture lui permet de prendre également des mesures structurelles pour mener à bien une série de réformes. Je songe notamment à la réduction des charges sur le travail, à la déductibilité partielle des frais de l'accueil de la petite enfance et à la simplification des obligations administratives, qui réjouira en particulier les établissements commerciaux. En cette matière, je prendrai du reste encore d'autres initiatives. La réglementation des soldes est elle aussi remise sur le métier. L'essor du commerce électronique entraînera également des conséquences importantes pour les entreprises comme pour les consommateurs. Dans ce secteur, New York donne le ton. C'est là que les produits sont commandés par internet et fournis dans l'heure. L'autorité publique se doit de garantir la sécurité des transactions commerciales électroniques et de créer le cadre requis à cette fin. Les responsables politiques doivent faire en sorte que les consommateurs profitent aussi de l'évolution du commerce électronique. Dans sa note de politique, le ministre dit à juste titre que des arrangements internationaux sont une nécessité dans ce domaine.

Le ministre de l'Agriculture a hérité d'une situation difficile. Un travail considérable a été abattu : la crise de la dioxine a été vaincue et la loi y afférente a été adoptée. Il ne reste plus qu'à verser effectivement les indemnités décidées.

L'exploitation agricole familiale reste le pivot de notre agriculture. Trois concepts doivent occuper à cet égard une place centrale : la multifonctionnalité, la durabilité et la qualité.

Les PME sont et demeurent le moteur de notre économie. Je prône une symbiose entre les grandes et les petites entreprises. Toutes les grandes multinationales de Flandre occidentale n'étaient-elles pas très modestes quand elles ont démarré ? Par conséquent, il convient que les pouvoirs publics portent une attention toute particulière aux petites entreprises qui viennent d'éclore.

Autre réalisation à mettre à l'actif de ce très jeune gouvernement : l'amélioration du statut social de l'indépendant et de son épouse lorsqu'elle travaille avec lui. Le relèvement des pensions minimales constitue un premier pas dans cette direction. Il importe d'abaisser les charges administratives, ce dont bénéficieront essentiellement les PME dans la mesure où ces charges pèsent lourdement sur les petites entreprises. La simplification des réglementations et des lois est aussi prévue au programme. Le système électronique du "guichet unique" s'inscrit de même dans la simplification programmée. Il faut en outre progresser dans le dossier de la participation des travailleurs sur une base collective. En ce qui concerne la libéralisation du marché de l'électricité, je reconnais que cette évolution s'est accélérée, et nous nous en réjouissons. M. Van Dienderen et moi-même sommes du reste les seuls à avoir toujours plaidé vigoureusement, au sein de la commission préparatoire, en faveur d'une libéralisation poussée de ce marché.

Mme Simonne Creyf (CVP) : Les rapports de commission des quatre dernières années font apparaître que nous avons toujours défendu la libéralisation.

M. Pierre Lano (VLD) : Ce que vous dites est peut-être vrai, mais ce que je dis est encore plus vrai. (*Sourires*) Nous espérons que la libéralisation du marché engendrera rapidement des baisses de prix pour les entreprises et les particuliers, de sorte que nos prix dans le domaine énergétique se situeront très vite au même niveau que les prix pratiqués par nos concurrents. (*Applaudissements*)

Mme Mirella Minne (Écolo-Agalev) : Nous allons approuver le budget. Cependant, il importe que le transport des voyageurs soit amélioré. Pour ce faire, l'avis des usagers est important car se sont les premiers concernés. Ils doivent souvent voyager debout, serrés dans des voitures non chauffées et en nombre insuffisant, et attendre longuement sur les quais, dans le froid. J'en sais quelque chose !

Que certaines catégories de voyageurs bénéficient de réductions tarifaires permettra aux familles de voyager et aux écoles de visiter le pays, sans que le prix des transports ne soit prohibitif. La réduction du prix de l'abonnement scolaire ne manquera pas de le rendre attractif.

Le programme de transport combiné devra concilier son côté attractif avec les préoccupations de développement durable.

L'interconnectabilité train-avion représente une piste intéressante.

Nous suivrons avec intérêt, Madame la ministre, la poursuite de votre politique. (*Applaudissements sur les bancs d'Écolo-Agalev*)

M. Jacques Chabot (PS) : L'économie est gérée aujourd'hui par le fédéral et les entités fédérées. La répartition des rôles entre les deux niveaux de pouvoir a été fixée de telle manière que l'État conserve un rôle régulateur et stimule la compétitivité des entreprises, tout en garantissant une saine concurrence et une protection des consommateurs.

La note de politique générale répond parfaitement à ce double objectif.

La création du Conseil de la concurrence s'inscrit dans la logique de ce que je viens d'évoquer : ce Conseil devrait pouvoir être en état de fonctionnement au cours de l'an 2000.

De même, les projets ayant pour objectif de définir un cadre légal pour le commerce devraient pouvoir se concrétiser.

Faut-il rappeler que cette manière d'envisager le commerce est révolutionnaire ?

Le souhait affiché par le ministre de saisir cette opportunité pour les entreprises belges se traduit notamment par la création d'un observatoire du commerce électronique.

Il faut cependant faire preuve de prudence. L'analphabète d'aujourd'hui est celui qui ne connaît qu'une seule langue. Il ne faut pas que l'analphabète de demain soit incapable d'accéder à l'Internet. Celui-ci représente un facteur de croissance. Ceci n'est pas incompatible avec le développement social. Le ministre doit en garantir l'accès au plus grand nombre.

J'espère que l'on transposera rapidement dans le droit belge plusieurs directives européennes relatives à la protection du consommateur.

Nous soutenons la volonté de protéger le consommateur dans le cadre des services financiers. Trop souvent, les citoyens plus faibles sont entraînés dans la spirale de l'endettement.

Nous espérons que la centrale positive de crédits, où seront recensés tous les contrats de crédits octroyés par les organismes de prêt, pourra fonctionner bientôt. De même, nous soutenons la volonté de lutter contre les arnaques et les orientations proposées dans le domaine des assurances.

Il faut être également vigilant à l'égard de l'élargissement de la palette de produits tels que les fonds de pensions et autres assurances vie.

Nous approuvons les projets visant à rendre les produits plus transparents afin d'éviter des contradictions entre la réglementation afférente à ces fonds et la législation sociale.

La priorité donnée au passage à l'Euro ne devra ouvrir la porte à aucun abus. À cet égard, le rôle des campagnes d'information est indéniable.

Il s'agit d'un bouleversement fondamental des échelles de valeur, avec des difficultés concrètes inévitables. Il faudra y être attentif.

Gageons que tout sera fait pour que ce bouleversement soit perçu par le citoyen comme un progrès et non comme une contrainte.

En matière de propriété industrielle, nous nous réjouissons de voir mis sur pied un régime de labellisation qui se concilie avec des préoccupations environnementales.

La propriété industrielle doit être protégée, car c'est une manière pour les industries de faire la promotion de la qualité de leurs produits. Nous approuvons donc la vision du ministre en ce domaine.

La mise en place d'un cadre fédéral conjugant une circulation efficace de l'information, une protection accrue des consommateurs et une défense du savoir-faire de nos entreprises est d'une importance capitale.

Pour ce qui est de la politique scientifique fédérale, elle est toujours efficace, quoi qu'on en dise. La recherche spatiale et aéronautique est peut-être prise en exemple. Cette politique joue un rôle important dans le regroupement des connaissances acquises aux différents niveaux de notre structure fédérale.

Le choix des trois thèmes prioritaires de recherche : le développement durable, la cohésion sociale et l'accès à l'information, nous semble tout à fait pertinent. Nous suivrons avec attention la création du carrefour d'information sur le développement durable, excellente occasion de mêler le citoyen à un débat qui concerne son quotidien.

