

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1988-1989

19 JUIN 1989

**Projet de loi contenant le budget du
Ministère des Communications pour
l'année budgétaire 1989**

**Projet de loi ajustant le budget du Minis-
tère des Communications de l'année
budgétaire 1988**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. HOTYAT**

Ont participé aux travaux de la Commission

1 Membres effectifs : MM Grosjean, président, Boël, Bosmans, Bouchat, Car-
doen, Claeys, Clerdent, De Bondt, De Seranno, Gevenois, Op 't Eynde, Schellens,
Vanderborght, Vandermarliere, Wintgens et Hotyat, rapporteur.

2 Membres suppléants : MM Didden, Geeraerts et Jan Leclercq

R. A 14767 et 14726

Voir :

Document du Sénat :

684 - 1 (1988-1989) : Projet de loi

641 - 1 (1988-1989) : Projet de loi

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1988-1989

19 JUNI 1989

**Ontwerp van wet houdende de begro-
ting van het Ministerie van Verkeers-
wezen voor het begrotingsjaar 1989**

**Ontwerp van wet houdende aanpassing
van de begroting van het Ministerie
van Verkeerswezen voor het begro-
tingsjaar 1988**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HOTYAT**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1 Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter, Boël, Bosmans, Bouchat, Car-
doen, Claeys, Clerdent, De Bondt, De Seranno, Gevenois, Op 't Eynde, Schellens,
Vanderborght, Vandermarliere, Wintgens en Hotyat, rapporteur.

2 Plaatsvervangers : de heren Didden, Geeraerts en Jan Leclercq

R. A 14767 en 14726

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

684 - 1 (1988-1989) : Ontwerp van wet

641 - 1 (1988-1989) : Ontwerp van wet

SOMMAIRE

	Page
I. EXPOSE DU MINISTRE	3
II. DISCUSSION GENERALE	50
A. Politique générale des transports	50
B. Transports terrestres	50
1. Chemins de fer	50
2. Transport de personnes et de marchandises par route — Sécurité routière	61
3. Navigation intérieure	71
C. Trafic aérien	73
D. Transport maritime	82
III. VOTES	83
Errata	84
Annexes	86

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER	3
II. ALGEMENE BESPREKING	50
A. Algemeen vervoerbeleid	50
B. Vervoer over land	50
1. Spoorwegen	50
2. Personen- en goederenvervoer over de weg — Verkeersveiligheid	61
3. Binnenvaart	71
C. Luchtverkeer	73
D. Vervoer over zee	82
III. STEMMINGEN	83
Errata	84
Bijlagen	86

I. EXPOSE DU MINISTRE

TABLE DES MATIERES

	Page
POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS	5
1. Préoccupations pour la mobilité	5
1.1. L'essor rapide du transport	5
1.2. La complexité de la politique de mobilité et l'influence croissante des décisions prises au niveau mondial, européen et régional	7
1.3. Les inévitables réorientations	9
2. Le Ministère des Communications dans l'optique de la régionalisation	12
2.1. Compétences demeurées nationales	12
2.2. Impact de la régionalisation sur le budget 1989 du Département	13
2.3. La concertation entre les Ministres compétents pour les Travaux publics et le Transport	14
3. Autonomie de gestion des entreprises publiques dans le domaine des transports	16
TRANSPORTS TERRESTRES	17
4. Chemins de fer	17
4.1. Etendue du secteur	17
4.2. Situation de la S.N.C.B.	18
4.3. Le projet T.G.V.	22
4.4. Le plan d'avenir « Rail 21 »	25
5. Transport de personnes et de marchandises par route	26
5.1. Etendue du secteur	26
5.2. Mesures communes au niveau européen	27
5.3. Transport de marchandises par route	28
5.4. Transport de voyageurs par route	30
5.5. Services de taxis	31
5.6. Immatriculation des véhicules	31
6. Navigation intérieure	32
6.1. Etendue du secteur	32
6.2. Assainissement structurel de la navigation inté- rieure	33
6.3. Brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables belges	34
6.4. Fonctionnement de l'Office régulateur de la navigation intérieure	34
7. Sécurité routière	35
7.1. Usager de la route	35
7.2. Le véhicule	37
7.3. L'infrastructure	37
7.4. Le permis de conduire européen	38
TRAFIC AERIEN	38
8. Transport aérien	38
8.1. Ampleur du trafic aérien	38
8.2. Développement de l'aéroport national	39
8.3. Sécurité aérienne	41

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

INHOUDSTAFEL

	Blz.
ALGEMEEN VERVOERBELEID	5
1. Zorgen om de mobiliteit	5
1.1. De snelle opgang van het vervoer	5
1.2. De complexiteit van het mobiliteitsbeleid en de toenemende invloed van de besluitvorming op mundiaal, Europees en regionaal niveau	7
1.3. De onvermijdelijkheid van heroriëntaties	9
2. Het Ministerie van Verkeerswezen in het licht van de regionalisering	12
2.1. Nationaal gebleven bevoegdheden	12
2.2. Impact van de regionalisering op de begroting 1989 van het Departement	13
2.3. Het overleg tussen de Ministers bevoegd voor de Openbare Werken en het Verkeer	14
3. Beheersautonomie van de overheidsbedrijven in het vervoer	16
VERVOER TE LAND	17
4. Spoorwegen	17
4.1. Omvang van de sector	17
4.2. Toestand van de N.M.B.S.	18
4.3. Het S.S.T.-project	22
4.4. Het toekomstplan « Spoor 21 »	25
5. Personen- en goederenvervoer over de weg	26
5.1. Omvang van de sector	26
5.2. Europese gemeenschappelijke maatregelen	27
5.3. Goederenvervoer over de weg	28
5.4. Reizigersvervoer over de weg	30
5.5. Taxidiensten	31
5.6. Inschrijving van motorvoertuigen	31
6. Binnenvaart	32
6.1. Omvang van de sector	32
6.2. Structurele sanering van de binnenvaart	33
6.3. Stuurbrevet voor het bevelen van de scheep- vaartwegen in België	34
6.4. Werking van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart	34
7. Verkeersveiligheid	35
7.1. De verkeersdeelnemer	35
7.2. Het voertuig	37
7.3. De infrastructuur	37
7.4. Het Europees rijbewijs	38
LUCHTVERKEER	38
8. Luchtvaart	38
8.1. Omvang van het luchtverkeer	38
8.2. De ontwikkeling van de nationale luchthaven	39
8.3. De luchtvaartveiligheid	41

