

SENAT DE BELGIQUE**BELGISCHE SENAAT**

SESSION DE 1985-1986

ZITTING 1985-1986

30 AVRIL 1986

30 APRIL 1986

**Projet de loi ajustant le budget du Ministère des
Communications de l'année budgétaire 1985**

**Ontwerp van wet houdende aanpassing van de
begroting van het Ministerie van Verkeers-
wezen voor het begrotingsjaar 1985**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. J. H. BOSMANS

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER J. H. BOSMANS

I. EXPOSE DU MINISTRE

Le présent ajustement du budget donnera lieu, d'une part, à une augmentation globale des crédits d'ordonnancement de l'ordre de 422,7 millions de francs et, d'autre part, à une diminution globale de ces mêmes crédits de l'ordre de 2 411 millions de francs.

Il en résultera donc une économie de crédits de paiement s'élevant à 1 988,3 millions de francs.

Les crédits d'engagement seront diminués de $2\,730 - 115,3 = 2\,614,7$ millions de francs.

En annexe, on trouvera un résumé succinct des augmentations et diminutions de crédits les plus importantes, ainsi que les raisons qui sont à l'origine de ces modifications (voir l'annexe).

I. INLEIDING VAN DE MINISTER

De voorliggende begrotingsaanpassing zal aanleiding geven, enerzijds, tot een globale verhoging van de ordonnanceringskredieten met 422,7 miljoen frank, anderzijds, tot een globale vermindering van die kredieten met 2 411 miljoen frank.

Het uiteindelijk resultaat is dus een besparing van 1 988,3 miljoen frank aan betalingskredieten.

De vastleggingskredieten zullen met $2\,730 - 115,3 = 2\,614,7$ miljoen frank worden verminderd.

In bijlage wordt een beknopte samenvatting gegeven van de voornaamste kredietvermeerderingen en -verminderingen en worden ook de oorzaken vermeld die aan de basis liggen van die kredietwijzigingen (zie bijlage).

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Bock, Boël, Cardoen, Claeys, Clerdent, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vandermarliere, Wintgens et J. H. Bosmans, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Gevenois, Hofman et Van Ooteghem.

R. A 13507*Voir :*

Document du Sénat :

6-XIV (1985-1986) : N° 1 : Projet de loi.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Bock, Boël, Cardoen, Claeys, Clerdent, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vandermarliere, Wintgens en J. H. Bosmans, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Gevenois, Hofman en Van Ooteghem.

R. A 13507*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

6-XIV (1985-1986) : N° 1 : Ontwerp van wet.

II. DISCUSSION

Un commissaire pose la question suivante : à la page 4 du projet, « Dispositions diverses », articles 2 et 3, on lit que le Ministre est dispensé de procéder au recouvrement d'une somme de quelque 41 millions de francs au total. Pourquoi cette dispense ?

Le Ministre se réfère à la page 25 du projet et, plus précisément au programme justificatif qui fournit tous les renseignements requis.

Le même commissaire fait également observer qu'à la page 11, un crédit de 100 mille francs est prévu pour 1985 à l'article 03.01; par contre, les crédits supplémentaires pour l'année en cours atteignent 100 millions de francs. Cette énorme différence est-elle due à une faillite ? S'agit-il d'une perte totale ou ce montant est-il encore recouvrable ?

Le Ministre souligne qu'il s'agit de crédits octroyés par la Société nationale de crédit à l'industrie et pour lesquels la garantie de l'Etat a été accordée en application de la loi du 23 août 1948.

Il est évident que ladite société doit être indemnisée pour ce qui est de la partie non récupérable du prêt qu'elle a consenti. L'indemnisation se fait par l'intermédiaire du fonds de garantie, auquel la somme précitée de 100 millions de francs sera versée.

Il s'agit effectivement d'une faillite et toutes les garanties y attachées ont déjà été épuisées, de sorte qu'on peut dire avec certitude qu'il n'y a plus la moindre possibilité d'encore récupérer quoi que ce soit.

Régie des voies aériennes — Eurocontrol

Un commissaire relève qu'au titre VII - article 4, du projet de loi ajustant le budget de l'année budgétaire 1985, il est proposé d'approuver certaines contributions de la Régie des voies aériennes à la S.C. « Brussels Airport International » (B.A.I.).

Il pense pouvoir déduire des données figurant à l'article 4 que la Régie des voies aériennes a contribué jusqu'à concurrence de 18 millions de francs, répartis entre trois postes, aux frais de fonctionnement et programmes d'action de la S.C. B.A.I.

Il voudrait obtenir une réponse aux questions suivantes :

1. La Régie des voies aériennes peut-elle, dans le cadre des missions et des statuts qui sont actuellement les siens, verser des contributions à des sociétés privées ?
2. Quelle est la contribution des autres sociétaires aux frais de fonctionnement et aux programmes d'action ?
3. Quels sont les effectifs actuels du personnel de la B.A.I. ?
4. Quels programmes d'action a-t-on développés au cours de l'année 1985 ?
5. Quel a été le montant total des frais de fonctionnement pour l'année 1985 ?

II. BESPREKING

Een lid stelt volgende vraag : op bladzijde 4 van het ontwerp, « Diverse bepalingen », artikelen 2 en 3, leest men dat de Minister ervan wordt ontslagen een totaalbedrag van ongeveer 41 miljoen frank terug te vorderen. Waarom ?

De Minister verwijst naar bladzijde 25 van het ontwerp, in het verantwoordingsprogramma, waar de nodige inlichtingen vermeld worden.

Hetzelfde lid doet nog opmerken dat op bladzijde 11, artikel 03.01, voor 1985 100 duizend frank aan kredieten wordt verleend; de bijkredieten van het lopende jaar daarentegen bedragen 100 miljoen. Komt dit enorm verschil van een faillissement ? Is dat een totaal verlies of wordt dit bedrag nog invorderbaar ?

De Minister doet opmerken dat het gaat om kredieten toegekend door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid waarvoor bij toepassing van de wet van 23 augustus 1948 de staatswaarborg werd verleend.

Het is evident dat voormelde maatschappij schadeloos moet worden gesteld voor het niet-recupereerbaar gedeelte van de door haar toegestane lening. Die schadeloosstelling gebeurt langs het Waarborgfonds om, waarin voormelde som van 100 miljoen zal worden gestort.

Het betreft hier inderdaad een faillissement, waarbij alle waarborgen reeds zijn uitgeput zodat met zekerheid kan worden gesteld dat er niets meer zal kunnen worden gerecupeerd.

R.L.W. — Eurocontrol

Een commissaris verklaart dat in titel VII - artikel 4 van het ontwerp tot aanpassing van de begroting voor het begrotingsjaar 1985 wordt voorgesteld bepaalde bijdragen goed te keuren vanwege de R.L.W. aan de S.V. « Brussels Airport International » (B.A.I.).

Uit de gegevens opgenomen in artikel 4 menen wij te kunnen afleiden dat de R.L.W., verdeeld over drie posten, 18 miljoen bijgedragen heeft voor het jaar 1985 in de werkingskosten en actieprogramma's van de S.V. B.A.I.

Hij wenst de volgende verduidelijkingen :

1. Kan de R.L.W. met haar huidige statuten en opdrachten bijdragen leveren aan private vennootschappen ?
2. Welke is de bijdrage van de andere vennoten in de werkingskosten en actieprogramma's ?
3. Hoeveel personeelsleden stelt B.A.I. thans tewerk ?
4. Kan de Minister een overzicht geven van de ontwikkelde actieprogramma's tijdens het jaar 1985 ?
5. Hoeveel bedroegen de totale werkingskosten voor het jaar 1985 ?

6. Quelles ont été les recettes de la B.A.I. pour l'année 1985, abstraction faite des contributions de la Régie des voies aériennes ?

7. Quelles sont les initiatives de promotion de notre aéroport national que la B.A.I. estime pouvoir prendre en 1986 ?

8. Pour ce qui est du fond, il déclare qu'il ne pourra approuver l'ajustement du budget de l'année budgétaire 1985 que si le Ministre lui donne l'assurance formelle que l'on ne prendra des initiatives de modification de la gestion ou de l'exploitation de nos aéroports nationaux ou régionaux qu'après une discussion approfondie au sein de la Commission.

Il se réfère, dans cet ordre d'idées, à l'arrêté royal n° 240 et au plan de réorganisation mis au point en application de celui-ci.

Au cours de l'examen du budget de 1985, il a posé diverses questions à ce sujet en tant que membre de la Chambre des Représentants.

Compte tenu des réponses qui lui ont été fournies à l'époque et des modifications possibles en matière de gestion et d'exploitation des aéroports et aérodromes, il déclare être obligé de dire que le plan de réorganisation de la Régie des voies aériennes est dépassé et ne peut donc pas être publié sous sa forme actuelle. Ce plan devra être adapté au terme de la discussion approfondie qu'il a demandée.

Le Ministre répond comme suit :

Point 1 : La « Brussels Airport International » est une société coopérative au sein de laquelle le secteur privé est associé au secteur public, en l'espèce la Régie des voies aériennes.

Point 2 : Les statuts prévoient un apport garanti de 20 millions de francs belges par les autres associés en vue de la réalisation des programmes d'action.

Point 3 : Le personnel de la B.A.I. compte actuellement deux membres.

Point 4 : L'aperçu des programmes d'action développés en 1985 est le suivant :

*1. Confirmation de l'existence de la B.A.I.
à l'intention des médias et des utilisateurs de l'aéroport*

A. Le B.A.I. Flash :

En tant que jeune société, la B.A.I. a dû mettre spécialement l'accent sur le développement permanent de l'information de la presse belge et étrangère et des entreprises et organismes établis à l'aéroport.

Le *B.A.I. Flash* est un bulletin d'information bimensuel fournissant des nouvelles objectives au sujet des aspects positifs que présente l'aéroport, et ce à l'aide d'articles concernant les activités déployées dans les limites de celui-ci.

Le *B.A.I. Flash* paraît en français, en néerlandais et en anglais et est envoyé à la presse nationale, aux principaux

6. Welke waren, buiten de bijdragen van de R.L.W., de andere inkomsten van B.A.I. voor het jaar 1985 ?

7. Welke zijn de initiatieven die B.A.I. meent te kunnen ontwikkelen in 1986 ter promotie van onze nationale luchthaven ?

8. Ten gronde is hij van mening dat de aanpassing van de begroting voor 1985 slechts zijn instemming kan wegdragen indien er van de Minister een formele toezegging komt dat er geen initiatieven tot wijziging in het beheer of de uitbating van onze nationale of regionale luchthavens zullen genomen worden dan na een grondige discussie in deze commissie.