Nous apprécions l'équilibre que le gouvernement a réussi à préserver entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée. Le PS approuvera ce budget. *(Applaudissements sur les bancs du PS)*

Mme **Frieda Brepoels** (VU-ID) : La nouvelle politique agricole tend à renforcer le caractère multifonctionnel de l'agriculture. On en arrive ainsi à l'établissement d'un lien entre les conditions en matière d'environnement et les subsides. Cet aspect ressortissant cependant à la compétence des Régions, une coopération entre les 2 niveaux de pouvoir s'impose.

Le gouvernement opte en faveur d'une politique agricole durable, attentive à l'environnement, à la chaîne alimentaire et au bien-être des animaux. C'est du moins ce qu'il affirme. Les objectifs en matière d'environnement doivent être intégrés d'urgence dans le programme de développement rural. À cet égard, il subsiste de nombreux points d'achoppement, également en Flandre.

L'agriculture durable retient insuffisamment l'attention. 55 millions à peine sont prévus pour l'agriculture biologique. Il n'est aucunement question d'un projet politique global. Mon amendement tendant à réclamer des moyens complémentaires a été repoussé.

Alors que les primes à l'hectare pour l'agriculture biologique présentent de nombreux avantages, il est à présent question de les démanteler. Une telle attitude témoignerait d'une vision à court terme. Les produits biologiques n'ont jamais fait l'objet d'une demande aussi forte.

Le gouvernement a tenté de prendre une initiative en créant l'Agence fédérale pour la sécurité alimentaire. Si chacun peut se rallier aux principes qui sous-tendent la création de cette agence, la manière dont elle a vu le jour a suscité un vif émoi. Quelles seront les conséquences de cette opération pour le ministère de l'Agriculture ? Nul ne connaît la réponse. Les déclarations de M. Vanthemsche en commission de la dioxine et l'annonce de sa démission constituent l'illustration du climat d'incertitude qui règne actuellement.

Le ministre a-t-il déjà eu un entretien avec M. Vanthemsche à propos des remarques que celui-ci a formulées en commission concernant l'Agence fédérale ? Des conclusions ont-elles déjà été tirées de ces déclarations ? Le ministre accepte-t-il la démission de l'intéressé ?

Enfin, je demande que l'on poursuive sans désespérer la lutte contre la mafia des hormones. La criminalité liées aux hormones est le fait de bandes organisées et doit être combattue d'une manière spécifique. La cellule fédérale "hormones", qui existe actuellement, doit être

transformée en une équipe multidisciplinaire qui peut également faire appel à l'expérience de l'ISI. La cellule doit établir le profil du noyau dur en vue de pouvoir procéder au démantèlement de ce dernier.

Pour la première fois, les communications et l'infrastructure ressortissent à un ministre vert. Cette situation nouvelle a suscité de grands espoirs. Depuis 10 ans, ce département est traité en parent pauvre et les problèmes se sont accumulés. La note de politique générale très fouillée qui nous est soumise privilégie l'approche institutionnelle pour tenter de répondre aux défis en matière d'environnement, d'économie, d'accessibilité, etc., que posent les différents modes de transport. Cet exercice résulte finalement en une note incohérente ne proposant aucune vision globale. Par ailleurs, la note constitue l'aveu implicite que la mise en oeuvre d'une véritable politique fédérale en matière de mobilité n'est pas encore à l'ordre du jour.

L'accord de gouvernement avait pourtant fait miroiter la perspective d'un plan global en matière de mobilité. Le courage politique de prendre des mesures structurelles ferait-il défaut ?

L'insécurité routière et le nombre des victimes sont en constante augmentation. À cet égard, la Flandre et la Wallonie préconisent une approche différente, ce qui rend impossible la mise en place d'une politique cohérente au niveau fédéral.

Je me réfère, à ce propos, aux radars automatiques installés uniquement en Flandre. Qu'en est-il, par ailleurs, du permis à points ?

Le ministre va-t-il mener une politique proactive en ce qui concerne les équipements techniques des véhicules, de sorte que la Belgique serait plus rigoureuse que ses voisins européens ?

Les notes de politique générale ne laissent transparaître aucune volonté de mener une politique de maintien et de poursuite sévère dans le cadre des infractions routières. L'agressivité ou volonté et le comportement associatif des automobilistes sont toutefois une réalité quotidienne. La seule manière de promouvoir les transports en commun consiste à combiner une politique tarifaire et amélioration de l'infrastructure. Le gouvernement ne s'est pas encore mis d'accord sur la réduction tarifaire de 400 millions de francs, puisque la note de politique générale ne comporte guère de choix. La révision du contrat de gestion de la STIB risque d'être un coup d'épée dans l'eau. Qu'en est-il, du reste, du dossier du Rhin de fer, présenté comme prioritaire ? Le gouvernement va-t-il ouvrir la procédure en vue de forcer le passage, histoire de montrer aux Pays-Bas qu'il prend la

chose très au sérieux ? Ce dossier traîne depuis bien trop longtemps.

En ce qui concerne le Limbourg, rien ne laisse présager une amélioration du service ferroviaire. Le régime actuel sera d'application jusqu'en 2004. Davantage de Limbourgeois encore délaisseront le train. Ne pourrions-nous organiser prochainement un plus large débat sur la question ? (*Applaudissements sur les bancs de la VU-ID*)

M. Richard Fournaux (PSC) : Le budget des classes moyennes et PME est faible en lui-même. C'est plutôt du contexte économique favorable que profitent aujourd'hui nos entreprises.

Jadis, celles-ci furent handicapées par le poids des charges sociales et fiscales. Suite aux efforts du passé, nous bénéficions d'une embellie budgétaire qui s'ajoute à l'embellie économique.

Pourquoi ne pas utiliser davantage les marges dégagées pour diminuer encore plus notre dette et asseoir ainsi la stabilité financière du pays ?

Le budget 2000 ne souffre-t-il pas du compromis qui fut nécessaire pour arriver à un accord au sein du gouvernement ?

On ne voit pas très bien où se situe le fil rouge de la politique de ce gouvernement. Par exemple, en période électorale, on a évoqué la réduction des charges sociales sur le travail. Pourquoi ne l'a-t-on pas réalisée ? On se contente d'un saupoudrage, comme pour les pensions. Ce n'est pas l'augmentation mensuelle de la pension d'un indépendant à raison de quelques centaines de francs qui va révolutionner sa vie. M. Mainil, lui, avait prévu des mesures plus sérieuses, étalées sur plusieurs années.

J'ai même l'impression que l'on fonctionne à l'envers avec le plan "Rosetta", qui obligera les entreprises à engager du personnel, ce qui est parfaitement contraire aux philosophies économiques défendues par certains avant les élections.

Prend-on conscience du fait que, tôt ou tard, il faudra prévoir des réserves pour affronter le choc démographique qui frappera notre pays dans quelques années et qui risque de mettre en cause sa stabilité économique ?

Je souhaite également aborder les politiques induites par le contenu du budget. Nous nous interrogeons sur le rôle de la commissaire du gouvernement pour la simplification des procédures administratives.

Enfin, le ministère de l'Agriculture, par le biais de l'agence de la sécurité alimentaire, se décharge de beaucoup

de responsabilités sur le ministère de la Santé publique. Cela nous semble particulièrement risqué.

Nous regrettons le manque de concertation entre les Régions et le gouvernement fédéral sur une série d'options économiques, comme l'utilisation des Fonds structurels européens. On pourrait imaginer davantage de collaboration pour que les politiques soient plus complémentaires et moins divergentes.