8.4. La régionalisation	42	8.4. De regionalisering	42
8.5. La Régie des Voies aériennes	43	8.5. De Regie der Luchtwegen	43
8.6. SABENA	44	8.6. SABENA	44
TRANSPORT MARITIME	45	MARITIEM VERVOER	45
9. Politique maritime	45	9. Scheepvaartbeleid	45
9.1. Situation de la marine marchande belge	45	9.1. Toestand van de Belgische koopvaardijvloot	45
9.2. Réglementation du trafic maritime	46	9.2. Reglementering van het scheepvaartverkeer	46
10. La Régie des transports maritimes	47	10. De Regie voor maritiem transport	47

POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS

1. Préoccupations pour la mobilité

Dans la note politique « Fluidité - Sécurité du trafic - Un transport économique - convivial », publiée à l'occasion de la discussion du budget 1988 du Ministère des Communications, on affirmait que le grand public n'était pas réellement conscient de la portée du défi que le transport et la circulation posent pour l'avenir.

Jusqu'alors le pouvoir public n'avait jamais mis clairement l'accent sur la nécessité d'une politique globale et intégrée du transport. L'objectif de cette déclaration politique était donc de provoquer une large discussion et de proposer des orientations qui tiennent compte non seulement de l'importance en soi du secteur du transport et de la nécessité de sauvegarder l'accessibilité des centres économiques mais aussi de facteurs tels que l'environnement, la sécurité et la rentabilité financière pour la communauté, l'usager ou le chargeur.

Depuis lors, le débat sur cette problématique s'est sensiblement amplifié. Durant ces derniers mois, le problème de la mobilité n'a jamais été tant débattu en Belgique, à l'étranger, dans les institutions internationales et dans de nombreux groupes de pression.

Dans ce domaine, le « Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer » aux Pays-Bas (1) et les deux rapports de la Table Ronde des Industriels européens (2) apparaissent indiscutablement comme les publications les plus marquantes.

Le transfert de compétences importantes en matière d'infrastructure et des transports a donné lieu aussi à une profonde réflexion à ce sujet dans les Régions.

1.1. L'essor rapide du transport

La forte augmentation inattendue du transport depuis la seconde moitié de 1985 a été la cause de graves problèmes de mobilité pour tous les pays européens.

Il est sans doute utile de donner ici un aperçu chiffré des évolutions les plus marquantes (3).

(1) Tweede structuurschema Verkeer en Vervoer. Ministerie van Verkeer- en Waterstaat. Tweede Kamer, 1988-89, novembre 1988.

(2) Keeping Europe Mobile (décembre 1987). Need for Renewing Transport Infrastructure in Europe (mars 1989). Roundtable of European Industrialists.

(3) C.E.M.T. Evolution des transports 1970-1987. Les données se rapportent aux 12 pays de la C.E.E. ainsi qu'à l'Autriche, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Suisse, la Turquie et la Yougoslavie.

ALGEMEEN VERVOERBELEID

1. Zorgen om de mobiliteit

In de beleidsnota « Vlot - veilig - betaalbaar - leefbaar » (december 1988), uitgegeven naar aanleiding van de parlementaire bespreking van de begroting 1988 van het Ministerie van Verkeerswezen, werd gesteld dat het grote publiek zich niet echt bewust is van de draagwijdte van de uitdaging die verkeer en vervoer voor de toekomst betekenen.

Tot dan toe immers was de noodzaak van een globaal, geïntegreerd vervoerbeleid in België van overheidswege nog nooit duidelijk vooropgezet. Deze beleidsverklaring had daarom tot doel een brede discussie op gang te brengen en daarbij oriëntaties voorop te zetten die niet alleen rekening houden met het groot belang van de vervoersector op zich en met de noodzaak de bereikbaarheid van de economische centra veilig te stellen, maar ook met factoren op het vlak van het leefmilieu, de veiligheid en de financiële haalbaarheid voor de gemeenschap, de gebruiker of de verlader.

Sedertdien is het debat over deze problematiek in een ware stroomversnelling terechtgekomen. Meer dan ooit tevoren is het mobiliteitsvraagstuk de laatste maanden, zowel in België als in het buitenland en in internationale instellingen, alsmede in tal van belangengroepen aan de orde geweest.

Op dit laatste vlak waren het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer in Nederland (1) en de twee rapporten van de Rondetafel van de Europese Industriëlen over dit onderwerp (2) onbetwistbaar de meest markante publikaties.

De overheveling van belangrijke bevoegdheden inzake de infrastructuur en het verkeer gaf eveneens reeds aanleiding tot een ruime bezinning van dit onderwerp op het niveau van de Gewesten.

1.1. De snelle opgang van het vervoer

De onverwachte sterke uitbreiding van de vervoeromvang sedert de tweede helft van 1985 heeft alle Europese landen voor zware mobiliteitsproblemen gesteld.

Het is wellicht nuttig een cijfermatig overzicht te geven van de meest in het oog springende evoluties (3).

(1) Tweede structuurschema Verkeer en Vervoer. Ministerie van Verkeer- en Waterstaat. Tweede Kamer, 1988-89, november 1988.

(2) Keeping Europe Mobile (december 1987). Need for Renewing Transport Infrastructure in Europe (maart 1989). Roundtable of European Industrialists.

(3) C.E.M.T. Evolution des transports 1970-1987. De gegevens hebben betrekking op de 12 landen van de E.E.G. alsook op Oostenrijk, Finland, Noorwegen, Zweden, Zwitserland, Turkije en Joegoslavië.

L'Europe occidentale a connu, globalement, une augmentation du transport de personnes par route entre 1970 et 1987, de près de 70 %, alors que le transport de marchandises par rail, par route et par voies navigables progressait de près de moitié.