In die gedachtengang verwijst hij naar het koninklijk besluit nr. 240 en het reorganisatieplan dat hieruit voortvloeide.

Tijdens de bespreking van de begroting voor 1985 stelde hij als lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers hieromtrent verschillende vragen.

Rekening houdend met de toen verkregen antwoorden en de mogelijke wijzigingen i.v.m. het beheer en de exploitatie van de luchthavens en vliegvelden nopen hem ertoe te zeggen dat het reorganisatieplan voor de R.L.W. voorbijgestreefd is en dus in zijn huidige vorm niet kan verschijnen. Een aanpassing dient te gebeuren na de door hem gevraagde grondige discussie.

De Minister geeft volgend antwoord :

Punt 1 : « Brussels Airport International » is een coöperatieve vennootschap, waarbij de privé-sector verenigd is met de openbare sector, *in casu* de Regie der Luchtwegen.

Punt 2 : De statuten voorzien een gewaarborgde inbreng van 20 000 000 frank vanwege de andere vennoten ter realisatie van de aktieprogramma's.

Punt 3 : B.A.I. stelt op dit ogenblik twee personeelsleden tewerk.

Punt 4 : Hierna een overzicht van de aktieprogramma's in 1985 ontwikkeld :

1. Bestaan t.o.v. van persmedia en luchthavengebruikers bevestigen

A. De B.A.I. Flash :

Als jonge vennootschap diende B.A.I., speciaal de nadruk te leggen op het permanent ontwikkelen van communicatiestromen naar de binnenlandse en buitenlandse pers en naar de ondernemingen en instellingen op de luchthaven gevestigd.

De *B.A.I. Flash* is een veertiendaagse nieuwsbrief die op een objectieve wijze informeert over de positieve aspecten van de luchthaven met behulp van artikels handelend over de activiteiten op de luchthaven.

Deze *Flash* verschijnt in het Nederlands, het Frans en het Engels en wordt verzonden naar de binnenlandse pers, naar

organes de presse spécialisée étrangers et à tous les organismes et entreprises établis à l'aéroport.

Le B.A.I. *Flash* a été édité à 12 reprises en 1985 et son tirage moyen a été de 500 exemplaires.

B. Le cinquième anniversaire de Brucargo

Le cinquième anniversaire de Brucargo a été fêté, avec l'éclat qui convient, le 25 octobre 1985.

Un groupe d'invités de choix ainsi que des journalistes belges et étrangers assistèrent, le matin, à une séance académique, au cours de laquelle une large information concernant Brucargo fut fournie au moyen d'exposés et d'une projection de diapositives. Les festivités se poursuivirent l'après-midi en présence du Ministre des Communications et des P.T.T. ainsi que de représentants des entreprises faisant partie de Brucargo.

2. Création d'un matériel de base en vue de la promotion de l'aéroport

A. Brochure Brucargo

Cette brochure quadricolore s'adresse aux centres décideurs et aux façonneurs de l'opinion publique et prépare, à l'aide d'une argumentation commerciale efficacement conçue, le terrain de négociations commerciales futures avec des utilisateurs potentiels importants de la zone de fret. La brochure a été imprimée en 5 000 exemplaires en français, en néerlandais et en anglais.

B. Brochure aéroport

Cette brochure quadricolore s'adresse également aux décideurs et aux façonneurs de l'opinion publique. En décrivant les avantages que l'aéroport offre et offrira aux passagers, aux compagnies aériennes et aux autres utilisateurs, elle constituera un élément important de promotion du trafic aéroportuaire.

La brochure est imprimée en 5 200 exemplaires au total. Elle existe en français, en néerlandais, en anglais et en allemand.

C. Brochure logistique aéroport

Il s'agit d'un dossier à feuilles volantes contenant des informations indispensables aux usagers potentiels de l'aéroport qui s'enquière des possibilités techniques et commerciales offertes par celui-ci.

On y traite d'une manière structurée des sujets comme : l'infrastructure, la sécurité, la restauration à bord, l'entretien, les facilités pour les passagers, etc.

Tout usager pourra obtenir auprès de la B.A.I. le nombre d'exemplaires dont il a besoin et qui contiennent l'information qui peut l'aider.

D. Horaire des vols

L'horaire des arrivées et départs de tous les vols de ligne paraît deux fois par an en 20 000 exemplaires et en 4 langues.

de voornaamste buitenlandse vakpers en naar alle instellingen en ondernemingen op de luchthaven.

Er werden in 1985 12 edities verzorgd met een gemiddelde oplage van 500 exemplaren.

B. Vijf jaar Brucargo

De vijfde verjaardag van Brucargo werd met de nodige luister gevierd op 25 oktober 1985.

Een uitgelezen gezelschap van bijzondere genodigden, binnenlandse en buitenlandse journalisten woonde in de voormiddag een academische zitting bij, waarop door middel van voordrachten en een dia-voorstelling, uitgebreide informatie over Brucargo werd verschaft. In aanwezigheid van de Minister van Verkeerswezen en P.T.T. werd 's namiddags de viering vervolgd samen met vertegenwoordigers van de ondernemingen op Brucargo.

2. Creatie van basismateriaal voor de promotie van de luchthaven

A. Brochure Brucargo

Deze vierkleurige brochure richt zich tot de besluitvormers en opiniemakers en bereidt met een doeltreffend opgebouwde verkoopargumentatie het terrein voor bij latere verkoopsgesprekken met belangrijke potentiële gebruikers van de vrachtzone. De brochure werd gedrukt op 5 000 exemplaren in het Nederlands, het Frans en het Engels.

B. Brochure luchthaven

Deze vierkleurige brochure richt zich eveneens tot de besluitvormers en opiniemakers. Met een beschrijving van de voordelen die de luchthaven nu en in de toekomst zal bieden aan de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen en de andere gebruikers, zal zij een belangrijke schakel vormen in de promotie van het verkeer op de luchthaven.

De brochure is gedrukt op een totaal van 5 200 exemplaren. Zij is zowel in Nederlandse, Franse, Engelse en Duitse versie verkrijgbaar.

C. Brochure Luchthavenlogistiek

Het betreft hier een losbladig dossier dat informatie geeft over hetgeen een potentiële gebruiker van de luchthaven dient te weten tijdens zijn onderzoek naar de technische en commerciële mogelijkheden van de luchthaven.

Op een gestructureerde wijze worden onderwerpen behandeld zoals : infrastructuur, veiligheid, boordrestaurantie, onderhoud, faciliteiten voor de passagiers, enz.

Elke gebruiker zal bij B.A.I. het nodige aantal exemplaren kunnen bekomen die de informatie zal bevatten die de gebruiker kan bijstaan.

D. Uurrooster van de vluchten

Het uurrooster van alle aankomende en vertrekkende lijnvluchten verschijnt tweemaal per jaar op 20 000 exemplaren

Il contient notamment des informations pratiques destinées aux voyageurs, comme des plans de situation pour le départ et l'arrivée, des données relatives à la restauration, etc.

Cette publication périodique est adressée :

- aux usagers de l'aéroport;
- aux compagnies aériennes;
- aux organisateurs de voyages;
- aux agences de voyages;
- aux hôtels;
- à la presse;
- aux ambassades étrangères en Belgique;
- aux ambassades et consulats belges à l'étranger;
- aux associations d'organismes de voyages;
- à une sélection d'entreprises axées sur l'exportation;
- aux multinationales établies en Belgique.

3. Actions générales

Abstraction faite des actions organisées par le conseil d'administration de la B.A.I., la société voit souvent solliciter son soutien, sa coordination ou son aide, soit par ses partenaires, soit par des tiers.

Il s'agit de :

- demandes d'informations;
- contacts avec la presse (accueil de journalistes nationaux et étrangers, interviews, accompagnement, fourniture de textes rédactionnels);
- l'organisation de contacts entre les parties intéressées, sur demande;
- la coordination et l'aide logistique dans l'optique de nouvelles initiatives importantes pour l'image de marque de l'aéroport (« Brucargo Communications System » = un réseau informatique intégré entre les utilisateurs de Brucargo).

Point 5 : les frais de fonctionnement se sont élevés, pour l'année 1985, à 2 667 950 francs belges.

Point 6 : ces informations relèvent des contrats privés de B.A.I., qui font partie du patrimoine commercial de la société et au sujet desquels aucun autre détail ne peut donc être communiqué.

Point 7 : ces informations relèvent du programme d'action commercial de la société, au sujet duquel aucun autre détail ne peut donc être communiqué.

Point 8 : problèmes à Bruxelles-National (travaux d'extension, financement et exploitation de la gare des passagers).

L'aéroport de Bruxelles-National a été construit en 1958, à l'occasion de l'Exposition universelle.

Cette exposition a coïncidé avec l'arrivée des B-707 et des Caravelle.

in 4-talige versie. Het bevat tevens praktische informatie voor de reizigers zoals situatieplannen voor vertrek en aankomst, gegevens over restauratie, enz.

Deze periodieke publicatie wordt toegezonden aan :

- luchthavengebruikers;
- luchtvaartmaatschappijen;
- touroperators;
- reisagentschappen;
- hotels;
- pers;
- buitenlandse ambassades in België;
- Belgische ambassades en consulaten in het buitenland;
- vereniging van reisgelastigden;
- selectie van exportgerichte ondernemingen;
- multinationals in België gevestigd.

3. Algemene acties

Naast de acties die de raad van bestuur van B.A.I. zelf plant, wordt frequent de steun, de coördinatie of inbreng van B.A.I. gevraagd, hetzij door partners van B.A.I. hetzij door derden.

Het betreft :

- informatieaanvragen;
- contacten met de pers (opvangen van journalisten binnen- en buitenland, interviews, begeleiding, leveren van redactionele teksten);
- bewerkstellingen van contacten tussen belanghebbende partijen op vraag;
- coördinatie en logistieke steun voor nieuwe initiatieven die belangrijk zijn voor het marktimago van de luchthaven (« Brucargo Communications System » = een geïntegreerd informaticanetwerk tussen de Brucargo-gebruikers).

Punt 5 : de werkingskosten beliepen voor het jaar 1985 2 667 950 Belgische frank.

Punt 6 : deze informatie behoort tot de private contracten van B.A.I. dewelke deel uitmaken van het commercieel patrimonium van de vennootschap en waarover derhalve geen verdere details kunnen worden meegedeeld.

Punt 7 : deze informatie behoort tot het commercieel aktieprogramma van de vennootschap waarover derhalve geen verdere details kunnen meegedeeld worden.

Punt 8 : problemen te Brussel-Nationaal (uitbreidingswerken, financiering en exploitatie van het passagiersstation).

De luchthaven van Brussel-Nationaal werd in 1958 gebouwd naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling.