Je voudrais savoir si le ministre a fait le choix de livrer nos entreprises aux seules lois du marché ou s'il n'a pas totalement renoncé à une certaine forme de régulation. Même pour la Poste, on envisage de faire entrer GIB, par exemple. Les conséquences en termes de distorsion de concurrence sont évidentes. Je demande donc au ministre de veiller à maintenir un tissu économique viable pour nos petites et moyennes entreprises. (*Applaudissements sur les bancs du PSC*)

M. Jos Ansoms (CVP) : L'arrivée de la nouvelle coalition arc-en-ciel et la désignation d'une écologiste au poste de ministre des Transports et de l'Infrastructure ont suscité de grands espoirs. D'ailleurs, on nous avait annoncé une rupture de tendance. Mais je suis encore plus déçu qu'avant : la note de politique présentée est dénuée de toute substance. Jamais un ministre des Transports n'avait présenté un texte aussi insignifiant. La ministre Durant va jusqu'à reporter l'exécution des plans de transport d'entreprise sur lesquels plusieurs partis s'étaient mis d'accord le 22 avril. Il s'agissait pourtant d'un accord minimal. Manifestement, le gouvernement actuel est impuissant à conclure un accord dans ce domaine. Les libéraux ne veulent pas de ces plans de transport d'entreprise. Ils ont torpillé le projet de loi qui les instaurait.

- *Présidence* : **M. Lode Vanoost**

Le climat est tendu entre le gouvernement et la direction de la SNCB. Mais nous devons attendre les propositions concrètes du gouvernement. La note de politique de la ministre Durant n'est claire que sur certains points. Ainsi, les investissements seront soumis à un contrôle externe, ce qui me réjouit beaucoup. Certes, la ministre affirme que la règle de 60/40 sera toujours applicable aux investissements de la SNCB, ce qui m'irrite au dernier degré. Mais la grande question que je me pose toujours est la suivante : cette règle sera-t-elle également applicable au RER ? En effet, la Flandre y a déjà investi des milliards alors que la Wallonie reste à la traîne.

S'agissant du TGV, l'accord de gouvernement stipule que le gouvernement honorera ses engagements internationaux. On pouvait s'attendre à ce qu'une ministre écologiste donne la préférence aux investissements au

profit du réseau ferroviaire intérieur. Or, c'est le contraire : en dépit de tous les mouvements de protestation, le TGV sera aménagé.

La ministre n'a pu s'empêcher d'emboîter le pas au ministre Stevaert et de rendre les transports publics gratuits encore plus gratuits. Actuellement, 87 % de ces transports sont déjà subventionnés. Par conséquent, les usagers de la SNCB n'ont qu'un "ticket modérateur" de 13 % à payer de leur poche. Fallait-il vraiment le supprimer aussi ? L'argent qui sera dépensé pour accroître encore la gratuité des transports ferroviaires, soit 370 millions, pourrait être utilisé à meilleur escient. Aussi déposerons-nous un amendement pour que sur ces 370 millions, 220 soient consacrés à la gratuité des abonnements scolaires pour les élèves du secondaire, comme le propose le "Bond van grote en jonge gezinnen".

Mais plus déconcertant encore, aucune attention n'est accordée, dans cette note de politique, à la sécurité routière et aux victimes d'accidents. Au sein de ce gouvernement, il n'y a pas d'accord sur l'exécution de la loi relative à la sécurité routière ni sur l'introduction du permis à points. Nous proposons par amendement de consacrer 18 millions à la création d'un fonds des victimes d'accidents de la circulation. Ces victimes et leur famille ont en effet besoin d'une aide psychologique et d'autres soins de ce type. Cette ministre écologiste et sa note de politique arc-en-ciel sont pour nous un sujet de grande déception. Leur appliquer l'expression "la montagne a accouché d'une souris" serait encore trop complaisant. *(Applaudissements sur les bancs du CVP)*

M. Jean Depreter (PS) : Une politique de mobilité intégrant des préoccupations environnementales, sociales et économiques constitue aujourd'hui un enjeu de grande importance.

Le parc automobile croît constamment alors que l'infrastructure routière n'offre plus de réponse adéquate. Cela étant, compte tenu de l'importance des moyens budgétaires mobilisés par la politique de mobilité, il faut opérer des arbitrages.

En premier lieu, nous voulons répondre à un défi : l'accessibilité pour tous à la mobilité.

Nous voulons également concilier efficacité et service public. Une bonne politique des transports représente un instrument de cohésion sociale. L'implication du citoyen est un axe essentiel. Cependant, il conviendra de bien choisir les organismes représentatifs susceptibles de participer aux évaluations.

En matière de promotion de l'usage des transports en commun, nous préférons la responsabilisation du citoyen à la pénalisation. Il convient de lui offrir des

alternatives attractives. Un effort pédagogique peut être utile.

En ce qui concerne le transport par rail, nous nous réjouissons de voir le débat autour de l'avenant modificatif au contrat de gestion de la SNCB s'ouvrir au Parlement. Nous espérons que l'ensemble des acteurs seront disposés à établir un réel dialogue dans les meilleurs délais.

La sécurité du trafic figure au rang des principales préoccupations. Les mesures visant à déterminer la responsabilité des sociétés de transport routier en cas d'accident vont dans le bon sens.

L'introduction d'un permis à point sera inévitable. Nous demandons cependant qu'elle s'accompagne d'un dialogue avec l'ensemble des acteurs, afin d'éviter les mouvements de mécontentement.

Afin de désengager le trafic aérien, pourquoi ne pas imaginer un net renforcement de la coopération avec les aéroports régionaux ?

Concernant la SNCB, des collaborations doivent être mises en place avec les transports en commun régionaux ; il faut réussir la création du RER, et mettre en place des sanctions en cas de retards récurrents. À ce sujet, il faudra rester prudent afin d'éviter de subordonner la SNCB à des contraintes que ne connaîtront pas les transporteurs privés qui envahiront bientôt son réseau.

La liberté complète d'exploitation commerciale des transports aériens doit aller de pair avec un contrôle strict.

La SNCB, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, devra faire face à des coûts de maintenance et de développement très élevés, dont il faudra tenir compte à l'occasion de son ouverture à des opérateurs privés.

Dans un cadre plus global de libéralisation des transports, il faudra prendre des mesures liées à l'instauration d'un service universel, en particulier en ce qui concerne la SNCB. Par ailleurs, les conditions de travail doivent être garanties au sein des entreprises de transport.

En conclusion, la défense des utilisateurs, des modes de transport "propres" et des intérêts nationaux sous-tend la politique de mobilité. Cependant, nous devrions réfléchir sérieusement à la définition d'un service universel applicable aux transports en commun.

Dans le cas contraire, on assistera aux suppressions de lignes moins rentables et à la fermeture des gares moins

fréquentées. Ceci est peu compatible avec une politique des transports sociale et soucieuse de l'environnement.

D'autre part, il faut envisager le renforcement de la sécurité sur les différents réseaux. A cet égard, l'État veille aux garanties offertes par les candidats-opérateurs privés. C'est indispensable pour la mise en oeuvre d'une politique de mobilité en adéquation avec les objectifs du développement durable.

Les télécommunications en pleine mutation, les entreprises publiques constituent un volet important de la politique du gouvernement. Il faut prévoir des mesures pour conforter nos opérateurs bientôt soumis aux charmes de la libéralisation. Le gouvernement tient compte de la flexibilisation du marché et nous nous inscrivons dans ce projet pour autant que cela ne se traduise pas par de graves conséquences sociales.

Nous nous réjouissons du projet visant à intégrer l'ensemble de la population à la société de l'information via l'accès à Internet. Nous approuvons cette concrétisation de la notion de service universel.

L'éclatante santé de Belgacom, fruit d'une consolidation stratégique, nous réjouit. Mais qu'advient-il de la société et quel rôle jouera l'État dans la gestion future ? Il faut garder à l'esprit que cette société rapporte à l'État fédéral des rentrées financières considérables.

Quant à La Poste, la note faisait état de la discussion d'un plan global de modernisation, en concertation avec la direction et les organisations représentatives du personnel. La presse y fait largement écho. Nous espérons que le débat reprendra sa place et que les évolutions nécessaires seront contruites dans un climat social serein.