Cette croissance est presque exclusivement à mettre sur le compte du trafic routier, qui durant cette même période a dû faire face à une augmentation de 90 % du transport de marchandises et de 75 % du transport de personnes.

Le trafic total des personnes en 1987 a été évalué à environ 3.410 milliards de voyageurs/km, dont 2.790 milliards (81,8 %) par voitures, 350 milliards (10,3 %) par autobus et autocar et 270 milliards par train (7,9 %).

Le transport terrestre de marchandises a atteint les 1.183 milliards de tonnes/km, dont 69,6 % par la route, 21,1 % par le rail et 9,3 % par voies fluviales. La navigation intérieure n'est cependant pas développée dans tous les pays. Par ailleurs, 112,4 millions de tonnes sont transportées par oléoduc.

En Europe, la circulation des personnes n'a augmenté que de 1,6 % par an de 1979 à 1985 mais de 4,4 % en 1986 et 1987 et sans doute aussi en 1988. Elle s'est faite essentiellement en voiture (+ 4,8 %), mais dans une moindre mesure en autobus et en autocar (+ 2,4 %) et par train (2,2 %). La croissance proportionnelle de 1970 à 1978 est cependant comparable à celle des trois dernières années.

Pour le transport terrestre de marchandises, l'évolution a été parallèle, mais l'on a pu constater que ce sont presque seuls les transports par route et par oléoduc qui ont absorbé la demande supplémentaire de transport, alors que le rail et la navigation intérieure ont plutôt stagné. En 1986 et 1987, le transport routier a augmenté chaque fois d'environ 5 %, contre 1,5 % par an durant la période 1979-1985. Et cette croissance a surtout été enregistrée dans le trafic international.

Les techniques de transport combiné sont de plus en plus utilisées, tant pour le transport de personnes que pour celui de marchandises.

De toutes ces données, il ressort clairement qu'une modification plus ou moins importante dans la répartition modale peut être la cause de problèmes de capacité, en raison du volume absolu de transport terrestre, de la capacité limitée des infrastructures et des goulots encore existants.

Il n'est pas étonnant que la croissance économique enregistrée par notre pays au cours de ces dernières années, le caractère ouvert de notre économie et la situation géographique de la Belgique ont conduit

In heel West-Europa steeg het personenverkeer te land tussen 1970 en 1987 met bijna 70 %, terwijl het goederentransport per spoor, weg en binnenvaart vermeerderde met bijna de helft.

Deze toename viel bijna uitsluitend voor rekening van het wegverkeer, dat tijdens diezelfde periode een stijging van het goederentransport met 90 % en een toename van het personenvervoer met 75 % verwerkte.

Het totaal personenverkeer in 1987 werd aldus geraamd op ongeveer 3.410 miljard reizigers/km, waarvan 2.790 miljard (81,8 %) met de personenwagen, 350 miljard (10,3 %) met autobus en autocar en 270 miljard (7,9 %) met de trein vervoerd.

Het goederenvervoer te land bereikte een omvang van 1.183 miljard ton/km, waarvan 69,6 % over de weg, 21,1 % per spoor en 9,3 % langs de binnenvaart. De binnenscheepvaart is echter niet in alle Europese landen ontwikkeld. Daarnaast werd ook een transport van 112,4 miljoen ton per pijpleiding verwezenlijkt.

Tegenover een aangroei van het Europees personenverkeer met slechts 1,6 % per jaar gedurende de periode 1979-1985, stond een jaarlijkse stijging met 4,4 % in 1986 en 1987 en ongetwijfeld ook in 1988, die essentieel met de auto gebeurde (+ 4,8 %), maar in mindere mate eveneens met autobus en autocar (+ 2,4 %) en met het spoor (+ 2,2 %). De verhoudingsgewijze groei in de periode 1970-1978 was echter eveneens vergelijkbaar met die van de jongste drie jaar.

In het goederenvervoer te land was de evolutie gelijklopend, doch kon worden vastgesteld dat vrijwel alleen het wegvervoer en de pijpleidingen de toegenomen vervoerbehoefte hebben opgenomen, terwijl het spoor en de binnenvaart eerder stagneerden. De toename van het wegvervoer bedroeg voor 1986 en 1987 telkens ongeveer 5 %, tegen + 1,5 % per jaar in de periode 1979-1985. Deze aangroei werd vooral in het internationaal vervoer opgetekend.

Daarnaast wordt steeds meer gebruik gemaakt van technieken van gecombineerd vervoer, zowel in het personen- als het goederenvervoer.

Uit al deze gegevens blijkt duidelijk dat een min of meer belangrijke wijziging in de relatieve verhouding van de vervoerwijzen kan leiden tot specifieke capaciteitsproblemen, gelet op de absolute omvang van het vervoer te land, de beperkte capaciteit van de infrastructuur en de nog aanwezige knelpunten.

Het is niet verwonderlijk dat de economische groei die ons land de jongste jaren heeft gekend, het open karakter van onze economie en de centrale geografische plaats van België geleid hebben tot evoluties die

à des évolutions fort comparables à la tendance européenne.

En 1987, la répartition du transport terrestre de marchandises en Belgique s'est présentée comme suit :

zeer goed met de Europese trend vergelijkbaar zijn.

Zo werd voor 1987 in België volgende verdeling van de vervoerverrichtingen voor het goederenvervoer te land opgetekend.

(En millions d'unités — In miljoenen eenheden)				
	tonnes — ton	%	tonnes/km — ton/km	%
Route (1). — <i>Weg</i> (1)	354,5	69,1	21.283	63,2
Rail (2). — <i>Spoor</i> (2)	63,9	12,5	7.266	21,6
Navigation intérieure (3). — <i>Binnenvaart</i> (3)	94,4	18,4	5.122	15,2
	512,8	100,0	33.671	100,0

Source : INS.

(1) Prestations de transporteurs belges (professionnels et pour compte propre) en Belgique et à l'étranger (chiffres provisoires).

(2) Prestations sur le réseau belge.

(3) Prestations sur le réseau fluvial belge, par des bateaux belges et étrangers.

Bron : NIS.

(1) Prestaties van Belgische vervoerders (beroeps- en eigen vervoer) in binnen- en buitenland (voorlopige cijfers).