Deze expositie viel samen met de komst van B-707's en Caravelles.

Evolution du trafic à Bruxelles-National

	1958	1985
Passagers	1 100 000	5 750 050
Fret	18 300 t	175 000 t

Comme cet accroissement se poursuit, des aéroports concurrents ont pris des mesures afin de moderniser leurs installations.

— A *Londres-Heathrow*, une nouvelle aérogare a été ouverte le 1^{er} avril 1986. Dont coût : 14 milliards de francs belges. Capacité : 8 millions de passagers. La capacité de Heathrow est ainsi portée à 38 millions de passagers par an.

Entre-temps, on construit à *Gatwick* (Londres) également une deuxième aérogare pour 11 millions de passagers par an (total : 25 millions) et on procède à la construction du troisième aéroport de Londres, à savoir *Stansied*, où on escompte 8 millions de passagers en 1990.

— A *Schiphol-Amsterdam*, un programme d'extension décennal de 20 milliards de francs belges est en cours (de 16 à 20 millions de passagers en 1995).

— A *Copenhague* ; on investit 35 milliards afin de pouvoir recevoir 20 millions de passagers vers l'an 2000.

— *Zurich* vient de terminer une nouvelle jetée (et divers aménagements) pour un montant de 8 milliards de francs belges.

— *Düsseldorf* vient de conclure une première phase (3,5 milliards de francs belges) d'un programme qui en compte plusieurs.

— A *Genève*, un programme d'extension de plus de 20 milliards de francs belges est en pleine exécution.

— A *Paris*, une troisième aérogare sera construite vers 1989.

— *Beek-Maastricht* a l'intention de prolonger sa piste d'atterrissage et d'adapter son aérogare.

Pour éviter que Bruxelles-National devienne un aéroport de second rang, une extension est également indispensable.

1. Le développement futur de l'aéroport de Bruxelles-National

Depuis le début des années 80, il est devenu de plus en plus évident que le point essentiel pour le développement de l'aéroport de Bruxelles-National était de pouvoir disposer d'un plan de développement coordonné, cohérent et global à court et à long terme, permettant également de maintenir la compétitivité de cet aéroport par rapport à ses concurrents les plus proches.

En 1983, après une demande de prix, on a chargé le bureau d'études américain Burns & MacDonnell de réaliser une telle étude. B.E.A.C. y a prêté sa collaboration.

Les résultats ont été transmis en février 1984.

Evolutie van de trafiek op Brussel-Nationaal

	1958	1985
Passagiers	1 100 000	5 750 050
Vracht	18 300 t	175 000 t

Gezien het feit dat deze groei voortgezet wordt, hebben concurrerende luchthavens maatregelen getroffen ten einde hun installaties te moderniseren.

— Op *London-Heathrow* werd op 1 april 1986 een nieuw luchthavenstation geopend. Kostprijs : 14 miljard Belgische frank. Capaciteit : 8 miljoen passagiers. Daardoor wordt de capaciteit van Heathrow opgedreven tot 38 miljoen passagiers per jaar.

Ondertussen bouwt men in *Gatwick* (ook Londen) een tweede luchthavenstation voor 11 miljoen passagiers per jaar (totaal : 25 miljoen) en wordt er gewerkt aan de derde luchthaven van Londen, nl. *Stansted*, waar in 1990 8 miljoen passagiers verwacht worden.

— Op *Schiphol-Amsterdam* loopt een tienjaren-uitbreidingsprogramma van 20 miljard Belgische frank (16 tot 20 miljoen passagiers in 1995).

— In *Kopenhagen* wordt 35 miljard geïnvesteerd om tegen het jaar 2000 20 miljoen passagiers te ontvangen.

— *Zürich* beëindigde zopas een nieuwe pier (en allerhande aanpassingen) voor een bedrag van 8 miljard Belgische frank.

— *Düsseldorf* sloot pas een eerste fase (3,5 miljard Belgische frank) af van een programma dat gespreid is over meerdere fasen.

— In *Genève* is een uitbreidingsprogramma van meer dan 20 miljard Belgische frank in volle uitvoering.

— In *Parijs* wordt tegen 1989 een derde luchthavenstation gebouwd.

— *Beek-Maastricht* heeft het inzicht zijn landingsbaan te verlengen en haar luchthavenstation aan te passen.

Om te voorkomen dat Brussel-Nationaal een tweedetrangsluchthaven zou worden, is een uitbreiding eveneens noodzakelijk.

1. De toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal

Sinds het begin van de jaren 80 werd het steeds duidelijker dat, voor de ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal, het hoogst onontbeerlijk was te kunnen beschikken over een gecoördineerd, coherent, globaal ontwikkelingsplan voor de korte en lange termijn, dat tevens zou toelaten deze luchthaven competitief te houden ten opzichte van haar dichtbijgelegen concurrenten.

In 1983 werd, na prijsaanvraag, aan het Amerikaanse studie bureau Burns & MacDonnell de opdracht gegeven dergelijke studie uit te voeren. B.E.A.C. werkte hieraan mee.

De resultaten werden overgelegd in februari 1984.

Les conclusions les plus importantes de cette étude sont les suivantes.

Le plan propose une extension progressive en trois phases, étalée sur une période de vingt ans, de 1985 à 2005.

La première phase, qui devrait être exécutée immédiatement, prévoit l'extension de l'aérogare, la construction de pistes contiguës et de voies publiques, outre un accroissement de la capacité de parcage de voitures.

Dont coût : 12 milliards de francs.

Dans une deuxième phase, au début des années 90, on modernisera l'aérogare existante, afin de l'adapter aux exigences du trafic de cette époque.

Dont coût : 10 milliards de francs.

La troisième phase, qui doit débiter au début du siècle prochain, prévoit la poursuite de l'extension de l'aéroport afin de satisfaire aux besoins de cette époque. Plus précisément, les jetées nord et sud actuelles, trop petites, seront démolies et remplacées par une large jetée centrale unique. Durée prévue des travaux : cinq ans. Coût estimé : environ 5 milliards de francs (prix 1984).

Il faut encore ajouter que chacune des trois phases sera accompagnée d'une série de travaux connexes, qui auront trait aux pistes d'envol et d'atterrissage, aux pistes de roulage et à leur équipement.

Le plan de développement de l'aéroport de Bruxelles-National constitue un ensemble remarquable, bien conçu et cohérent, de mesures qui doivent permettre aux autorités responsables de l'aéroport de trouver à chaque instant, que ce soit à court, à moyen ou à long terme, une solution durable aux problèmes qui se posent.

2. Caractère urgent

L'extension de l'aéroport est un projet urgent et inévitable.

Cinq ans environ s'écouleront encore avant que la moindre construction nouvelle puisse être mise en service.

Déjà actuellement, l'aérogare présente des signes de saturation : ainsi, le « côté des pistes » est sous-développé et, vu l'accroissement considérable du trafic, les problèmes qui commencent à se manifester actuellement amèneront une situation chaotique d'ici quelques années.

On prévoit de grandes difficultés, avec la possibilité d'un retrait de certaines compagnies, si aucune amélioration substantielle n'est en vue d'ici à 1990.

Ces dernières années, des efforts considérables ont été consentis pour augmenter le trafic à Bruxelles-National et réaliser ainsi pour cet aéroport une croissance au moins aussi élevée que celle des aéroports européens importants. C'est ainsi qu'une compagnie mixte spéciale a été créée, dont le but est d'effectuer à l'intérieur du pays et à l'étranger une

De meest essentiële conclusies van deze studie luiden als volgt.

Het plan stelt een stapsgewijze uitbreiding voor in drie fasen, gespreid over een periode van twintig jaar, gaande van 1985 tot 2005.

De eerste fase, die onmiddellijk zou moeten uitgevoerd worden, voorziet de uitbreiding van het luchthavenstation, de aangrenzende vliegtuigverhardingen en openbare wegen, benevens een vergroting van de parkeercapaciteit voor wagens.

Kostprijs : 12 miljard frank.

In de tweede fase, in het begin van de jaren 90, wordt het bestaande luchthavenstation gemoderniseerd om het aan te passen aan de gewijzigde vereisten van het verkeer van dat ogenblik.

Kostprijs : 10 miljard frank.

De derde fase, aanvangend in het begin van de volgende eeuw, voorziet in de verdere uitbouw van de luchthaven om te voldoen aan de behoeften van dat tijdperk. Meer bepaald worden de nu bestaande te kleine pieren noord en zuid afgebroken en vervangen door één centrale, brede pier. Voorzienne duur der werken : vijf jaar. Geraamde kostprijs : ongeveer 5 miljard frank (in prijzen 1984).

Het dient ook nog te worden vermeld dat elk van de drie fasen zal vergezeld worden van een reeks werken die er mee samenhangen en betrekking hebben op start- en landingsbanen, rolbanen en hun uitrusting.

Het ontwikkelingsplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal is een merkwaardig, goed opgevat, samenhangend geheel van maatregelen die het de verantwoordelijke autoriteiten van de luchthaven moet mogelijk maken op ieder ogenblik, het weze op korte, half lange of lange termijn, aan de gestelde problemen een duurzame oplossing te geven.

2. Dringend karakter

De uitbreiding van de luchthaven is een dringend en onafwendbaar project.

Alvorens één enkele nieuwe constructie in dienst zal kunnen worden genomen verlopen er nog ongeveer vijf jaar.

Nu reeds vertoont het luchthavenstation tekenen van verzadiging : zo is de « luchtzijde » onderontwikkeld en door de krachtige toename van het verkeer zullen de problemen die thans aan de oppervlakte beginnen te komen, leiden tot chaotische toestanden binnen enkele jaren.

Grote moeilijkheden worden voorzien met mogelijke wijze het zich terugtrekken van bepaalde maatschappijen indien tegen 1990 geen substantiële verbetering in zicht is.

De laatste jaren werden aanzienlijke inspanningen gedaan om het verkeer te Brussel-Nationaal op te drijven en om alzo op de luchthaven een groei te realiseren die minstens even hoog zou zijn als de stijging op de belangrijke Europese luchthavens. Zo werd een speciale gemengde maatschappij opgericht die tot doel heeft in binnen- en buitenland gecoör-

promotion coordonnée de toutes les activités de l'aéroport, tant dans le secteur du fret que dans celui des passagers, des services de courrier exprès, de l'entretien des avions, d'exploitations commerciales diverses, etc.

On peut dire que ces efforts ne sont pas dénués de succès si l'on analyse les résultats obtenus :

— Brucargo, la nouvelle zone de fret qui a été mise en service en 1980, occupe actuellement 2 500 personnes, contre 1 500 lors de l'ouverture, soit un accroissement de 65 p.c. Le nombre de firmes présentes est passé de 59 à 96.