L'avenir de la Sabena a également retenu notre attention. L'État détient encore 50,4 % de la société, mais plus pour très longtemps. Les résultats restent aléatoires même si les choses ont évolué en cinq ans. La Sabena devra prendre des mesures pour assurer son avenir et son emploi. Nous resterons attentifs à l'évolution de ce dossier.

À propos des avoirs de la Société fédérale de participation, le sort de la CGER a été fixé en 1998, mais il faut toujours prendre des décisions en ce qui concerne l'OC-CH. Décisions pour lesquelles nous attendons encore des informations.

Nous sommes particulièrement satisfaits du fait que les intérêts du "citoyen client" des entreprises publiques sont essentiellement pris en compte. De même, la volonté de doter les entreprises publiques des outils destinés à défendre leur position sur des marchés s'ou-

vrant à la concurrence est louable. Nous souhaiterions que la notion de service universel transparaisse de manière plus évidente au niveau des projets.

Enfin, le personnel des entreprises publiques se verra assigner des missions nouvelles, supposant flexibilité et mobilité. L'acceptation de ces missions par le personnel suppose des conditions de travail de qualité. Cela doit faire partie intégrante de la définition de plan stratégique réunissant toutes les conditions du succès. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

Le président : Je félicite M. Jean Depreter, qui vient de prononcer son "*maiden speech*" et Mme Mirella Minne pour la même raison. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

M. Bart Somers (VLD) : Mon intervention concernera essentiellement la STIB. Cette institution absorbe en effet 85% des moyens du département des transports et représente un des plus importants défis de notre société. Nombre de concitoyens perdent quotidiennement des heures dans les embouteillages. Le droit à la mobilité devient peu à peu une fiction. On ne résoudra toutefois pas le problème des encombrements d'un coup de baguette magique. Toute solution requiert une approche plus large. La STIB constitue pourtant un instrument important de la politique des transports. Mais cette société à eu à pâtir, ces dernières années, de problèmes tels que les retards, les grèves, un service insuffisant, etc. Il semble bien que le conseil d'administration en ait fait champ de ruines. La STIB reçoit pourtant chaque année 80 milliards qui proviennent des impôts. En fait, la STIB est devenue la parfaite illustration du mal belge. Elle est en effet dirigée par des administrateurs nommés politiquement qui se couvrent mutuellement et ont perdu de vue l'intérêt commun. La STIB s'est constituée en un labyrinthe de filiales dont la direction est assurée par les mêmes personnes.

Avec l'ABX, la STIB est sans doute la plus grande entreprise européenne sans personnalité juridique, se soustrayant à la législation relative aux sociétés commerciales. En outre, la comptabilité de la STIB se distingue par une absence totale de transparence, de sorte que nul ne sait quelle destination est donnée aux 85 milliards de subsides dont bénéficie l'entreprise. Or, il s'agit en l'occurrence, tout de même de fonds publics.

Les 2,4 milliards de subsides au secteur de l'enseignement francophones a récemment donné lieu à de vives discussions, alors qu'ABX rachète, pour 30 milliards de fonds publics, des entreprises étrangères en violation du droit belge et de la réglementation européenne. M. Schouppe développe ainsi une multinationale et dilapide 30 milliards, cependant que les navetteurs battent la

semelle sur les quais. M. Schouppe affirme certes n'utiliser ces fonds publics que dans le cadre du service public. Les réviseurs ainsi que le commissaire du gouvernement affirment ne pas pouvoir exercer de contrôle. Que faut-il penser d'un tel commissaire du gouvernement ?

M. Yves Leterme (CVP) : Comment est-il possible que le commissaire de gouvernement soit encore en fonction ?

M. Bart Somers (VLD) : J'ai également des questions à formuler à cet égard. J'espère que le gouvernement va mettre en oeuvre une politique rigoureuse en ce qui concerne la STIB.

Mon groupe se réjouit que le gouvernement ait exprimé l'intention de rendre contraignants les accords conclus dans le cadre du deuxième contrat de gestion. Par le passé, ces accords étaient, en effet, restés lettre morte.

Une modification de la loi sur les entreprises publiques emporterait notre adhésion. Cette loi a contribué à la mise en place d'un mécanisme pervers octroyant à la SNCB un blanc seing lui permettant d'affecter les fonds publics comme bon lui semble.

Mais d'autres initiatives doivent encore être prises. La ministre Durant a annoncé que la SNCB avait accepté le principe des tableaux de financement, qui permettront un meilleur contrôle de l'affectation des fonds publics. Elle a même déclaré qu'elle n'approuvera aucun compte si la SNCB n'est pas en mesure de préciser l'affectation donnée à l'argent du contribuable. Nous nous réjouissons évidemment de cette prise de position.

Je souhaiterais que la ministre aille plus loin encore. Au mois d'août, ABX a racheté une entreprise italienne pour 7 milliards, sans que le commissaire du gouvernement ait été en mesure de justifier cette opération.

La ministre a-t-elle mis les choses au point avec ce commissaire ? J'insiste pour qu'aucun achat d'une entreprise étrangère par la SNCB ne soit plus approuvé s'il n'est pas établi que cette opération n'a pas été effectuée avec l'argent du contribuable.

Quoique les investissements ferroviaires soient une compétence fédérale, l'on applique néanmoins une clé de répartition 60/40. Les matières fédérales ne sont pourtant régies par aucune clé de répartition.

Le CVP cherche en vain une rupture de tendance dans l'actuelle politique en matière de mobilité mais, alors qu'il a exercé le pouvoir pendant des années, il n'a pas été mesure de mener lui-même une telle politique. Sous la houlette du CVP, les dirigeants de la SNCB avaient les

coudées franches, on se souciait de la transparence de la comptabilité comme d'une guigne, le contrat de gestion n'était qu'un chiffon de papier et le dossier du Rhin de fer continuait de pourrir.

Notre pays s'est enfin doté d'un gouvernement qui entend transformer la SNCB en une entreprise performante et conviviale et qui met tout en oeuvre pour faire aboutir le dossier du Rhin de fer. Ce gouvernement rompt avec la léthargie du passé et oeuvre pour une plus grande mobilité et un État modèle pour l'avenir. Il mérite dès lors notre confiance. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

M. Jozef Van Eetvelt (CVP) : C'est le ministre sortant, M. Daerden, qui a pris les premières initiatives dans le dossier du Rhin de fer, en concertation avec la commission de l'Infrastructure. M. Somers ne dit pas la vérité lorsqu'il prétend que le gouvernement précédent a laissé pourrir le dossier du Rhin de fer.

M. Bart Somers (VLD) : Que s'est-il passé depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement ? Une excellente coopération avec le gouvernement flamand a été mise sur pied pour renforcer la pression politique sur les Pays-Bas en vue du déblocage du dossier du Rhin de fer. L'homologue allemand de M. Verhofstadt a déclaré qu'il soutiendrait cette opération.

M. Jozef Van Eetvelt (CVP) : La rupture de tendance a été opérée par le gouvernement précédent. Le gouvernement flamand avait déjà été associé aux initiatives relatives au Rhin de fer. J'espère que ce gouvernement poursuivra sur cette lancée.

Mme Anne Barzin (PRL FDF MCC) : Les PME représentent un élément essentiel de l'économie belge. Plus de 97 % de toutes les entreprises de notre pays emploient au maximum 50 salariés et les PME ont créé 229.000 nouveaux emplois depuis 1980. Il importe donc qu'un effort tout particulier soit contenti en leur faveur.