(2) prestaties op het Belgisch spoorweginet.

(3) prestaties op het Belgisch waterwegennet, door Belgische en vreemde vaartuigen.

Dans la circulation des personnes en Belgique, la part des déplacements par voiture privée dans l'ensemble des déplacements motorisés s'élève à présent à environ 84 %, contre 8 % pour le transport urbain et régional et le transport par autocar et un même pourcentage pour le transport par chemin de fer. En termes absolus, cela représente donc près de 66,2 milliards de personnes/km en auto, 6,4 milliards de km par le rail et 6,4 milliards/km pour les autres transports en communs. Il va de soi que ces rapports peuvent varier fortement selon les relations de transport et le motif du déplacement.

Il y a actuellement en Belgique 36 véhicules pour 100 habitants, ce qui correspond à la moyenne européenne.

En 1988, la densité du trafic sur les autoroutes belges était de 28,5 % supérieure à celle de 1980 et sur les routes nationales cette augmentation s'élevait à 14,8 %. Cette hausse du trafic a surtout été enregistrée au cours des trois dernières années car en 1985, la hausse par rapport à 1980 n'était que de 13,2 et de 2,7 %.

Au cours de cette même période de 1980 à 1988, le trafic voyageurs par chemin de fer a diminué de 8,8 % et le transport urbain de 9,4 %. Le transport régional a même reflué de 20,5 %.

Ook inzake het personenverkeer bedraagt het aandeel van de verplaatsingen per auto in het geheel van de gemotoriseerde personenverplaatsingen in België thans ongeveer 84 % tegenover 8 % voor het stads- en streekvervoer en het autocarvervoer en eenzelfde percentage voor de spoorwegen. Dit betekent in absolute termen ca. 66,2 miljard personen/km per auto, 6,4 miljard km per spoor en 6,4 miljard km voor het overige gemeenschappelijk vervoer. Deze verhoudingen kunnen vanzelfsprekend zeer sterk verschillen naargelang van de vervoerrelatie en het verplaatsingsmotief.

Het autobezit in ons land bedraagt thans 36 voertuigen per 100 inwoners, hetgeen overeenkomt met het Europees gemiddelde.

In 1988 lag de verkeersdichtheid op de Belgische autowegen 28,5 % hoger dan in 1980, en op de rijkswegen bedroeg deze stijging 14,8 %. Deze verkeersaan groei werd vooral de drie laatste jaren opgetekend, want in 1985 was nog maar een stijging t.o.v. 1980 van 13,2 en 2,7 % bereikt.

In dezelfde periode 1980-1988 was het reizigersverkeer per spoor gedaald met 8,8 % en werd het stedelijk vervoer door 9,4 % minder reizigers gebruikt. Het streekvervoer kende zelfs een terugloop met 20,5 %.

1.2. La complexité de la politique de mobilité et l'influence croissante des décisions prises au niveau mondial, européen et régional

La mobilité est due au fait que, de par leur nature, les activités économiques et sociales, ne peuvent pas se dérouler au même endroit, et que tant pour les personnes que les marchandises, des déplacements sont indispensables pour améliorer leur productivité

1.2. De complexiteit van het mobiliteitsbeleid en de toenemende invloed van de besluitvorming op mondiaal, Europees en regionaal niveau

De mobiliteit ontstaat door het feit dat de economische en maatschappelijke activiteiten van nature niet op dezelfde plaats kunnen gebeuren, en zowel voor personen als goederen verplaatsingen nodig zijn om hun produktiviteit of nuttigheid te verhogen.

ou leur utilité. D'où la répercussion directe de l'organisation de l'espace et du temps sur l'environnement. Par ailleurs, le développement des moyens de transport et le taux de leur masse influencent les possibilités de déplacement et les frais y afférents qui doivent compenser la plus-value souhaitée ou l'effet utile attendu.

Le débat autour du problème de la mobilité a fait ressortir davantage sa complexité. Celle-ci est encore aggravée par le fait que les limites géographiques des activités ne cessent de s'étendre, que les différents services de transport sont de plus en plus en connexion les uns avec les autres, que les diverses techniques et applications technologiques se multiplient et que de nouvelles exigences de nature écologique sont posées sans cesse aux moyens de transport.

Par ailleurs, l'espace limité en région urbaine et l'indispensable amélioration de l'environnement imposent des limites au développement de la mobilité, et surtout de l'automobilité.

Enfin, les possibilités financières des pouvoirs publics qui peuvent être affectées à des infrastructures supplémentaires sont très limitées en raison de l'assainissement des finances publiques, de l'amortissement des grands travaux réalisés dans le passé, des frais d'entretien accrus des infrastructures déjà disponibles et de la nécessité d'améliorer la qualité des voies actuelles.

C'est précisément en cette période d'augmentation sensible et inattendue de la circulation et, partant, d'attention croissante aux problèmes de circulation, que des modifications importantes interviennent dans les processus de décision politique.

En effet, l'économie et les transports acquièrent de plus en plus un caractère mondial. En 1988, le commerce mondial a augmenté de 9 %. Le progrès énorme du trafic aérien confirme le besoin croissant en contacts mutuels et en échanges de biens et de services.

L'essor rapide de nouveaux pays industrialisés et l'ouverture croissante de l'économie mondiale confirmeront cette tendance.

La réalisation d'un marché unique européen, permettant la libre circulation des personnes, des marchandises et des services, exerce dès à présent une énorme influence stimulante et qui dynamise le transport comme les autres secteurs.

Ainsi, un tiers de la croissance économique actuelle serait dû aux étapes préparatoires en vue de 1992.

Le transport de marchandises par la route surtout, ressent à présent l'influence favorable des mesures

Vandaar de directe weerslag van de ordening van ruimte en tijd op het vervoer. Anderzijds beïnvloedt ook de ontwikkeling van de verkeersmiddelen en tevens de massaliteit ervan, de mogelijkheden van verplaatsing en de eraan verbonden kosten die moeten opwegen tegen de gewenste meerwaarde of het verwachte nutseffect.