Sans vouloir prétendre qu'il s'agit dans tous les cas d'emplois nouveaux, on peut quand même admettre avec certitude qu'une bonne partie d'entre eux relèvent de cette catégorie.

Une compagnie vient encore d'annoncer un investissement, à elle seule, de 450 millions pour l'ensemble de ses activités, ce qui créerait 300 emplois nouveaux.

— En attirant *Federal Express*, l'une des plus grandes compagnies aériennes américaines dans le domaine de l'acheminement aérien du courrier et des petits colis, ainsi que du courrier électronique, on a provoqué un véritable essor dans ce secteur et, en l'espace de quelques années, l'aéroport est devenu une véritable plaque tournante du courrier exprès, où des transporteurs américains (D.H.L.) et d'autres transporteurs internationaux ont établi leur quartier général pour l'Europe.

Il était nécessaire de mettre deux grands bâtiments à leur disposition et de créer un centre spécial. Les services postaux européens ont, eux aussi, suivi cette tendance et choisi Bruxelles comme « pivot » pour le courrier exprès; il en résultera peut-être prochainement des vols journaliers en direction de New York par avions Jumbo, chargés uniquement de courrier !

— En ce qui concerne le transport de passagers, on peut mentionner l'arrivée d'un certain nombre de nouvelles compagnies, telles que *T.W.A.*, *People Express* et *Garuda*.

— La meilleure façon d'illustrer cet accroissement qu'on peut presque qualifier de spectaculaire, est constituée par le tableau donnant un aperçu du trafic, exprimé selon ses trois paramètres les plus caractéristiques : les mouvements, les passagers et le fret.

On peut constater des taux d'accroissement élevés à partir de 1984 :

— mouvements :

+4,9 p.c. en 1984

+7,1 p.c. en 1985

+20 p.c. durant les trois premiers mois de 1986

— passagers :

+5,1 p.c. en 1984

+4,8 p.c. en 1985

+13 p.c. durant les trois premiers mois de 1986

dineerde promotie te voeren voor al de activiteiten die plaatsvinden op de luchthaven, zowel in de sector van het vrachtvervoer als in deze van het passagierstransport, de snelkoerierdiensten, het vliegtuigonderhoud, allerhande commerciële exploitaties, enz.

Het mag gezegd worden dat die inspanningen niet zonder succes zijn als men de bereikte resultaten analyseert :

— In Brucargo, de nieuwe vrachtzone die in 1980 in dienst werd genomen, zijn thans 2 500 mensen tewerkgesteld tegenover 1 500 bij de opening, hetzij een verhoging van 65 pct. Het aantal aanwezige firma's steeg van 59 tot 96.

Zonder te willen beweren dat het allemaal om nieuwe werkplaatsen gaat, mag toch met zekerheid aangenomen worden dat een goed deel ervan tot die categorie kunnen gerekend worden.

Zopas heeft nog één enkele maatschappij een investering aangekondigd van 450 miljoen voor haar gezamenlijke activiteiten, hetgeen zou leiden tot 300 nieuwe jobs.

— Door het aantrekken van *Federal Express*, één der grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op het gebied van het verzenden langs de lucht van koerier en kleine pakjes, en van elektronische koerier, is er een ware « boom » ontstaan in deze sector en is de luchthaven in een paar jaar uitgegroeid tot een werkelijke draaischijf voor snel-koerier, waar Amerikaanse (D.H.L.) en andere internationale vervoerders hun hoofdkwartier voor Europa gevestigd hebben.

Het was nodig twee grote gebouwen ter beschikking te stellen en een speciaal centrum in te richten. Ook de Europese Postdiensten volgen die trend en selecteerden Brussel als hun « hub » voor snelle koerier vanwaar wellicht binnenkort dagelijkse vluchten naar New York zullen gebeuren met Jumbo vliegtuigen, alleen geladen met post !

— Inzake passagiersvervoer kan verwezen worden naar de komst van een aantal nieuwe maatschappijen zoals *T.W.A.*, *People Express* en *Garuda*.

— Deze bijna spectaculaire groei kan best geïllustreerd worden door de tabel die het overzicht geeft van de trafiek uitgedrukt in haar drie meest karakteristieke parameters nl. bewegingen, passagiers en vracht.

Men zal vaststellen dat vanaf 1984 hoge groeicijfers worden genoteerd :

— bewegingen :

+4,9 pct. in 1984

+7,1 pct. in 1985

+20 pct. eerste drie maanden 1986

— passagiers :

+5,1 pct. in 1984

+4,8 pct. in 1985

+13 pct. eerste drie maanden 1986

— fret :

+19 p.c. en 1984

+13,1 p.c. en 1985

+13 p.c. durant les trois premiers mois de 1986

Si l'on ne prend pas rapidement des mesures pour faire face au trafic annoncé dans les prévisions, qui correspond d'ailleurs à la réalité, l'aéroport deviendra la victime de son propre succès. L'image de marque qui a été créée se dégradera rapidement pour cause de sursaturation et le trafic émigrera indubitablement en direction des aéroports avoisinants, où les investissements ont bel et bien lieu.

3. Problèmes posés par le financement des travaux

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances publiques, l'arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983, pris en application des pouvoirs spéciaux, a imposé à la Régie des voies aériennes un plan d'assainissement chargeant notamment celle-ci d'élaborer un plan de réorganisation pour ses services du personnel. Ce plan de réorganisation avait pour but d'assurer, jusqu'en 1990 au moins, l'équilibre du compte d'exploitation de la Régie des voies aériennes, tout en partant du principe que les dépenses d'investissement resteront, comme c'est le cas actuellement, à la charge de l'Etat par le biais d'une dotation inscrite au budget du Ministère des Communications.

L'équilibre imposé sera garanti, d'une part, en rendant applicable le plan de réorganisation en matière d'effectif du personnel qui, grâce à l'évolution des techniques, subira une réduction importante et, d'autre part, par une série de mesures qui réduisent les dépenses d'entretien et/ou accroissent les recettes.

Or, si les autorités ne souhaitent pas ou ne peuvent assurer le financement continu du plan de développement, il y a nécessairement lieu de rechercher une formule de rechange pour réaliser ce plan dont la mise en œuvre ne peut être différée.

C'est dans ce contexte que le Ministre a pris la décision de faire réaliser une étude sur les possibilités de financement du plan susvisé et, subséquemment, sur la possibilité d'associer les capitaux privés à l'exploitation de l'aérogare de l'aéroport de Bruxelles-National.

Etude de la Banque Bruxelles Lambert (B.B.L.)

En conséquence, le Ministre a confié à la Banque Bruxelles Lambert la réalisation d'une étude en deux étapes avec pour objectif :

1. d'examiner la viabilité d'une société mixte pour le bâtiment accueillant les passagers;
2. d'étudier les modes de financement possibles pour la réalisation du plan de développement précité.

— vracht :

+19 pct. in 1984

+13,1 pct. in 1985

+13 pct. eerste drie maanden 1986

Indien niet spoedig maatregelen worden genomen om de in de prognoses voorspelde trafiek, die zich ook in de werkelijkheid voordoet, op te vangen, zal de luchthaven het slachtoffer worden van haar eigen succes. Het imago dat gecreëerd werd, zal wegens oververzadiging snel terug aftakelen en het verkeer zal zonder twijfel uitwijken naar de omringende luchthavens waar de investeringen wel gebeuren.

3. Problemen gesteld door de financiering van de werken

In het kader van de maatregelen voor de gezondmaking van de overheidsfinanciën werd met koninklijk besluit nr. 240 van 31 december 1983, genomen in toepassing van de bijzondere machten, aan de Regie der Luchtwezen een saneringsplan opgelegd waarin onder meer de opdracht voorkwam een reorganisatieplan voor haar personeelsdiensten uit te werken. Dit reorganisatieplan had als doel de exploitatierekening van de R.L.W. minstens tot in 1990 in evenwicht te houden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de investeringsuitgaven, zoals nu het geval is, ten laste van de Staat zullen blijven via een dotatie op het budget van het Ministerie van Verkeerswezen.

Het opgelegde evenwicht zal worden gewaarborgd enerzijds door het toepasselijk maken van het reorganisatieplan inzake het personeelseffectief, dat dank zij de evolutie van de technieken, een belangrijke vermindering zal ondergaan en, anderzijds, door een reeks maatregelen die de onderhoudsuitgaven verminderen en/of de inkomsten doen toenemen.

Indien nu de overheid de continue financiering van het ontwikkelingsplan niet wenst of niet kan op zich nemen, dient men noodzakelijkerwijze een alternatieve formule te zoeken om dit plan te realiseren waarvan de uitvoering niet kan verdaagd worden.

Het is in deze gedachtengang dat de Minister de beslissing heeft genomen een studie te laten uitvoeren over de mogelijke financieringswijzen van het hoger geschetste plan en, daarop aansluitend, over de haalbaarheid privé-middelen te betrekken bij de exploitatie van het luchthavenstation van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Studie van de Bank Brussel Lambert (B.B.L.)

Dienovereenkomstig werd door de Minister aan de Bank Brussel Lambert, een studie toevertrouwd, uit te voeren in twee stappen, met als doel :

1. de leefbaarheid te onderzoeken van een gemengde vennootschap voor het passagiersgebouw;
2. de mogelijke financieringswijzen te onderzoeken voor de realisatie van het ontwikkelingsplan, hoger vermeld.

Conclusions de l'étude de la B.B.L.

En substance, elles peuvent se résumer comme suit :

La viabilité

La question était : est-il possible de financer par la création d'une société mixte les travaux d'extension du bâtiment accueillant les passagers, ainsi que la gestion de ce bâtiment ?

La réponse à cette question est nettement positive. Le rendement est suffisant pour attirer des capitaux à risques et, de ce fait, garantir une existence saine à la nouvelle société.

Les aspects financiers

Plusieurs questions demandent une réponse : quelle est la formule la plus indiquée pour la nouvelle société à créer ? Quel est le volume des capitaux requis ? Quelle est la meilleure structure pour les sources de financement ? Quels en seraient les statuts ? Etc.

Les réponses à ces questions ont déjà été fournies partiellement, mais elles doivent bien évidemment être analysées avec la plus grande circonspection, afin de pouvoir s'entourer des garanties nécessaires quant au choix à faire.

Analyse coûts/bénéfices du plan de développement

L'accord de gouvernement du 24 novembre 1985 impose pour tous les projets la réalisation d'une étude classique de coûts/bénéfices.

Une telle étude a donc été réalisée pour le projet global de plan de développement, portant non seulement sur l'aérogare, mais également sur l'infrastructure de l'aéroport lui-même, et dont le coût total s'élève à ± 12 milliards de francs.