Je me réjouis, à cet égard, des propos tenus par le ministre Jaak Gabriëls, qui souhaite mener une politique volontaire dans ce secteur visant à promouvoir l'esprit d'entreprise. Pour ce faire, différents facteurs entrent en jeu, qu'il s'agisse d'ordre fiscal, administratif ou autres. La politique en faveur du PME n'est donc pas limitée aux seules compétences du ministre des Classes moyennes, mais dépend de la politique socioéconomique du gouvernement. Il faut, à cet égard, souligner la volonté gouvernementale de réduire les charges patronales et la réforme globale de la fiscalité. Il s'agit de stimuler et de garantir, le plus efficacement possible, les chances de croissance des PME. Les dirigeants d'entre-

prise ont été souvent découragés d'entamer une expansion effective de leur entreprise.

Je pense d'abord à l'effet porté pour l'année budgétaire 2000 sur l'augmentation des pensions les plus basses, notamment celles des travailleurs indépendants. En effet, actuellement, la pension d'un indépendant représente la moitié de celle d'un travailleur salarié. Cette discrimination me paraît intolérable.

Une évaluation sera faite pendant l'année 2000 quant aux problématiques du conjoint aidant, des faux indépendants, de la diminution des pensions en cas de pension anticipée, de la revalorisation de la pension libre complémentaire, du versement des allocations de maladie-invalidité et de l'assurance sociale en cas de faillite. J'espère que le gouvernement prendra des mesures afin de supprimer les discriminations à l'égard des indépendants. Je me réjouis de la volonté du gouvernement de diminuer la complexité administrative.

Il n'est pas normal que les entreprises soient contraintes de consacrer un temps considérable à renvoyer des documents destinés à établir des statistiques ou à remplir plusieurs fois le même document à l'intention d'administrations différentes.

Le ministre des Classes moyennes a annoncé une collaboration étroite avec l'Agence pour la simplification administrative et avec la commissaire du gouvernement compétente, afin de créer un guichet unique chargé de la centralisation et de la redistribution des données fournies par les PME et de la récolte des informations statistiques auprès des administrations. Par ailleurs, il appartiendra aux parlementaires de légiférer de manière plus claire pour garantir un accès efficace des bénéficiaires potentiels.

Le projet "jeunes" prévoit une obligation à charge des entreprises employant au moins cinquante travailleurs d'engager des jeunes travailleurs à concurrence de 3 % de leur effectif total.

Cette obligation ne concerne pas les PME, ce qui paraît préférable eu égard aux nombreuses difficultés qu'elles rencontrent. Le projet instaure, cependant, pour toutes les entreprises, des avantages liés à l'engagement de jeunes moins qualifiés. Les PME peuvent donc en bénéficier.

Il serait opportun que des incitants soient également prévus pour les entreprises qui engageront des jeunes disposant d'un diplôme secondaire, voire supérieur ou universitaire.

La note de politique générale du ministre des Classes moyennes rencontre les préoccupations des libéraux.

J'en viens aux remarques de M. Chastel quant au budget du département de l'Infrastructure.

La note de politique générale du ministère des Communications et de l'Infrastructure s'inscrit dans une optique où les usagers des services publics seront remplacés par les clients des entreprises publiques. Les interventions budgétaires dans ces entreprises sont, en effet, limitées aux missions de service public. Les différentes dotations aux entreprises publiques ne trouvent leur justification que dans la satisfaction de la clientèle.

Le contrôle du bon usage des deniers publics par ces entreprises revêt, dès lors, une importance capitale pour la survie de celles-ci dans un contexte de concurrence européenne et internationale accrue.

Concernant la SNCB, nous nous réjouissons de constater qu'une évaluation extérieure s'appliquera aux programmes d'investissements ferroviaires, conformément à la déclaration gouvernementale de juillet 1999.

Au-delà de la révision du contrat de gestion de la SNCB, seule une réforme en profondeur de la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes est de nature à garantir la prestation de services publics fiables. Une telle réforme permettra de clarifier les relations financières entre l'entreprise et l'État.

Il est prévu de rechercher des capitaux privés en vue de la construction du RER bruxellois. Une formule similaire avait été prévue dans la loi créant la Financière TGV. Quel est le montant de capitaux privés apportés à la Financière TGV ?

Le projet "Rhin de fer" trouve sa seule justification dans le développement économique du port d'Anvers et ne peut s'envisager qu'après une étude d'impact sur l'activité des ports intérieurs et sur l'avenir du transport de marchandises en Région wallonne.

Le 26 novembre dernier, l'accord social 1999-2001 intervenu entre la direction de la SNCB et les représentants des syndicats socialiste et social-chrétien marquait la fin d'un conflit social qui a mis en lumière un grave déficit dans les effectifs du personnel de conduite. Cet accord portait notamment sur une péréquation des pensions. Le chiffre de 600 millions pour les trois années a été avancé, dont 225 millions pour l'année 2000.

Lors de la discussion du budget 2000 en commission de l'Infrastructure, la ministre a reconnu que "cet accord coûtera de l'argent, mais n'entraînera pas d'augmentation du budget." Quelques jours plus tard, la presse citait le cabinet de la même ministre en ces termes : "Nous n'avons pas participé à la négociation. Or, on ne peut lier à un contrat un tiers qui n'y a pas été associé."

Enfin, le 17 décembre, le conseil d'administration de la SNCB approuvait le projet de protocole d'accord social.

À combien est évaluée la péréquation des pensions pour les années 1999, 2000 et 2001 ?

Dans quelle mesure l'État peut-il être engagé par un accord entre partenaires sociaux ?

L'article 43 du deuxième contrat de gestion peut-il faire l'objet d'une modification en vue de la prise en charge totale ou partielle par l'État de la péréquation des pensions promise aux deux organisations syndicales reconnues ? Quel a été le point de vue défendu par le commissaire du gouvernement lors du conseil d'administration du 17 décembre ?

La justification du budget général des dépenses pour l'allocation de base 51.10.30.01 mentionne qu'exceptionnellement, en 2000, s'ajoute une charge supplémentaire d'un milliard 138,8 millions pour couvrir l'obligation contractuelle, prévue dans l'article 46 du deuxième contrat de gestion entre l'État et la SNCB, relative à l'option de rachat de l'opération de financement alternatif IKEA. Cet article 46 fait référence à une opération de "*sale and rent back*" conclue en février 1990 pour un montant d'un milliard 750 millions et prévoit qu'au cours de 2000, l'État versera à la SNCB sa part dans l'option de rachat de 30,2 millions USD. Les loyers fixés payés par l'État entre 1993 et 2000 totalisent 869 millions. Quel type de matériel roulant est concerné par cette opération ? Quel est l'âge de ce matériel et son potentiel d'utilisation future ? Ce matériel roulant pourrait-il à nouveau faire l'objet d'une telle opération ?

- *Présidence* : M. **Herman De Croo**

L'obligation contractuelle relative à cette option de rachat est-elle de nature à requalifier l'opération en *sale and lease back* ?

L'opération dite IKEA de l'article 46 du contrat de gestion est-elle la même qui fait l'objet d'une instruction pour escroquerie à charge de l'administrateur délégué de la SNCB ?

La Poste se retrouve, à trois ans de l'échéance de la libéralisation, dans une situation pour le moins inconfortable. Les trois prochaines années seront décisives : des alliances devront être conclues afin d'assurer le redéploiement stratégique de l'entreprise et le maintien d'une activité postale nationale.

Les premiers pas dans la bonne direction sont entrepris : au cours du premier semestre 2000, la Poste deviendra une société anonyme de droit public ; un plan industriel est en cours d'élaboration ; la négociation

visant à relever le défi social a été engagée avec les représentants du personnel.

Nous nous réjouissons des perspectives nouvelles proposées par le gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs des libéraux*)

Le **président** : Je félicite Mme Barzin pour son "*maiden speech*". (*Applaudissements sur tous les bancs*)

Notre collègue, M. Chastel, a été retardé involontairement et c'est pour cette raison qu'il n'a pu intervenir au bon moment.

M. **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Hier, j'ai informé par téléphone les services de la Chambre de mon arrivée à 11 h 00. À 10 h 45, j'ai appris que mon arrivée tardive excluait mon intervention à la tribune. Je voulais souligner que je ne trouvais pas cela désobligeant pour le Parlement.