De discussie over het mobiliteitsvraagstuk heeft de complexiteit ervan nog verder in het licht gesteld. Deze complexiteit wordt nog groter door het feit dat, geografisch gezien, op een steeds grotere schaal wordt geopereerd, de verschillende vervoerdiensten steeds meer met elkaar te maken krijgen, nieuwe technologie haar intrede blijft doen en vanuit milieuoogpunt steeds nieuwe eisen aan de vervoermiddelen worden gesteld.

Daarnaast stellen de beperkte ruimte in de stedelijke gebieden en de noodzakelijke verbetering van de verkeersleefbaarheid grenzen aan de wijze waarop de mobiliteit, en vooral de auto-mobiliteit zich verder ontwikkelt.

Ten slotte zijn de financiële mogelijkheden van de overheid om in bijkomende infrastructuur te voorzien sterk beperkt als gevolg van de sanering van de overheidsfinanciën, de aflossing van de zware uitgaven van het verleden, de toenemende onderhoudskosten aan de reeds beschikbare infrastructuur en de noodzaak de aanwezige verkeerswegen verder af te werken en kwalitatief te verbeteren.

Het is ook niet zonder belang dat, precies in deze periode van onverwacht sterke uitbreiding van het verkeer en daardoor ook van groeiende aandacht voor de verkeersproblematiek, eveneens opmerkelijke verschuivingen plaatsgrijpen in de politieke besluitvorming op dit vlak.

De economie en het transportwezen krijgen meer en meer een mondiaal karakter. Zo trad in 1988 opnieuw een stijging van de wereldhandel op met 9 %. Ook de enorme vooruitgang van het luchtverkeer bevestigt dat steeds meer behoefte bestaat aan onderlinge contacten en uitwisseling van goederen en diensten.

De snelle opgang van nieuwe industrielanden en de toenemende openheid van de wereldeconomie zullen deze trend verder bevestigen.

De groei naar een Europese eenheidsmarkt, met een vrij verkeer van personen, goederen en diensten, oefent nu reeds een enorme stimulerende en dynamiserende invloed uit, zowel in het vervoer als in andere sectoren.

Aldus zou een derde van de huidige economische groei zijn toe te schrijven aan de voorbereidende stappen die met het oog op '92 worden genomen.

Vooraf het goederenvervoer over de weg ondervindt thans de gunstige invloed van de Europese

qui ont été prises en matière de libéralisation et d'harmonisation du marché du transport.

Tout laisse cependant prévoir que les chemins de fer et la navigation fluviale joueront également un rôle important dans l'absorption du trafic supplémentaire qui résultera de l'unification du marché européen.

Cependant, la suppression des mesures protectionnistes donnera lieu à une compétitivité accrue qui exigera de chacun des efforts de créativité pour maintenir sa position concurrentielle et participer à l'expansion ultérieure du marché des transports.

Par ailleurs, le transport subira aussi la répercussion des changements dans la structure et le volume du commerce intra-européen.

Enfin, la politique de la circulation et du transport en Belgique aura une dimension plus régionale.

Le transfert de presque toute la compétence en matière d'infrastructures — à l'exception des chemins de fer et de l'aéroport national — permettra aux Régions de mener une politique davantage axée sur leurs besoins spécifiques; mais elles seront aussi confrontées aux problèmes de choix des priorités et de responsabilités qu'elles devront assumer dans les limites de leurs possibilités financières.

Une meilleure affectation des moyens publics qui en résultera, devrait améliorer le bénéfice socio-économique et le rendement des investissements.

Les Régions disposent maintenant d'un nombre de clés importantes pour mener une véritable politique de mobilité et mieux gérer la circulation et le transport dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et de sauvegarde de l'environnement.

Une telle politique devra cependant rester imprégnée par une perspective européenne et mondiale, qui caractérise de plus en plus le monde du transport.

1.3. Les inévitables réorientations

Jusqu'il y a peu, le gouvernement belge a tenté, avec des moyens financiers énormes, d'adapter au mieux l'infrastructure à l'extension attendue du trafic. L'aménagement indispensable de nouvelles infrastructures a pu se faire à un moment où l'espace nécessaire était encore disponible et où le souci pour l'environnement était moins grand qu'à présent.

Il ne faut pas sous-estimer les efforts fournis par notre pays au cours des 20 dernières années en vue d'améliorer les infrastructures de transport: notre réseau autoroutier est le plus dense de l'Europe

maatregelen inzake liberalisatie en harmonisatie van de vervoermarkt.

Alles laat echter voorzien dat ook de spoorwegen en de binnenvaart een belangrijke rol zullen spelen bij het opvangen van het bijkomend verkeer dat door de eenmaking van de Europese markt zal ontstaan.

Het wegvallen van de protectionistische maatregelen zal echter leiden tot een scherpere concurrentie die van iedereen creatieve inspanningen zal vereisen om de marktpositie te behouden en deel te nemen aan de verdere expansie van de vervoerbedrijvigheid.

Het vervoer zal echter ook de weerslag ondervinden van de wijzigingen in het patroon en de omvang van de intra-Europese handel.

Ten slotte zal het beleid inzake verkeer en vervoer in België ook een meer regionale dimensie kennen.

De overheveling van de bijna volledige infrastructuurbevoegdheid — op de spoorwegen en de nationale luchthaven na — zal de Gewesten in staat stellen een beleid te voeren dat meer gericht is op de eigen specifieke noden, maar zal hen ook confronteren met de eigen prioriteiten en verantwoordelijkheden, die zij zullen moeten nemen binnen hun eigen financiële mogelijkheden.

Ongetwijfeld zal de meer optimale besteding van de overheidsmiddelen die daaruit zal voortvloeien, kunnen leiden tot een beter sociaal-economisch resultaat en tot een hoger rendement van de investeringen.

De Gewesten beschikken nu over een aantal voorname sleutels om een echt mobiliteitsbeleid te voeren en verkeer en vervoer beter in te passen in de ruimere context van een evenwichtige ruimtelijke ordening en verkeersleefbaarheid.

Dit beleid zal echter moeten doordringen blijven van het Europees en mondiaal perspectief dat de vervoerwereld meer en meer kenmerkt.