La comparaison coûts/bénéfices a été établie en contact étroit avec la Régie des voies aériennes par un professeur éminent ayant déjà collaboré à diverses reprises à de telles études ou en ayant réalisées lui-même.

L'étude montre :

a) que le projet est en équilibre, c'est-à-dire que la Régie est en mesure, par les recettes supplémentaires que le projet lui assure, de rembourser les charges financières (amortissements + intérêts);

b) que le projet est très rentable si, en plus des bénéfices de la Régie, on quantifie également les bénéfices des utilisateurs (= passagers), comme cela se fait normalement pour les projets publics.

Le financement direct est donc possible, mais il faut que les pouvoirs publics y soient disposés et que la continuité des investissements futurs soit également garantie, ce qui, en plus d'autres avantages, s'obtient effectivement par une société mixte, qui pourrait aussi mettre en œuvre une gestion plus souple et plus dynamique.

Besluiten van de studie van B.B.L.

In essentie kunnen zij worden samengevat als volgt :

De leefbaarheid

De vraag luidde : is het mogelijk de uitbreidingswerken van het passagiersgebouw en het beheer van dat gebouw door de oprichting van een gemengde vennootschap te financieren ?

Het antwoord op deze vraag is duidelijk positief. Er is voldoende opbrengst voorhanden om risicodragend kapitaal aan te trekken om, zodoende, de nieuwe maatschappij een gezond bestaan te garanderen.

De financiële aspecten

Verschillende vragen moeten worden beantwoord : welke is de meest aangewezen formule voor de nieuwe op te richten vennootschap ? Wat is het volume van de vereiste kapitalen ? Welke is de beste structuur van de financieringsbronnen ? Welke zouden daarvan de statuten zijn ? Enz.

De antwoorden op die vragen zijn reeds ten dele verstrekt maar moeten vanzelfsprekend met de meeste omzichtigheid worden ontleed, opdat men zich met de nodige waarborgen omtrent de te verrichten keuze zou kunnen omringen.

Kosten/baten-analyse voor het ontwikkelingsplan

Het regeerakkoord van 24 november 1985 maakt voor alle projecten een klassieke kosten/baten-studie verplichtend.

Dientengevolge werd een dergelijke studie voor het globale project van het ontwikkelingsplan uitgevoerd, omvattende dus niet alleen het luchthavenstation maar ook de infrastructuur van de luchthaven zelf en waarvan de totale kostprijs ± 12 miljard bedraagt.

De kosten/baten-vergelijking werd opgesteld in nauw contact met de R.L.W. door een eminent professor die vroeger herhaaldelijk meewerkte aan, of zelf zulke studies deed.

De studie toont aan dat het project :

a) zelfbedruipend is, d.w.z. dat de Regie bij machte is om door de bijkomende opbrengsten die het ontwerp aanbrengt, de financiële lasten (afschrijvingen + renten) terug te betalen;

b) zeer rendabel is als men buiten de baten voor de Regie, ook de baten van de gebruikers (= passagiers) kwantificeert zoals dat normaal gedaan wordt voor overheidsprojecten.

De rechtstreekse financiering is dus mogelijk, maar dan moet de overheid bereid zijn dit te doen en moet de continuïteit van de verdere investeringen eveneens gewaarborgd worden, hetgeen, buiten nog andere voordelen, wel bekomen wordt met een gemengde maatschappij die tevens een soepeler en meer dynamisch beleid zou kunnen tot stand brengen.

Proposition

L'accord de gouvernement du 24 novembre 1985 dispose expressément que :

— l'effort financier lié à l'intervention des pouvoirs publics dans le secteur économique sera allégé en attirant davantage les moyens privés dans le capital et le financement des entreprises mixtes, des entreprises publiques et des institutions publiques. A cet effet, les statuts de ces entreprises seront, selon le cas, modifiés;

— on examinera également dans quelle mesure certains actifs des entreprises publiques peuvent être réalisés.

Les mesures nécessaires seront prises pour la mise en œuvre de cet accord.

Il est évident que le sort des aéroports régionaux est lié aux obligations éventuelles qui résulteraient du conclave budgétaire.

**

D'autre part, il y a lieu de souligner qu'aussi longtemps que le plan d'assainissement n'est pas paru, il est impossible à la Régie des voies aériennes de recruter du personnel, étant donné que le cadre de C.A.N.A.C. est contenu dans le plan de réorganisation de la Régie.

Un membre demande encore quelle est la situation actuelle d'Eurocontrol.

Le 1^{er} janvier 1986 est entré en vigueur le protocole modifiant la Convention Eurocontrol de 1960. Il était entré en vigueur en 1963 et prenait fin le 1^{er} mars 1983. Depuis le 1^{er} janvier 1986, le Portugal est devenu le huitième Etat membre de l'Organisation.

La Convention de 1960 avait pour but de confier à l'Organisation tout le contrôle des courants et trafic en route dans l'espace aérien au-dessus des Etats membres.

A cette fin, furent réalisés 3 centres de contrôle, un à Maastricht, pour les Etats du Benelux et le Nord de l'Allemagne, un deuxième à Karlsruhe pour la partie centrale de l'Allemagne et un troisième à Shannon.

La France et le Royaume-Uni ne cédèrent jamais la responsabilité de leurs espace aérien à l'Organisation. Les Pays-Bas n'ont pas transféré leur espace supérieur à Maastricht, l'Allemagne n'a pas accepté du personnel de contrôle à Karlsruhe et le centre de Shannon n'a jamais été mis en service.

Dès la fin des années 70, les Etats membres les plus importants ont exprimé le désir de prolonger la Convention Eurocontrol pour une seconde période de vingt ans à la seule condition que les tâches de l'Agence soient adaptées aux besoins réels de la navigation aérienne et que le contrôle opérationnel ne soit plus le but de l'Organisation; ce service ne pourrait plus être fourni qu'à la demande expresse d'un Etat ou d'un groupe d'Etats et entièrement à leur charge.

Voorstel

In het regeerakkoord van 24 november 1985 wordt uitdrukkelijk gesteld dat :

— de financiële inspanning voor overheidstussenkomst zal worden verlicht door het nauwer betrekken van privé-middelen in het kapitaal en de financiering van de gemengde ondernemingen en overheidsbedrijven en -instellingen. Ten dien einde zullen naargelang van het geval de statuten van deze ondernemingen gewijzigd worden;

— er zal worden onderzocht in welke mate sommige activa van de overheidsbedrijven kunnen worden te gelde gemaakt.

Ter uitvoering van dat akkoord zullen de nodige maatregelen worden getroffen.

Het is evident dat het lot van de regionale luchthavens verbonden is aan eventuele verplichtingen die uit het begrotingsconclaaf zouden kunnen voortvloeien.

**

Verder dient aangestipt dat zolang het saneringsplan niet verschijnt het voor de R.L.W. onmogelijk is personeel aan te werven gezien het kader voor C.A.N.A.C. vervat is in het reorganisatieplan van de R.L.W.

Een lid vraagt nog welke de huidige toestand is van Eurocontrol.

De Minister antwoordt dat op 1 januari 1986 het protocol tot wijziging van het Eurocontrol-verdrag van 1960 van kracht is geworden. Dat verdrag was in werking getreden in 1963 en zou worden beëindigd op 1 maart 1983. Sedert 1 januari 1986 is Portugal de achtste lid-staat van de Organisatie geworden.

Het verdrag van 1960 had tot doel aan de Organisatie de controle toe te vertrouwen van de verkeersstromen en het « en route »-verkeer in het luchtruim van de lid-staten.

Daartoe werden drie controlecentra opgericht, een te Maastricht voor de Beneluxstaten en het Noorden van Duitsland, een tweede te Karlsruhe voor het centrale gedeelte van Duitsland en een derde te Shannon.

Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk hebben nooit de verantwoordelijkheid voor hun luchtruim aan de Organisatie overgedragen. Nederland heeft de controle van zijn hoger luchtruim niet aan Maastricht overgedragen, Duitsland heeft nooit controlepersoneel in Karlsruhe aanvaard en het centrum van Shannon werd nooit in gebruik genomen.

Vanaf het einde van de jaren 70 hebben de voornaamste lid-staten de wens te kennen gegeven om het Eurocontrol-verdrag voor een tweede periode van twintig jaar te verlengen, op voorwaarde evenwel dat de taken van het Agentschap worden aangepast aan de reële behoeften van het luchtverkeer en dat de operationele controle niet langer de doelstelling van de Organisatie zou zijn; deze dienstverlening zou voortaan enkel op uitdrukkelijk verzoek van een Staat of een groep van Staten kunnen worden verleend en zou volledig ten laste van deze Staten vallen.

Le protocole modifié prolonge la Convention Eurocontrol pour une nouvelle période de 20 ans jusqu'au 31 décembre 2005.

Le but est de réaliser un système de navigation aérienne harmonisé pour la totalité de la région, en partant des installations et des plans nationaux.

Dans ce contexte, l'Allemagne a repris, dès le 1^{er} janvier 1984, le centre de contrôle de Karlsruhe, et l'Irlande le centre de Shannon à partir du 1^{er} janvier 1986.

Le centre de Maastricht restera un centre de l'Organisation, qui, afin d'entretenir ses expériences du contrôle, se doit de gérer au moins un centre opérationnel.

Les quatre Etats, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas ont dès lors décidé de confier le contrôle de la circulation aérienne en route dans leur espace aérien supérieur à Maastricht.

Les Pays-Bas y ont, à cet effet, transféré dès le 1^{er} mars 1986 la responsabilité du trafic en route de transit dans leur espace aérien.

Un accord multilatéral spécial est en préparation qui réglera les relations entre les quatre Etats et l'Organisation.

Les Ministres du Transport des quatre Etats décidèrent en juillet 1985 de l'implantation à Maastricht du système de contrôle intégré pour toute la région. Ainsi fut garantie la survie de ce centre qui fait dorénavant partie intégrante du système, basé sur cinq centres, quatre nationaux (des centres intégrés pour le contrôle en route et le contrôle en terminal) et le centre de Maastricht pour le contrôle du trafic en route en transit pour toute la région. Le système fournira un service de qualité équivalente très sophistiqué dans toute la région de sorte que l'utilisateur aura l'impression d'être contrôlé par un seul centre.

L'élaboration du système est en cours. Des groupes d'experts nationaux et internationaux, travaillant en étroite collaboration, préparent l'implantation en réalisant un échange automatique des informations entre les cinq centres qui disposeront ainsi d'une vue d'ensemble du trafic et de ses besoins dans tout le système.

Si l'Organisation et les administrations des quatre Etats parviennent à exploiter pareil service, ce pourrait être le début d'une intégration de tout le contrôle pour tout l'espace aérien de la région Eurocontrol.