Le **président** : C'est une leçon de jeunesse qui portera ses fruits.

M. **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Il n'est évidemment guère aisé de confectionner un budget en si peu de temps. En tout état de cause, ce budget d'une ministre écologiste ne constitue pas une rupture avec le passé. La structure de la note de politique est nouvelle, mais son contenu ne diffère guère des notes précédentes. En fait, on retrouve à d'autres endroits dans la nouvelle note de larges passages de la note de politique précédente. La note de politique est truffée de bonnes intentions, mais ne contient rien de concret.

En ce qui concerne les rapports linguistiques, la note de politique ne nous rassure guère. Nous ne sommes pas satisfaits de clef clé de répartition que vous envisagez d'utiliser pour le RER. La répartition 60/40 n'est certainement pas équitable.

Au niveau des investissements pour la SNCB, cette répartition 60/40 constituera un frein pour la Flandre. La ministre affirme d'une part que tous les dossiers sont examinés objectivement, région par région mais elle s'entend d'autre part à la répartition 60/40. Il s'agit d'une "*contradictio in terminis*".

La SNCB est confrontée à un grave problème d'insécurité. On dénombre environ 1000 agressions par an. Il s'agit d'un chiffre extrêmement inquiétant. Il convient d'accorder une attention toute particulière à la sécurité, dans l'intérêt du personnel de la SNCB comme dans celui des voyageurs.

La SNCB ne tient nullement compte des avis du comité consultatif des utilisateurs. Il n'en est pas davantage question dans la note de politique de la ministre. Quand mettra-t-on enfin en pratique le principe de la complémentarité train-vélo ?

Comme il est de tradition, le nouveau matériel roulant est en priorité affecté aux grands axes alors qu'il serait bien évidemment préférable de l'utiliser en fonction des besoins réels du trafic.

La SNCB affirme elle-même que cette règle n'est pas absolue. Le problème devra en tout état de cause être abordé dans le cadre des négociations relatives au contrat de gestion.

Sur certaines lignes, on peut en effet constater un accroissement du nombre de voyageurs. La SNCB ne s'y adapte toutefois pas adéquatement. Des trains bondés et le manque de confort sont source de problèmes.

La mentalité qui règne à la SNCB laisse parfois pantois. S'il est hors de question de faire la grève un samedi, pourrir l'existence du malheureux travailleur-navetteur ne semble manifestement poser aucun problème de conscience. Il faut absolument doter la SNCB d'une structure de concertation efficace.

La ministre a découvert les vertus du transport gratuit. Elle envisage d'offrir la gratuité du train aux jeunes jusqu'à 12 ans, sans se préoccuper toutefois du coût d'une telle opération.

Je me demande également si le gouvernement se préoccupe réellement du dossier du Rhin de fer. Nous en sommes toujours aux déclarations informelles.

En ce qui concerne la sécurité routière, je constate que l'on n'accorde pas à la prévention, à la recherche et aux poursuites l'attention qu'elles méritent.

Nous déposons un amendement visant à augmenter de 40 millions de francs les crédits prévus pour les actions de promotion des transports en commun. Aujourd'hui, 90% du transport des personnes et 75% du transport des marchandises s'effectue par la route. La KUL prévoit une augmentation du trafic de 50% dans les années qui viennent. Nous déposons par ailleurs également un amendement visant à promouvoir la navigation intérieure.

Il n'y a pas de politique nouvelle. La note de politique n'offre pas les perspectives que l'on aurait pu attendre d'une ministre écologiste. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

Mme Trees Pieters (CVP) : La politique du ministre des Classes moyennes est à l'image de la brocante, l'un des secteurs ressortissant à sa compétence : faite de bric et de broc et parfaitement désordonnée.

Nous nous réjouissons, bien entendu, de l'augmentation des pensions d'indépendants les moins élevées. Pour le financement de cette mesure, il ne sera cependant pas puisé dans les voies et moyens mais dans les réserves du système. Dans ce dossier, le ministre s'est fait rouler dans la farine. L'opération coûtera 5 milliards de francs. Les indépendants souhaitent être dotés d'un statut qui leur soit propre et qui puisse raisonnablement être financé.

Le gouvernement s'est engagé à améliorer le statut du conjoint aidant. Les épouses aidantes revendiquent cependant davantage que les quelques changements visant à combler les lacunes héritées de la législation précédente. Elles demandent le renforcement de leur statut de sécurité sociale en ce qui concerne l'incapacité de travail et le congé de maternité.

Une amélioration de la loi sur les faillites est également attendue. L'incapacité de travail reste un gros problème pour les indépendants.

L'augmentation des allocations familiales n'est pas mentionnée dans la note de politique, qui ne traite que de l'harmonisation pour le premier enfant.

La simplification administrative est à l'ordre du jour, mais dans ce domaine, des mesures devront être prises rapidement. Qu'en est-il du guichet unique et du réseau dûment informatisé ?

L'obligation, imposée au secteur de la construction, de signaler l'ouverture d'un chantier entraîne des formalités administratives complémentaires. À notre estime, les plans de Mme Onkelinx ne contribueront pas non plus à la simplification des formalités administratives.

La participation des travailleurs devait être réglementée dans le cadre d'une CCT. Mais les employeurs ne veulent pas de cette disposition ! Les professions libérales ne sont pas évoquées, ni dans l'accord de gouvernement, ni dans le budget. Les chèques-services sont supprimés. En prenant cette décision, le gouvernement enfreint la loi. Le ministre de l'Agriculture n'annonce aucune initiative en faveur de l'agriculture. Il avait promis aux agriculteurs des indemnités complètes et très rapides à la suite de la crise de la dioxine. Mais aucun arrêté d'exécution de la loi-programme n'a encore été pris. Les entreprises non agricoles ayant souffert de la crise de la dioxine devront se tourner vers les Régions mais, à ce niveau-là, tout est bloqué. Le gouvernement fédéral devrait prendre des mesures fiscales et sociales

telles que le report de paiement des impôts, des cotisations sociales et des droits d'expertise. Ce gouvernement, qui mène une politique de bric et de broc, est décidément très disert. (*Applaudissements sur les bancs du CVP*)

M. Lode Vanoost (Agalev-Écolo) : La politique de ce gouvernement en matière de navigation aérienne me satisfait dans la mesure où la santé prime l'économie. J'adhère à la conception de Bart Somers concernant les contrats de gestion de la SNCB. Cela dit, je souhaiterais que cette politique aboutisse rapidement à des résultats. Dans le cas contraire, il faudra prendre d'autres mesures. Je pense tout de même que l'on pourrait faire plus pour la sécurité routière, mais je ne doute pas qu'à l'avenir des progrès concrets seront également enregistrés sur ce plan. (*Applaudissements*)

M. Daan Schalck (SP) : Les défis sur le plan de la circulation et de la sécurité routière sont de taille. Les transports publics ne proposent pas de solution appropriée. Les effets néfastes de la circulation automobile sur l'environnement, l'économie et la santé publique sont indéniables. Et puis il y a encore les milliers de victimes d'accidents de la circulation.

Le ministre a fait sensation en annonçant une révision du contrat de gestion avec la SNCB. Nous constatons toutefois que ces pourparlers ne sont guère positifs. Le RER bénéficierait d'un investissement de 8,5 milliards. L'accord du gouvernement date de juillet dernier. Mais on attend toujours un plan pluriannuel pour le RER. On n'en est qu'à l'achat de rames et à l'organisation d'une exposition sur le RER.

Pour ce qui est de la mobilité, le gouvernement précédent a élaboré des plans de transport d'entreprises. Où en sont-ils ? Quand seront-ils mis en oeuvre ?

Nous aimerions voir davantage d'initiatives visant à réduire le nombre de tués sur la route.