1.3. De onvermijdelijkheid van heroriëntaties

Tot voor kort heeft de Belgische overheid gepoogd, ten koste van aanzienlijke financiële middelen, de verkeersinfrastructuur uit te breiden om de te verwachten verkeersaanpak op te vangen. De aanleg van deze nieuwe infrastructuur kon daarbij plaatsvinden op een ogenblik dat hiervoor nog in grote mate ruimte beschikbaar was en dat de milieu-bezorgdheid minder vergaand was dan nu het geval is.

Men mag de inspanningen die ons land in de voorbije 20 jaar heeft geleverd om de verkeersinfrastructuur te verbeteren niet onderschatten: de dichtheid van het autowegennet is het grootste in West-

occidentale, ce qui explique que les problèmes de circulation sont encore relativement minces comparé à ceux d'autres pays.

Les efforts consentis dans le passé dans le domaine des infrastructures limitent d'autant les possibilités actuelles d'extension et qu'ils ne pourront, en tout cas, qu'apporter une réponse partielle à la croissance des besoins de déplacement.

Il ne faut pas en effet perdre de vue que les besoins sont immenses, pour ne pas dire presque illimités, surtout pour ce qui concerne les personnes.

L'exemple mondialement connu de Los Angeles a démontré que l'extension maximale du réseau routier dans une région urbanisée, devant permettre d'assurer tous les déplacements en voiture, conduit à l'immobilisme, malgré des investissements considérables et au prix d'une détérioration grave de l'environnement urbain.

Comment satisfaire les besoins croissants de mobilité de la population et de l'activité économique, et comment assurer l'accès à nos centres économiques — condition essentielle pour éviter la stagnation de l'économie et de la vie sociale — sans devoir envisager une nouvelle forte extension des infrastructures ?

Bien que la réponse à ces questions exige une réflexion approfondie, à laquelle il faudra à divers niveaux porter une grande attention au cours des prochaines années, il apparaît d'ores et déjà clairement que l'on devra surtout s'orienter vers :

* Une extension plus qualitative du réseau actuel des voies de communications et des équipements du transport en général, et ce en vue :

— de plus de sécurité routière (adaptation de l'infrastructure routière, meilleure utilisation de technologies spécifiques);

— d'utiliser plus rationnellement la capacité actuelle d'infrastructures et les moyens de transport. Le progrès technologique offre de plus en plus de possibilités d'améliorer la gestion de la circulation. Les développements sont axés sur des systèmes d'information et de guidage pour automobilistes et utilisateurs routiers, permettant une interaction entre la circulation et le comportement du conducteur.

Le recours à la technologie de l'information contribuera à améliorer la productivité des entreprises de transport, et sera donc au sein d'un marché unique européen, un élément de plus en plus important de concurrence;

— de promouvoir le transport intermodal, grâce aux améliorations techniques et au recours à la

Europa. Vandaar ook dat de verkeersmoeilijkheden, vergeleken met die in sommige andere landen, zich nog op relatief bescheiden schaal voordoen.

Het gevolg van de inspanningen uit het verleden is echter dat de mogelijkheden voor infrastructuur-uitbreidingen des te beperkter zijn en dat zij in ieder geval slechts een gedeeltelijk antwoord zullen kunnen geven op de toename van de verplaatsingsbehoeften.

Men mag immers niet over het hoofd zien dat de mobiliteitsbehoeften, vooral in het personenvervoer, enorm zijn, bijna onbeperkt zelfs.

Het wereldbekend voorbeeld van Los Angeles heeft aangetoond dat een maximale inspanning om, in een verstedelijkt gebied, zoveel mogelijk de verplaatsingen per auto te laten gebeuren, eerder heeft geleid tot immobilisme, ondanks de ontzaglijke investeringen en de verregaande aantasting van het stedelijk leefmilieu.

Hoe kan verder aan de groeiende mobiliteitsbehoeften van de bevolking en het bedrijfsleven worden tegemoetgekomen en hoe kan de goede bereikbaarheid van onze economische centra worden verzekerd — essentiële voorwaarden om de stagnatie van het economisch en sociaal leven te vermijden — zonder dat ruimtelijk gezien nog een infrastructuuruitbreiding van betekenis kan worden overwogen ?

Hoewel het antwoord op deze vragen een grondige bezinning vergt, waaraan in de komende jaren grote aandacht zal moeten worden besteed, en dit op verschillende niveaus — lijkt reeds duidelijk naar voor te komen dat het vooral zal moeten worden gezocht in de richting van :

* Een meer kwalitatieve uitbouw van het reeds aanwezige verkeerswegennet en van de vervoervoorziening in het algemeen, met het oog op :

— meer verkeersveiligheid (aanpassing van de weginfrastructuur, verbeterde aanwending van specifieke technologie);

— een meer rationeel gebruik van de beschikbare capaciteit aan infrastructuur en vervoermiddelen. De technologische vooruitgang biedt steeds meer mogelijkheden om het « management » van het verkeer te verbeteren, met ontwikkelingen gericht op informatie- en geleidingssystemen voor automobilisten en wegbeheerders, waarbij een interactie mogelijk wordt tussen het verkeersgebeuren en het rijgedrag van de bestuurder.

Daarnaast zal de aanwending van informatietechnologie ertoe bijdragen de produktiviteit van de organisaties in de transportsector te verbeteren, en aldus binnen een Europese eenheidsmarkt steeds meer een element van concurrentie vormen;

— de bevordering van het intermodale transport, dank zij de technologische verbeteringen en de inzet

télématique. La promotion d'une plus grande complémentarité des moyens de transport permet, tant dans le transport de personnes que dans celui de marchandises, de développer des modes de transport qui tiennent mieux compte des facteurs d'environnement. Il faut cependant reconnaître que le transport international et intercontinental utilise des moyens de transport très coûteux et conçus pour assurer le passage d'un mode de transport à l'autre dans les meilleures conditions de rapidité et de complémentarité technique.

* La stimulation d'un développement équilibré de tous les moyens de transport, et en particulier du transport combiné des personnes et des marchandises. Faut-il faire remarquer que la promotion généralement admise des transports publics n'aura d'effet que si elle se fait avec une certaine logique: sa réussite dépend non seulement des qualités intrinsèques du système de transport mais aussi d'un nombre de conditions accessoires, particulièrement en ce qui concerne son intégration dans la ville. Un bon transport public exige une bonne accessibilité (à pied, à vélo, en autobus, en voiture, ...) une densité suffisante d'urbanisation et d'activité dans son voisinage immédiat.