L'Agence et les administrations s'efforcent, en plus, d'élaborer un service commun de gestion des courants de trafic qui, dans les périodes de pointe, auront à adapter la demande aux possibilités des systèmes. A cet effet, l'Agence expérimente à la demande des directeurs généraux de l'aviation civile de tous les Etats d'Europe (la C.E.A.C.), une banque centrale des données, qui permettra d'arriver à une

Het gewijzigde protocol verlengt het Eurocontrol-verdrag voor een nieuwe periode van 20 jaar tot 31 december 2005.

Het doel is een geharmoniseerd luchtverkeerssysteem tot stand te brengen voor het gehele gebied, uitgaande van de nationale plannen en installaties.

Duitsland heeft aldus sedert 1 januari 1984 het controlecentrum van Karlsruhe overgenomen en Ierland sedert 1 januari 1986 het centrum van Shannon.

Het centrum van Maastricht blijft een centrum van de Organisatie, omdat deze op zijn minst één operationeel centrum moet blijven beheren om haar controle-ervaringen op peil te houden.

De vier Staten, Duitsland, België, Luxemburg en Nederland, hebben dan ook besloten de controle op het « en route »-verkeer in hun hoger luchtruim over te dragen aan Maastricht.

Nederland heeft met dat doel de controle op het transit « en route »-verkeer in zijn luchtruim vanaf 1 maart 1986 aan dit centrum opgedragen.

Een bijzondere multilaterale overeenkomst is in de maak om de betrekkingen tussen de vier Staten en de Organisatie te regelen.

Tijdens hun vergadering van juli 1985 hebben de Ministers van Verkeerswezen van de vier Staten besloten in Maastricht een geïntegreerd controlesysteem voor het hele gebied op te zetten. Daarmee werd het voortbestaan van dit centrum veilig gesteld; voortaan maakt het een integrerend deel uit van een systeem dat steunt op vijf centra : vier nationale (geïntegreerde centra voor de controle « en route » en voor de controle bij de landing) en het centrum van Maastricht voor het transit « en route »-verkeer voor het hele gebied. Het systeem zal voor het hele gebied een gelijke kwaliteits-service van hoog niveau leveren zodat de gebruiker de indruk krijgt dat de controle door één enkel centrum wordt verricht.

Aan de uitwerking van het systeem wordt thans gewerkt. Teams van nationale en internationale deskundigen werken nauw samen voor de invoering ervan; zij zorgen voor een automatische uitwisseling van gegevens tussen de vijf centra die aldus een overzicht zullen krijgen van het verkeer en de behoeften van het verkeer in het gehele systeem.

Indien de Organisatie en de bestuursinstanties van de vier Staten erin slagen een dergelijke dienstverlening te doen functioneren, zou dit het begin kunnen zijn van een geïntegreerde controle voor het gehele luchtruim van het Eurocontrol-gebied.

Het Agentschap en de bestuursinstanties spannen zich voorts in om een gemeenschappelijke dienst uit te bouwen voor het beheer van de verkeerstromen om tijdens de piekuren de vraag aan te passen aan de mogelijkheden van de systemen. Met dat doel experimenteert het Agentschap, op verzoek van de directeurs-generaal van de burgerluchtvaart van alle Europese Staten (C.E.A.C., Europese Commissie

adaptation du trafic réel, par utilisation d'autres routes, d'autres niveaux, adaptation de vitesse, afin d'arriver à un écoulement continu des courants de trafic, évitant les retards et diminuant les risques d'incidents et d'accidents.

Les mêmes experts étudient la possibilité d'intégrer pour l'Europe les services d'informations aéronautiques (A.I.S. : Air Information Services). Un grand objectif reste la présentation d'un plan d'ensemble pour les installations, les procédures et prescriptions harmonisées pour toute la région.

Le 1^{er} janvier 1986 est entré en vigueur l'accord multilatéral régissant le système des redevances de route. L'Organisation continue de gérer pour les Etats membres et les Etats adhérents (l'Espagne, l'Autriche et la Suisse) le système de redevances de route, qui permet la récupération sur les usagers, des efforts supportés par les Etats pour la sécurité et la navigation aérienne.

Par cet accord, les Etats adhérents obtiennent, en ce qui concerne le service des redevances, la possibilité de participer à toute décision de la même façon que les Etats membres de l'Organisation.

**

— S.N.C.B. — T.G.V.

Un membre demande à combien revient l'ensemble de l'étude S.O.B.E.M.A.P. qui porte sur la situation financière et la gestion de la S.N.C.B.

Le Ministre répond que le coût total de l'étude S.O.B.E.M.A.P. s'élève à 48,3 millions de francs (un crédit de 42 millions était inscrit au budget de 1984 et doit être majoré aujourd'hui de 6,3 millions pour prestations supplémentaires). Toutes ces dépenses ont été inscrites au titre 1^{er}, section 31, article 12.34 du budget.

Un autre membre voudrait une réponse aux questions suivantes :

1. Est-il exact que, sur la base des études réalisées à ce jour, le tracé Bruxelles-Cologne passant par la gare des Guillemins est inférieur de 3 750 000 000 de francs à celui du tracé de référence ?

2. Est-il exact que la ligne Bruxelles-Anvers, qui fut la première électrifiée en Belgique, doit de toute façon être modernisée ? Est-il exact cependant que les coûts du renouvellement de la superstructure, des ouvrages d'art et des installations électriques ont été imputés sur le coût de la ligne T.G.V. passant par Anvers, alors que de nombreux autres trafics en bénéficieraient ?

3. Est-il exact que le tracé desservant directement Anvers a été alourdi d'un coût de 9 milliards par la prévision d'un tunnel qui n'est nullement indispensable, le T.G.V. pouvant

pour de la Burgerluchtvaart) met een centrale gegevensbank die het mogelijk moet maken het luchtverkeer te wijzigen door het gebruik van andere routes en andere niveaus en door de snelheid aan te passen ten einde aldus tot een ononderbroken verwerking van de verkeersstromen te komen, vertragingen te voorkomen en de risico's van incidenten en ongevallen te verminderen.

Dezelfde deskundigen onderzoeken de mogelijkheid om de inlichtingendiensten (A.I.S. : Air Information Services) te integreren in Europees verband. Een belangrijke doelstelling blijft het uitwerken van een algemeen plan inzake installaties, procedures en geharmoniseerde richtlijnen voor het hele gebied.

Op 1 januari 1986 is de multilaterale overeenkomst betreffende de « en route »-heffingen van kracht geworden. De Organisatie beheert verder, voor rekening van de lid-staten en van de toetredende Staten (Spanje, Oostenrijk en Zwitserland), het systeem van « en route »-heffingen waarbij de uitgaven die door de Staten worden gedaan voor de veiligheid van de luchtvaart, op de reizigers kunnen worden verhaald.

Dank zij deze overeenkomst kunnen de toetredende Staten, via heffingenregeling, bij alle beslissingen worden betrokken op dezelfde wijze als de lid-staten van de Organisatie.

**

— N.M.B.S. — T.G.V.

Een lid vraagt welke de kostprijs is van de totale studie S.O.B.E.M.A.P. die betrekking heeft op de financiële toestand en het beheer van de N.M.B.S.

De totale kostprijs van de S.O.B.E.M.A.P.-studie, antwoordt de Minister, bedraagt 48,3 miljoen frank (42 miljoen was ingeschreven op de begroting 1984 en moet thans worden verhoogd met 6,3 miljoen voor bijkomende opdrachten). Al deze uitgaven werden ingeschreven onder titel I, sectie 31, artikel 12.34 van de begroting.

Een ander lid zou een antwoord willen op de volgende vragen :

1. Is het juist dat, op basis van de tot nu toe gedane studies, het tracé Brussel-Keulen via het station van Guillemins 3 750 000 000 frank minder kost dan het tracé dat als referentie dient ?

2. Is het juist dat de lijn Brussel-Antwerpen, die de eerste geëlektrificeerde lijn in België was, in elk geval gemoderniseerd moet worden ? Is het ook juist dat de kosten voor de vernieuwing van de bovenbouw, de kunstwerken en de elektrische installaties bij de kosten van de T.G.V.-lijn via Antwerpen geteld zijn, hoewel talrijke andere verbindingen er baat bij zullen hebben ?

3. Is het juist dat de kosten van het tracé dat rechtstreeks Antwerpen bedient, met 9 miljard de hoogte zijn ingejaagd door de planning van een tunnel die geenszins

emprunter directement l'itinéraire des trains actuels Paris-Bruxelles-Amsterdam (arrêt à Berchem et non à Anvers-Central) ?

4. Est-il exact que, débarrassés de ces dépenses qui ne leur incombent pas, le tracé Bruxelles-Anvers desservant la ville, d'une part, et le tracé Bruxelles-frontière allemande, par Liège-Guillemins, d'autre part, constituent ensemble la solution la moins onéreuse pour la Belgique, tout en étant la plus rentable ?

5. Quels sont les différents temps de parcours Bruxelles-Cologne, selon les itinéraires A0, A1, A2, avec respectivement :

— pour A0 : arrêt à Liège-Nord et Aachen-Centre,

— pour A1 : arrêt à Liège-Guillemins et Aachen-Centre,

— pour A2 : arrêt à Beek et Aachen-Centre ?

Plus spécialement, quel est le temps de parcours de la variante A1 dans l'hypothèse d'un site neuf Zaventem-Awans-Bierset et Chênée-frontière allemande en tenant compte d'une variante éventuelle : vitesse maximum de 200 km/h en site ordinaire amélioré de Waremme à Liège et de la vitesse de 200 km/h dans le tunnel de Chênée à l'autoroute ?

6. En cas d'alternance entre les arrêts à Liège et à Aix-la-Chapelle, quelle est la réduction supplémentaire du temps de parcours ?

7. Est-il exact que dans les trains entre Liège et Bruxelles, que ce soient des trains internationaux ou inter-régionaux, on ne fait, à l'heure actuelle, aucune distinction entre les voyageurs, quelle que soit la cadence de leurs voyages et la nature de leur titre de transport ?

8. Les trains rapides en France, en Allemagne, au Japon, notamment, sont essentiellement axés sur leurs liaisons intérieures. Les études faites à ce jour en Belgique, prennent-elles en compte le trafic intérieur ? S'il en est ou s'il en sera ainsi, il serait souhaitable de connaître le détail de l'étude de prévision de trafic entre Bruxelles et Cologne, cumulant le trafic international et le trafic intérieur Liège-Bruxelles.