Quel sont les effets des caméras sans présence humaine sur la sécurité routière ?

La Wallonie suivra-t-elle l'exemple flamand ?

Outre les plans de transport d'entreprises, nous attendons également d'urgence que le ministre mène une politique intégrée pour ce qui est des pistes cyclables et prenne des mesures visant à faire baisser le nombre de tués sur la route. (*Applaudissements*)

Le **président** : Je félicite M. Schalck pour son "*maiden speech*".

M. Jozef Van Eetvelt (CVP) : La libéralisation de la Poste sera une réalité en l'an 2003. Le principe de "service universel" doit être mûrement réfléchi. Nous devons veiller à ce que les défavorisés ne soient pas laissés sur la touche lors de la modernisation de La poste. De plus, la qualité des relations humaines doivent faire l'objet de l'attention requise : l'envoi de cartes de Noël, d'avis de naissance, de mariage et de décès fait partie du service universel. Il s'agit là d'éléments qui constituent un enrichissement de la société.

Par ailleurs, le service public doit être amélioré.

Nous allons suivre de très près l'évolution en ce qui concerne la gestion du personnel. Le problème des départs anticipés ou non et celui de la pression à laquelle est soumis le personnel nous inquiètent. Il faut mener à la Poste une opération de revalorisation tant humaine que financière, afin de pouvoir attirer encore des candidats et de garantir la qualité du service.

Notre groupe restera extrêmement attentif aux problèmes de la Poste. (*Applaudissements sur les bancs du CVP*)

Mme Muriel Gerken (Écolo-Agalev) : Mon intervention s'articulera autour du développement durable.

L'objectif de sortir du nucléaire et de recourir davantage aux énergies renouvelables doit être salué. Le projet se fait en concertation avec les Régions.

Un fonds sera mis en place afin de financer une aide extratarifaire destinée aux installations qui produisent de l'électricité à partir d'énergies renouvelables.

La Belgique peut donc bénéficier d'un parc significatif de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables et donc de véritables alternatives au nucléaire.

La sortie progressive du nucléaire s'organise également de manière responsable et tient compte de la gestion des passifs nucléaires. La responsabilisation tant juridique que financière des producteurs est renforcée.

Concernant la libéralisation du marché de l'électricité et du gaz, l'objectif d'accélération doit permettre au consommateur de bénéficier aussi d'un tarif inférieur et d'un meilleur service.

L'objectif du ministre est également de promouvoir des démarches dans d'autres domaines de ses compétences. Ainsi, il existe un projet de taxe sur l'énergie et un projet de grande enquête publique destinée à faire prendre conscience à la population des enjeux du développement durable.

Pour ces multiples raisons, nous approuvons la note de politique générale du ministre.

La note de politique générale en matière de recherche scientifique s'inscrit dans ce développement durable puisqu'il s'agit de mettre en place les conditions nécessaires à la nouvelle société de l'information.

Le ministre de l'Agriculture s'est engagé à entamer des négociations avec les Régions afin d'obtenir un soutien accru à une agriculture de type durable. Des mécanismes de simplification administrative qui seront mis en place devraient également profiter à celle-ci.

Nous approuvons ce budget, qui crée les conditions indispensables à la mise en place d'une politique de développement durable. (*Applaudissements sur les bancs d'Écolo-Agalev*)

Mme **Leen Laenens** (Agalev-Écolo) : L'accord de gouvernement souligne à juste titre la nécessité d'une agriculture durable et écologique. Cette préoccupation doit se retrouver dans le budget. De plus en plus de gens sont intéressés par des produits écologiques et sains. Les producteurs de produits biologiques doivent tenir compte de cette évolution. Il conviendrait dès lors de leur accorder non pas une aide unique, mais une aide structurelle. Je pense notamment à un soutien accordé dans le cadre du règlement 1257 sur le développement rural. Un crédit de deux milliards de francs a été prévu dans ce cadre. Les autorités fédérales peuvent disposer de 20% de ce montant. Il convient de donner la priorité aux mesures prévues dans ce règlement, qui sont axées sur le futur. Ainsi, il est possible d'accorder non seulement une aide à l'hectare mais également une aide à la fructiculture intégrée et aux expériences en matière d'agriculture écologique. Les mesures concernant le passé, comme les RCA, doivent présenter un caractère extinctif.

Les problèmes sociaux que rencontrent les agriculteurs doivent être réglés par le département des Affaires sociales.

Ces plans devraient être concrétisés pour le printemps 2000. J'insiste sur la tenue d'un débat parlementaire à ce sujet. (*Applaudissements*)

Le **président** : Vous venez d'entendre le "*maiden speech*" de Mme Laenens. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

M. **André Smets** (PSC) : J'ai dit hier au ministre de l'Intérieur qu'on sous-estime gravement les moyens mis au service des communes, notamment en matière de lutte contre les incendies. Je tiens à le répéter ici.

Je n'ai jamais oublié ce qu'un collègue bourgmestre m'a un jour appris : "Qui paie décide, qui décide paie". Les entreprises publiques autonomes doivent rendre des comptes au Parlement.

L'impact économique et social des charges administratives imposées aux entreprises doit être mesuré. Quand va-t-on enfin procéder à une simplification administrative véritable ?

Le gouvernement doit être informé des enjeux économiques, sociaux, en terme de qualité de vie et de sécurité en général afin de mieux appréhender les problèmes qui se posent aux entreprises.

Les agents dans les gares ne comprennent pas qu'on casse les pieds aux gens pour des queues de cerises.

Il faut revaloriser le transport des personnes, qui ne semble pas adapté aux horaires des travailleurs.

Dans les écoles, on ne parle pas assez des possibilités offertes par le train. Il faut donc lancer de vastes campagnes de sensibilisation dans cette optique.

Pour le transport des marchandises, il faudrait qu'il y ait une décision claire concernant le problème de Spa Monopole. On doit avoir le courage de prendre des décisions à l'égard d'une entreprise qui connaît, il est vrai, de graves appréhensions. Une évaluation indiscutable doit être faite.

Pour le TGV, beaucoup de communes n'ont pas émis de grandes objections ; mais les moyens financiers doivent être intégrés dans les axes de sécurité. Des compensations industrielles doivent être négociées.

Concernant la Poste, je vais prendre l'exemple de ma commune. Trouvez-vous normal qu'il n'y ait qu'un seul bureau de poste pour plus de 16.000 habitants, dans une zone où de nombreuses entreprises sont établies ? C'est révoltant !

Il faut, en outre, mesurer les impacts indiscutables des relais téléphoniques sur la santé. (*Applaudissements*)

M. **Jaak Gabriëls**, ministre (*en néerlandais*) : Quelque 2,3 milliards de francs vont être consacrés, au cours des 7 prochaines années, au développement rural et à l'agriculture durable, ce qui revient à 330 millions par an. 500 millions sont prévus pour la culture des fruits à pépins.

Le renvoi d'un bon fonctionnaire du département de l'agriculture me préoccupe. C'est pourquoi j'aurai une discussion avec l'intéressé, ce qui, après la crise de la dioxine, ne pourra être que bénéfique pour la crédibilité de notre politique agricole. Je souhaiterais connaître la

motivation de M. Van Themsche ; de même, j'aimerais savoir si sa décision est irrévocable.

Un Conseil agricole européen se réunira le 16 juin pour dégager une solution au problème.

Mme Pieters parle en l'occurrence d'une politique de brocanteur. Pour pouvoir mettre les mesures en oeuvre, il me faut d'abord mettre de l'ordre dans le dédale des réglementations. Dans les prochains mois, je concrétiserai ce à quoi je me suis engagé. Je démens formellement qu'aucune initiative n'a été prise en faveur du secteur agricole. J'en veux pour preuve la série de mesures concrètes prises dans le cadre de la crise de la dioxine. Je pourrais vous énumérer toute une série de résultats tangibles engrangés dans le domaine agricole, vous continuerez sans doute qu'ils ne représentent rien. Je renonce dès lors à convaincre ceux qui ne veulent rien entendre que mon objectif est de mettre en place une bonne politique agricole.