La fluidité du trafic est aussi un facteur important. Sur ce point, l'évolution récente n'est guère favorable: les transports publics s'enlisent de plus en plus dans la circulation générale et la vitesse commerciale régresse constamment (à Bruxelles, en 1987, elle a diminué de 4 % par rapport à 1986!). De récents exemples d'opérations réussies en matière de transport public ont clairement fait apparaître la nécessité d'une cohérence entre tous ces éléments.

* La prise en compte des conséquences sur la mobilité des décisions en matière d'organisation sociale et d'aménagement du territoire. Ceci vaut surtout pour des implantations importantes en ce qui concerne l'habitat, le travail, les services et les loisirs. Il faut veiller ainsi à ce que l'accès à ces zones d'implantation ne soit pas conçu exclusivement en fonction de l'automobile.

* Une politique sélective d'investissement axée sur la réalisation des maillons encore manquants des infrastructures de transport, là où l'ensemble structures de transport, du système a une capacité suffisante (éviter les investissements qui ne font que déplacer les points de saturation). Une meilleure intégration de notre pays dans le réseau européen et mondial exigera beaucoup d'attention en raison de la croissance du commerce interne européen par l'unification du marché européen, des conséquences de l'ouverture du tunnel sous la Manche et de la croissance du commerce mondial.

* Une tarification qui reflète au mieux les coûts réels, charges sociales comprises, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

van vormen van telematica. De bevordering van een grotere complementariteit van de vervoermiddelen maakt het mogelijk, zowel in het personen- als het goederenvervoer, vervoerwijzen te promoveren die meer rekening houden met de omgevingsfactoren. Daarnaast is het transportsysteem op internationaal en intercontinentaal niveau noodzakelijkerwijs afgestemd op de inzet van zeer dure vervoermiddelen die een hoge graad van stiptheid en integratie met het aansluitend vervoer vereisen.

* Het stimuleren van een evenwichtige ontwikkeling van alle vervoermiddelen. Daarbij dient echter benadrukt dat algemeen noodzakelijk geachte bevordering van het openbaar vervoer slechts kan slagen indien deze consequent wordt aangepakt, vermits het welslagen daarvan, naast de kwaliteit van het vervoersysteem zelf, mede afhankelijk is van tal van randvoorwaarden, vooral op het vlak van de stedenbouwkundige integratie. Goed openbaar vervoer vergt mede een goede bereikbaarheid van de haltepunten (te voet, per fiets, per autobus, per auto, met breng- en haalverkeer), alsook een voldoende dichtheid van bebouwing en activiteit in de onmiddellijke omgeving ervan.

Vanzelfsprekend is ook een vlotte doorstroming van belang. De recente evolutie is echter ongunstig op dit vlak: het openbaar vervoer loopt steeds verder vast in het algemeen verkeer en de commerciële snelheid gaat verder achteruit (in Brussel daalde deze in 1987 met 4 % t.o.v. 1986!). Recente voorbeelden van geslaagde operaties inzake openbaar vervoer hebben de noodzakelijke samenhang van al deze elementen duidelijk in het licht gesteld.

* Het bewust inrekenen van de gevolgen op de mobiliteit van beslissingen inzake ruimtelijke en maatschappelijke ordening. Dit geldt vooral voor belangrijke vestigingen op het gebied van wonen, werken, dienstverlening en recreatie. Daarbij moet er bewust worden naar gestreefd de bereikbaarheid niet uitsluitend of niet in overgrote mate alleen op de auto af te stemmen.

* Het voeren van een selectief investeringsbeleid, gericht op het realiseren van de nog ontbrekende schakels in de vervoerinfrastructuur, daar waar het hele systeem voldoende capaciteit bezit (en de investeringen niet enkel leiden tot het verplaatsen van saturatiepunten). De betere integratie van ons land in het Europees en wereldwijd verkeersnet zal daarbij grote aandacht vergen, omwille van de toename van de intra-Europese handel door de komst van de Europese eenheidsmarkt, van de effecten bij de opening van de Kanaaltunnel en door de groei van de wereldhandel.

* Het streven naar een prijsregeling die, zowel in het personen- als het goederenvervoer, werkelijke kosten met inbegrip van de sociale kosten, zoveel

Dans un système qui respecte le libre choix de transport de l'utilisateur ou du chargeur, il faut mettre celui-ci devant les coûts que son choix entraîne pour la collectivité et devant la rareté relative de l'espace disponible. Comme cette rareté varie fort selon le temps et l'endroit, l'imputation des coûts peut également être différenciée. C'est un élément important qui permettrait d'organiser une utilisation sélective de la voiture, particulièrement en ce qui concerne le trafic domicile — école ou domicile — travail, et d'éviter de mettre en péril l'accessibilité des centres économiques du trafic commercial.

Tout ceci montre qu'une telle approche s'imposera si l'on veut sauvegarder les besoins essentiels de mobilité, auxquels le progrès économique et social est lié, et intégrer le secteur du transport dans l'ensemble des activités sociales de façon harmonieuses.

2. Le Ministère des Communications dans l'optique de la régionalisation

La réforme de l'Etat de 1988 a eu une forte répercussion sur le Département des Communications, par le transfert de nombreuses compétences aux Régions.

2.1. *Compétences demeurées nationales*

Les compétences du département, qui sont restées nationales, comprennent à présent essentiellement: une compétence complète sur l'infrastructure des chemins de fer et de l'aéroport national de Zaventem, une compétence de tutelle sur la S.N.C.B., une compétence de gestion sur la Régie des Voies Aériennes, la Régie des transports Maritimes et le Service Régulateur de la Navigation intérieure, ainsi que les mesures normatives et réglementaires concernant tous les modes de transport et tous les véhicules de transport.