Le Ministre répond ce qui suit :

1. Les coûts d'investissements sur le territoire belge sont estimés à :

— via Liège-Nord et Anvers-Central : 60 384 millions de francs;

— via Liège-Guillemins et Anvers-Central : 53 484 millions de francs;

— solution dite de Herentals : 43 435 millions de francs.

Les différences de coût sont uniquement une conséquence des différences de tracé à l'est et au nord de Bruxelles. Les investissements dans les seules installations fixes signifient

onontbeerlijk is, aangezien de T.G.V. gebruik kan maken van het bestaande traject Parijs-Brussel-Amsterdam (stopplaats te Berchem en niet te Antwerpen-Centraal) ?

4. Is het juist dat het traject Brussel-Antwerpen met stopplaats te Antwerpen enerzijds, et het traject Brussel-Duitse grens via Luik-Guillemins anderzijds, samen de goedkoopste en meest rendabele oplossing vormen voor België, als men er geen kosten op afschuift die er geen betrekking op hebben ?

5. Wat zijn de verschillende rijtijden voor Brussel-Keulen, volgens de trajecten A0, A1, A2, met respectievelijk :

— voor A0 : stilstand te Luik-Noord en Aken-Centrum,

— voor A1 : stilstand te Luik-Guillemins en Aken-Centrum,

— voor A2 : stilstand te Beek en Aken-Centrum ?

Wat is de rijtijd van de variante A1 met een nieuwe spoorbaan Zaventem-Awans-Bierset en Chênée-Duitse grens, rekening houdende met een eventuele variante : maximum-snelheid van 200 km/uur op de verbeterde oude spoorbaan tussen Borgworm en Luik en een snelheid van 200 km/uur in de tunnel van Chênée onder de autosnelweg ?

6. Wanneer de trein afwisselend halt zou houden te Luik en te Aken, met hoeveel wordt de rijtijd dan verkort ?

7. Is het juist dat men in de treinen tussen Luik en Brussel, internationale treinen zowel als interregiotreiner, momenteel geen onderscheid maakt tussen de reizigers, ongeacht de frequentie van hun reizen en de aard van hun vervoerbewijs ?

8. De treinen met hoge snelheid in Frankrijk, Duitsland en in Japan zijn voornamelijk gericht op de binnenlandse verbindingen. Houden de studies die tot nu toe in België uitgevoerd zijn, rekening met het binnenlandse verkeer ? Als dat het geval is of het geval zal zijn, zou de verkeersprognose voor het traject tussen Brussel en Keulen, die de som maakt van het internationaal verkeer en het binnenlands verkeer Luik-Brussel, in detail bekendgemaakt dienen te worden.

De Minister verstrekt volgende antwoorden :

1. De investeringen op Belgisch grondgebied worden geraamd op :

— via Luik-Noord en Antwerpen-Centraal : 60 384 miljoen frank;

— via Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal : 58 484 miljoen frank;

— zgn. oplossing « Herentals » : 43 435 miljoen frank.

Het verschil is uitsluitend een gevolg van het verschil in tracé ten oosten en ten noorden van Brussel. De investeringen — vaste installaties — alleen zeggen echter niets over de

peu quant à la rentabilité d'une solution; dans chacun des cas, les investissements en matériel roulant, les coûts d'exploitation et les recettes varient également.

2. Les coûts de modernisation normaux de réélectrification de la ligne Bruxelles-Anvers ne sont pas compris dans les coûts d'investissement d'une ligne TGV.

3. Les tracés via Anvers-Central prévoient en effet un tunnel qui coûte aux environs de 9 milliards. Comme le tracé de la ligne Bruxelles-Anvers ne peut pas être amélioré, un tel tunnel est la seule possibilité pour raccourcir la durée du trajet entre Bruxelles et les Pays-Bas (en ce qui concerne les scénarios 1 et 2). Le volume du trafic Bruxelles-Pays-Bas est à peu près de la même importance que celui de Bruxelles-Allemagne. Il serait donc illogique de concentrer tous les investissements sur un axe et de ne rien faire sur l'autre.

4. Il est possible de procéder au calcul sur la base des réponses sous 1 et 3 ci-avant.

5. Les durées de parcours demandées sont :

A0 avec halte à Liège-Nord et Aix Hbf : 82 minutes;

A1 avec halte à Liège-Guillemins et Aix Hbf : 98 minutes;

A3 avec halte à Beek et Aix Hbf : 90 minutes.

Il n'est pas possible de porter le tronçon de ligne entre Ans et Liège-Guillemins à 200 km/heure; pour le surplus le calcul du régime de vitesse a été effectué comme demandé.

La comparaison de ces durées de parcours n'a cependant pas beaucoup de sens car dans les variantes A0 et A2 seuls quelques trains desservent les deux arrêts intermédiaires; la plupart des trains circulent en direct. A ce moment les durées de parcours deviennent 65 minutes (A0) et 71 minutes (A2).

La variante A1 ne permet cependant pas que certains trains fassent le trajet Bruxelles-Cologne en moins de 98 minutes.

6. Avec un train toutes les deux heures dans chaque sens, il est, pour des raisons commerciales, exclu d'alterner les arrêts entre les gares de Liège et d'Aix-la-Chapelle. D'ailleurs lors de la traversée de ces gares on ne peut circuler à grande vitesse (vitesse limitée à 40-60 km/h).

7. Cela est exact. Les trains à grande vitesse ne peuvent cependant pas être considérés comme une substitution d'offre de trains existants. Si un nouveau marché ne s'ouvre pas à un produit radicalement nouveau, il ne sera jamais possible de justifier des investissements élevés.

8. Le potentiel du courant en service intérieur Bruxelles-Liège est à l'examen.

Il convient cependant de tenir compte des éléments suivants :

a) les trains internationaux existants et certains trains rapides Bruxelles-Liège s'arrêtent à Bruxelles dans les trois gares de la Jonction Nord-Midi et desservent Louvain (Wa-

rentabilité van een oplossing; ook de investeringen in roland materieel, de exploitatiekosten en de opbrengsten zijn verschillend.

2. De normale moderniseringskosten — reëlektrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen — zijn niet inbegrepen in de investeringskosten van een supersnelspoor.

3. De tracés via Antwerpen-Centraal voorzien inderdaad een tunnel die ca. 9 miljard frank kost. Daar het tracé van de lijn Brussel-Antwerpen niet kan verbeterd worden is een dergelijke tunnel de enige mogelijkheid om tot reistijdverkortings tussen Brussel en Nederland te komen wat de scenario's 1 en 2 betreft. Het trafiekvolume Brussel-Nederland is ongeveer even belangrijk als Brussel-Duitsland zodat het onlogisch is alle investeringen te concentreren op een as en niets te ondernemen op de andere.

4. Men kan de berekening maken op basis van de antwoorden 1 en 3.

5. De gevraagde tijddritten zijn :

A0 met halte Luik-Noord en Aachen Hbf : 82 minuten;

A1 met halte te Luik-Guillemins en Aachen Hbf : 98 minuten;

A3 met halte Beek en Aachen Hbf : 90 minuten.

Het is niet mogelijk de lijn tussen Ans en Luik-Guillemins op 200 km/uur te brengen; voor de rest werd het snelheidsregime genomen zoals gevraagd.

De vergelijking van deze rittijd heeft evenwel weinig zin want bij de varianten A0 en A2 hebben slechts enkele treinen twee tussenhaltes; de meeste treinen rijden rechtstreeks en dan zijn de rittijden 65 minuten (A0) en 71 minuten (A2).

De variant A1 laat echter niet toe dat sommige treinen de afstand Brussel-Keulen in minder dan 98 minuten zouden afleggen.

6. Met één trein om de twee uur in iedere richting is het om commerciële redenen uitgesloten te alterneren tussen de stations Luik en Aken. Overigens kan bij doorrit van deze stations toch niet op hoge snelheid gereden worden (snelheid beperkt tot 40-60 km/u.).

7. Dat is juist. De supersneltreinen mogen echter niet beschouwd worden als een vervangingsaanbod voor bestaande treinen. Indien geen nieuwe markt kan ontsloten worden met een radikaal nieuw produkt kunnen de hoge investeringen nooit verantwoord worden.

8. De mogelijke binnenlandse verkeersstroom Brussel-Luik wordt berekend.

Men dient er evenwel rekening mee te houden dat :

a) de bestaande internationale treinen, en sommige sneltreinen Brussel-Luik, in Brussel stoppen in de drie stations van de Noord-Zuidverbinding en verder Leuven (Waremm-

remme et Ans pour certains trains rapides de navetteurs), Liège-Guillemins et Verviers. Le train à très grande vitesse ne fera arrêt qu'à Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins. Seule une partie de la clientèle actuelle sera donc intéressée.

b) on peut faire une offre valable pour les navetteurs Bruxelles-Liège avec un train circulant toutes les deux heures;

c) la réservation des places est la règle dans les trains à très grande vitesse;

d) la rentabilité globale du projet n'est pas améliorée puisque les recettes supplémentaires (ligne à grande vitesse) sont réalisées à charge de la S.N.C.B.

III. VOTES

Le tableau, tous les articles ainsi que l'ensemble du projet ont été adoptés par 13 voix contre 6.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 17 membres présents.

Le Rapporteur,
J. H. BOSMANS.

Le Président,
F. DE BONDT.

en Ans voor sommige snelle forenzentreinen), Luik-Guillemins en Verviers bedienen. De supersneltrein kan alleen maar stoppen in Brussel-Zuid en Luik-Guillemins. Slechts een fractie van de huidige cliënteel van deze treinen is dus geïnteresseerd;

b) met één trein om de twee uur allicht geen passend vervoersaanbod voor forenzen Brussel-Luik kan gerealiseerd worden;

c) bij supersneltreinen verplichte plaatsreservering de regel is;

d) dit de globale rentabiliteit van het project niet verbetert daar de extra inkomsten (snelspoor) ten koste van de N.M.B.S. gerealiseerd worden.

III. STEMMINGEN

De tabel, alle artikelen evenals het geheel van het ontwerp worden aangenomen met 13 tegen 6 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd met eenparigheid van de 17 aanwezige leden.

De Verslaggever,
J. H. BOSMANS.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

ANNEXE

A. Crédits d'ordonnancement

1. Les augmentations les plus importantes trouvent leur origine dans :

a) *Crédits supplémentaires pour les années antérieures :*

Article 32.01.01, section 31, titre I : +88,7 millions.

— Un redressement des calculs de base du compte d'exploitation 1984 de la S.N.C.B. s'est avéré nécessaire afin de pouvoir exécuter les versements au fonds des pensions des cotisations patronales sur rémunérations des agents malades de longue durée.

Article 11.04, section 32, titre I : +17,3 millions.