M. André Smets (PSC) : Vous n'avez pas parlé de l'indemnisation des entreprises para-agricoles.

M. Jaak Gabriëls, ministre (en français) : Le fédéral ne peut indemniser des secteurs dont les Régions sont responsables.

Mme **Isabelle Durant**, vice-premier ministre (en français) : En réponse à MM. Ansoms et Grafé, je dirai que la continuité, en matière d'infrastructures ferroviaires, s'impose. Par contre, les changements sont en route pour l'inversion de la tendance, mais en matière de mobilité, les corrections ne peuvent être immédiates. Il faut, en premier lieu, maîtriser l'augmentation de trafic liée à la croissance économique. C'est un travail de fond qui ne concerne pas que mon département, la mobilité étant un problème global.

Pour la première fois, on a un budget uniquement consacré à la réduction tarifaire, non seulement pour des raisons sociales, mais aussi pour des motifs écologiques : amener le plus de monde possible aux transports en commun. Je ferai des propositions concrètes pour fin février.

Enfin, en ce qui concerne le RER, dossier où rien n'a été fait pendant des années, un budget a été octroyé ; il s'agit de 8,5 milliards. Le premier investissement concerne le matériel roulant qui demande trois ans pour être mis en circulation. Tout est prêt pour établir le plan financier et l'échéancier de mise en place du RER.

Quant au plan de transport des entreprises, le texte sera déposé au Parlement en janvier prochain.

Pour la clef 60/40 en matière d'investissements, je confirme ma position, exposée en commission.

Quant à la sécurité routière, cette situation appelle des mesures. Le permis à points connaîtra des avancées. Je rappelle que la loi l'établissant a été votée il y a dix ans.

Le permis à points est une mesure parmi d'autres, qui ne peut réduire à elle seule les chiffres terribles auxquels nous sommes confrontés. Cette question est liée au problème de la mobilité et à l'accroissement du trafic. Le Rhin de fer ne concerne pas que la Flandre, mais tout le transport de marchandises dans le pays.

Il est un peu cavalier de dire que je suis doublée par le premier ministre. Le travail que nous menons, le premier ministre, le gouvernement et moi-même, est un travail de collaboration. Le fait de faire pression sur le gouvernement allemand peut se justifier car nous sommes en butte à des pressions continues au sein du Parlement hollandais.

En ce qui concerne le contrat de gestion de la SNCB, je suis au milieu du chemin. Les négociations sont en cours, mais je n'ai pas tous mes apaisements sur le fait de savoir si la SNCB a une volonté suffisante de mettre en oeuvre les axes de l'accord de gouvernement.

Sur la question d'ABX, je rejoins M. Somers. Il faudra trouver des réponses dans le cadre de l'avenant au contrat de gestion, mais ce sera au gouvernement d'intervenir pour garantir les missions de service public. (Applaudissements)

M. Rudy Demotte, ministre (en français) : Je rappelle le contexte dans lequel ce budget a été établi. Actuellement, le pays entre dans une phase de croissance, amplifiée par le contexte international. Les mesures budgétaires doivent soutenir cette croissance chiffrée à 3% et même à 3,6% par certains instituts de sondage ; c'est un signe encourageant pour tous.

En ce qui concerne le rôle de l'État dans ce contexte de reprise économique, il s'agit d'un rôle régulateur. Nous avons fait en sorte que les règles et les normes prises au niveau du département soient des instruments qui facilitent l'économie plutôt que d'y faire obstruction.

Enfin, le budget accompagne bien des termes de la croissance ; le tableau de bord montre des indicateurs encourageants ; l'état d'esprit du pays est en train de changer. Un géographe disait un jour : "Il n'y a pas de régions sans avenir, il n'y a que des régions sans projet". C'est ce projet que nous sommes en train de mettre en oeuvre. (Applaudissements)

M. **Olivier Deleuze**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'accord de gouvernement ne prévoit rien à propos d'un rapport d'experts sur la libéralisation du marché du gaz. Rien n'exclut toutefois qu'il puisse y avoir un tel rapport à l'avenir. N'oubliez pas non plus que pour le secteur du gaz, la date butoir se situe au mois d'août, ce qui nous laisse encore une certaine marge.

Mme Creyf demande aussi comment nous comptons concilier la fermeture des centrales nucléaires avec une baisse du prix de l'électricité. Nous avons toujours payé cher le courant, en dépit de la grande part qu'occupe le secteur nucléaire dans la production d'électricité. Les pays voisins nous montrent que l'on peut avoir du courant à un prix raisonnable, même si on dispose de peu de centrales nucléaires.

Pour ce qui est du contrôle nucléaire, tout n'est pas encore au point, en effet. Le dossier FANC constitue un déplorable héritage du passé. Il ressortit maintenant aux compétences du ministre de l'Intérieur, qui le clôturera dans les prochains mois.

Les 100 kilowatts gratuits, ce n'est pas beaucoup, en effet. Aussi devons-nous tendre vers une ouverture du marché, marché où, actuellement, le consommateur résidentiel paie le prix le plus élevé.

Mme **Simonne Creyf** (CVP) Le dossier FANC serait un héritage du passé. Le secrétaire d'État sait parfaitement qui l'a arrêté par le passé !

Une réduction structurelle des tarifs n'est possible, à mon sens, que lorsqu'on ferme les centrales nucléaires simultanément. Même cette opération-là entraînera des augmentations de prix.

M. **André Smets** (PSC) : Je n'ai pas eu de réponse à mes questions relatives à la Poste et aux antennes de télécommunication.

Le **président** : J'en aviserai le ministre qui vous fera parvenir une réponse par écrit.

COMMUNICATIONS

Le **président** : Diverses communications doivent être faites à la Chambre. Elles seront insérées en annexe au *Compte rendu analytique*.

ORDRE DU JOUR

Le **président** : Il a été décidé ce matin, en Conférence des présidents, que des questions orales pourront tout de même être posées demain après-midi.

Pas d'objection ? (*Non*)

Il en sera ainsi.

- *La séance est levée à 13 h 46.*

- *Prochaine séance plénière, cet après-midi à 14 h 30.*

EXCUSÉS

Raisons de santé : MM. José Canon, Jef Valkeniers, Luc Sevenhans, Geert Versnick et John Spinnewyn

Raisons familiales : M. Raymond Langendries

Membres du gouvernement fédéral :

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale : raisons familiales

M. Pierre Chevalier, secrétaire d'État au Commerce extérieur

ANNEXE

SÉANCE PLÉNIÈRE

MERCREDI 22 DECEMBRE 1999

ANNEXE 1

Communications

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

DEMANDE D'INTERPELLATION

Le Bureau a été saisi d'une demande d'interpellation de :

– Mme Joëlle Milquet à la vice-première ministre et ministre de l'Emploi sur "la note sur la politique des grandes villes déposée par Monsieur Ch. Picqué".

(n° 203 – renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique)

GOUVERNEMENT

BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES

Redistribution des allocations de base

En exécution de l'article 15 des lois coordonnées sur la comptabilité de l'État, le vice-premier ministre et

ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale transmet :

– Par lettres du 15 décembre 1999, douze bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement pour l'année budgétaire 1999.

– Par lettre du 16 décembre 1999, un bulletin de redistributions d'allocations de base concernant le ministère de l'Intérieur pour l'année budgétaire 1999.

– Par lettre du 16 décembre 1999, quatre bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le Service général d'Appui policier et la gendarmerie pour l'année budgétaire 1999.

– Par lettre du 22 décembre 1999, deux bulletins de redistributions d'allocations de base concernant le ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur pour l'année budgétaire 1999.

Renvoi à la commission des Finances et du Budget