— Dépenses à charge de l'Administration de la Marine relatives au paiement des facilités de circulation, des allocations pour le pilotage de bateaux de plus de 15 000 tonnes, des heures supplémentaires et des prestations extraordinaires.

b) *Crédits supplémentaires relatifs à l'année courante :*

Article 22.01, section 31, titre I : +28,9 millions.

— Transfert de services de la S.N.C.B. vers la S.N.C.V. dans le cadre du plan I.C./I.R.

Article 32.01.01, section 31, titre I : +30,8 millions.

— Cotisation patronale en matière de pensions S.N.C.B., également due sur indemnités de maladie.

Article 32.06, section 31, titre I : +14 millions.

— Quote-part de l'Etat dans les frais de gestion des parties communes du C.C.N., établie à 35 p.c. de 40 millions.

Article 11.03, section 32, titre I : +11,2 millions.

— Recrutements supplémentaires (24 unités) autorisés pour les services continus (dont desserte du radar) de l'Administration de la Marine.

Article 11.04, section 32, titre I : +15,2 millions.

— Allocations pour prestations extraordinaires, ainsi que prestations de service effectuées les dimanches et jours fériés et pour le pilotage des bateaux de plus de 15 000 tonnes, accordées au personnel de pilotage de l'Administration de la Marine.

Article 12.23, section 32, titre I : +14,2 millions.

— Hausse des prix pour gasoil (3,2 millions) et augmentation des frais d'entretien et de réparation de navires de service des Services maritimes d'Anvers (11 millions).

Article 03.01, section 32, titre I : +100 millions.

— Alimentation du Fonds des crédits maritimes : solde dû à la S.N.C.I. en raison de la faillite de la S.A. Bulkchartering.

Article 81.31, section 31, titre II : +10 millions.

Article 81.49, section 31, titre II : +96,7 millions.

— Travaux de rénovation énergétique à des bâtiments occupés par la S.N.C.B., ainsi qu'à des garages d'autobus de la M.I.V.A. et au dépôt de la S.T.I.L. à Jemeppe.

Article 51.01, section 32, titre II : +27 millions.

— Octroi de primes d'arrêt définitif pour les bâtiments retirés de l'activité de la pêche maritime.

BIJLAGE

A. Ordonnanceringskredieten

1. De voornaamste kredietvermeerderingen vinden hun oorsprong in :

a) *Bijkredieten betreffende vorige jaren :*

Artikel 32.01.01 sectie 31, titel I : +88,7 miljoen.

— Een rechtzetting van de basisberekeningen van de exploitatierekening 1984 van de N.M.B.S. was noodzakelijk om de stortingen aan het pensioenfonds van de patronale bijdragen op bezoldigingen van langdurig zieke agenten te kunnen verder zetten.

Artikel 11.04, sectie 32, titel I : +17,3 miljoen.

— Uitgaven ten laste van het Bestuur van het Zeewezen in verband met verkeersfaciliteiten, toelagen voor het beloodsen van schepen van meer dan 15 000 ton, overuren en buitengewone prestaties.

b) *Kredieten betreffende het lopende jaar :*

Artikel 22.01, sectie 31, titel I : +28,9 miljoen.

— Transfert van diensten van de N.M.B.S. naar de N.M.V.B. in het raam van het I.C./I.R. plan.

Artikel 32.01.01, sectie 31, titel I : +30,8 miljoen.

— Patronale bijdrage inzake pensioenen N.M.B.S., ook te berekenen op vergoedingen uitbetaald wegens ziekte.

Artikel 32.06, sectie 31, titel I : +14 miljoen.

— Staatstussenkomst in de beheerskosten van de gemeenschappelijke delen van het C.C.N. Noord, bepaald op 35 pct. van 40 miljoen frank.

Artikel 11.03, sectie 32, titel I : +11,2 miljoen.

— Bijkomende aanwervingen (24 man) toegestaan voor de continu-diensten (o.a. bediening van de radar) bij het Bestuur van het Zeewezen).

Artikel 11.04, sectie 32, titel I : +15,2 miljoen.

— Toelagen voor buitengewone prestaties, alsmede voor dienstprestaties op zon- en feestdagen en voor het beloodsen van schepen van meer dan 15 000 ton, toegekend aan het loodsenpersoneel van het Bestuur van het Zeewezen.

Artikel 12.23, sectie 32, titel I : +14,2 miljoen.

— Stijging prijzen gasolie (3,2 miljoen) en verhoging van de onderhoudskosten en herstelling van de dienstscheepen van de Antwerpse Zee-diensten (11 miljoen).

Artikel 03.01, sectie 32, titel I : +100 miljoen.

— Spijzing van het Fonds van de scheepskredieten; saldo verschuldigd aan de N.M.K.N. ingevolge het faillissement van de N.V. Bulkchartering.

Artikel 81.31, sectie 31, titel II : +10 miljoen.

Artikel 81.49, sectie 31, titel II : +96,7 miljoen.

— Werken voor energetische vernieuwing aan gebouwen gebruikt door de N.M.B.S., aan autobusgarages van de M.I.V.A. en aan het S.T.I.L. depot te Jemeppe.

Artikel 51.01, sectie 32, titel II : +27 miljoen.

— Toekenning van beëindigingspremies voor vaartuigen die onttrokken worden aan de zeevisserijactiviteit.

2. Les diminutions les plus importantes se justifient de la façon suivante :

Article 31.03, section 31, titre I : -27,6 millions.

— L'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt des emprunts contractés par les sociétés de transport a été ramenée au niveau des besoins réels.

Article 32.01.02, section 31, titre I : -391,4 millions.

— Les charges des pensions normalisées en 1985 de la S.N.C.B. ont été calculées sur la base des résultats définitifs de 1984.

Article 32.02, section 31, titre I : -558,9 millions.

— Réestimation des recettes et dépenses de la Caisse des soins de santé de la S.N.C.B. sur base de données plus récentes.

Article 34.02, section 31, titre I : -200 millions.

— Le budget approuvé d'Eurocontrol pour 1985 prévoit une intervention belge moins élevée que prévu.

Article 61.01, section 31, titre II : -537,6 millions.

— Diminution de l'intervention de l'Etat dans le Fonds spécial institué par l'article 15 du statut de la Régie des Voies aériennes, suite au remaniement du programme d'investissements de la Régie pour 1985.

Article 51.05, section 31, titre II : -10,9 millions.

Article 81.28, section 31, titre II : -200 millions.

Article 81.48, section 31, titre II : -250 millions.

Article 73.02, section 32, titre II : -78,1 millions.

— La limitation du programme d'investissements publics de 1985 à 90 p.c. entraînera un ralentissement du rythme des paiements et, par conséquent, une diminution des crédits d'ordonnancement.

Article 61.02, section 32, titre II : -100 millions.

— Les évaluations concernant les remboursements en 1984 par les armateurs au Fonds spécial ont été revues : une diminution de 100 millions de francs des crédits accordés pour 1985 peut être envisagée.

B. Crédits d'engagement

1. Ces crédits ont, d'une part, été diminués de :

— 2 615,7 millions de francs, suite à la décision du Conseil des ministres du 14 mars 1985, limitant le programme d'investissements publics en 1985 à 90 p.c. (10 p.c. $\times$ 26 157,1 millions = 2 615,7 millions);

— 100 millions de francs, suite à la décision du Conseil des ministres du 20 septembre 1985, fixant ainsi la quote-part du Département des Communications, prévue en compensation partielle des autorisations d'engagement accordées au Fonds d'investissement agricole.

2. D'autre part, une augmentation de 115,3 millions de francs est prévue pour l'exécution de travaux de rénovation énergétique (répartition de la tranche complémentaire « bureautique et U.R.E. » par le C.M.C.E.S. en séance du 26 septembre 1985).

2. De voornaamste kredietverminderingen hebben betrekking op :

Artikel 31.03, sectie 31, titel I : -27,6 miljoen.

— De tussenkomst van de Staat in de interestlasten van leningen aangegaan door de vervoermaatschappijen wordt teruggebracht tot het peil van de werkelijke behoeften.

Artikel 32.01.02, sectie 31, titel I : -391,4 miljoen.

— Herberekening van de genormaliseerde pensioenlasten van de N.M.B.S. voor 1985 op basis van de definitieve resultaten van de rekening over 1984.

Artikel 32.02, sectie 31, titel I : -558,9 miljoen.

— Nieuwe raming van de inkomsten en uitgaven van de Kas van de Gezondheidszorgen van de N.M.B.S. op basis van meer recente gegevens.

Artikel 34.02, sectie 31, titel I : -200 miljoen.

— De goedgekeurde Eurocontrol-begroting 1985 bevat een lagere Belgische bijdrage dan oorspronkelijk was voorzien.

Artikel 61.01, sectie 31, titel II : -537,6 miljoen.

— Vermindering van de staats tussenkomst in het Bijzonder Fonds ingesteld bij artikel 15 van het statuut van de R.L.W. ingevolge de omwerking van het investeringsprogramma 1985 van voornoemde Regie.

Artikel 51.05, sectie 31, titel II : -10,9 miljoen.

Artikel 81.28, sectie 31, titel II : -200 miljoen.

Artikel 81.48, sectie 31, titel II : -250 miljoen.

Artikel 73.02, sectie 32, titel II : -78,1 miljoen.

— Ingevolge de beperking van het openbaar investeringsprogramma voor 1985 tot 90 pct. zal er ook een vertraging optreden in het uitvoeringsritme van de betalingen, zodat de ordonnanceringskredieten in dezelfde mate kunnen worden verminderd.

Artikel 61.02, sectie 32, titel II : -100 miljoen.

— Er werd een herberekening gemaakt van de terugstortingen in 1984 in het bijzonder fonds door de betrokken rederijen; diensgevolge kan het voor 1985 toegestane krediet worden verminderd met 100 miljoen frank.

B. Vastleggingskredieten

1. Die kredieten worden, enerzijds, verminderd met :

— 2 615,7 miljoen frank, ingevolge de beslissing van de Ministerraad d.d. 14 maart 1985, waarbij het investeringsprogramma 1985 van de budgettaire sector wordt teruggebracht tot 90 pct. (10 pct. $\times$ 26 157,1 miljoen = 2 615,7 miljoen);

— 100 miljoen frank, ingevolge de beslissing van de Ministerraad d.d. 20 september 1985, als bijdrage van Verkeerswezen ter gedeeltelijke compensatie van de verhoging van de vastleggingsmachtigingen van het Landbouwinvesteringsfonds.

2. Ze worden, anderzijds, verhoogd met 115,3 miljoen frank, met het oog op de uitvoering van werken voor energetische vernieuwing (verdeling complementaire schijf « bureautica en R.E.V. » door het M.C.E.S.C. op 26 september 1985).