Ce pouvoir normatif et réglementaire consiste plus concrètement, dans:

- * l'établissement de la réglementation générale de la circulation et de la réglementation technique concernant les véhicules de transport;
- * la compétence de réglementation et de régulation du marché en matière de transport rémunéré de personnes et de marchandises;
- * la police du transport et la sécurité de la circulation.

Le pouvoir national détermine donc, conformément aux dispositions et conventions internationales en la matière, le cadre normatif général dans lequel le transport peut s'exercer. En d'autres termes, il règle les conditions d'utilisation de l'infrastructure

mogelijk weerspiegelt. In een systeem waarin de vrije vervoerkeuze van de gebruiker of de verlader wordt geëerbiedigd, dient men deze toch te confronteren met de kosten die zijn keuze voor de gemeenschap met zich brengt, en met de relatieve schaarste aan verkeersruimte. Vermits deze schaarste naar tijd en plaats sterk verschillend is kan ook de kostentoerekening gedifferentieerd zijn. Zij is echter een belangrijk element om een selectief autogebruik totstand te brengen, vooral in het woon-werk en het woon-schoolverkeer, en om te voorkomen dat de goede bereikbaarheid van de economische centra voor het zakelijk verkeer in het gedrang zou komen.

Alle ontwikkelingen wijzen er op dat zulke aanpak onvermijdelijk zal zijn om de essentiële mobiliteitsbehoeften, waaraan de economische en sociale vooruitgang verbonden is, veilig te stellen en het transportwezen op evenwichtige wijze in te bouwen in het geheel van maatschappelijke activiteiten.

2. Het Ministerie van Verkeerswezen in het licht van de regionalisering

De Staatshervorming van 1988 had een belangrijke weerslag op het Departement van Verkeerswezen door de overdracht van tal van bevoegdheden naar de Gewesten.

2.1. *Nationaal gebleven bevoegdheden*

De nationaal gebleven bevoegdheden van het Departement van Verkeerswezen behelzen thans essentieel: een volledige infrastructuurbevoegdheid inzake de spoorwegen en de nationale luchthaven van Zaventem, een voogdijbevoegdheid over de N.M.B.S. en beheersbevoegdheid over de Regie der Luchtwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart, alsmede de normering en reglementering m.b.t. alle vervoertakken en alle verkeersmiddelen.

Deze normering en reglementering houdt meer concreet in:

- * het vaststellen van de algemene reglementering van het verkeer en van de technische reglementering inzake de verkeersmiddelen;
- * de reglementerende en marktordenende bevoegdheid inzake bezoldigd vervoer van personen en goederen;
- * de politie op het vervoer en de veiligheid van het verkeer.

De nationale overheid bepaalt dus, in overeenstemming met de internationale richtlijnen en conventies, het algemeen normerend kader binnen hetwelk de vervoerbedrijvigheid zich kan ontwikkelen. Zij regelt m.a.w. de voorwaarden waaraan moet

mise à la disposition par l'autorité nationale ou les Régions, provinces, communes.

L'activité du Département est non seulement limitée à la promulgation de règlements et de normes mais comprend aussi leur exécution et leur contrôle, surtout dans les cas où en raison de la spécificité de la réglementation et de l'importance minime ou de la spécialisation des missions de contrôle, il s'indique de réunir les deux fonctions en une seule main.

Les compétences nationales restantes auxquelles le budget de 1989 du Ministère des Communications a trait, ne constituent pas le paquet complet de compétences que l'Etat a gardé en vue d'exercer sa mission normative et réglementaire générale en matière de trafic et de transport.

A l'avenir, le transfert des fonctionnaires du Ministère des Travaux publics rassemblera les compétences des deux départements et permettra enfin d'envisager au niveau national une plus grande transparence en faveur de laquelle divers milieux plaident depuis longtemps.

2.2. *Impact de la régionalisation sur le budget 1989 du Département*

Pour faire dans la présentation du budget 1989 une nette distinction entre les crédits avant et après la réforme de l'Etat, les titres I et II du tableau de la loi ont été scindés en deux colonnes pour l'année 1989: la première contient les crédits demandés avant la réforme, la seconde, celle qui constitue les moyens de fonctionnement du Département après la réforme de l'Etat.

En ce qui concerne les dépenses d'investissement, les articles restés nationaux (partie A) sont nettement séparés de ceux qui appartiennent à présent à la compétence des Régions (partie B) et qui contiennent les crédits d'ordonnancement qui en vertu de l'article 61 de la loi du 16 janvier 1989 sont encore à charge du Pouvoir national. Ceux-ci sont chaque fois rendus dans la seconde colonne relative à 1989.

Le budget 1989 du Département s'élève encore à 60.607,9 M de crédits non dissociés pour les compétences demeurées nationales et à 6.533,6 M de crédits d'investissements.

Les montants correspondants de 1988 adaptés s'élevaient respectivement à 80.470,2 M et à 12.221,7 M. La différence est due principalement au transfert des transports urbains et régionaux.

La partie essentielle du budget resté national de 1989 est absorbée par le secteur ferroviaire, à savoir :

worden voldaan om van de door de nationale overheid of de Gewesten, provincies of gemeenten beschikbaar gestelde infrastructuur te kunnen gebruik maken.

De activiteit van het Departement is echter niet alleen beperkt tot het uitvaardigen van reglementen en normen, maar omvat meestal ook de uitvoering en de controle ervan, vooral in die gevallen waar, omwille van de specificiteit van de reglementering en de beperkte omvang en specialisatie van de controleopdrachten, het aangewezen is beide functies in één hand verenigd te houden.

De resterende nationale bevoegdheden waarop de begroting 1989 van het Ministerie van Verkeerswezen betrekking heeft, vormen niet het volledige pakket van bevoegdheden die de Staat heeft behouden met het oog op de uitoefening van zijn algemene normerende en reglementerende opdracht inzake verkeer en vervoer.

In de toekomst zullen, tegelijk met de overheveling van ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken, deze bevoegdheden van de beide Departementen worden samengebracht, en zal op het nationaal niveau eindelijk een grotere doorzichtigheid kunnen worden bereikt, zoals sedert lang in verschillende kringen wordt bepleit.

2.2. *Impact van de regionalisering op de begroting 1989 van het Departement*

Om in de presentatie van de begroting 1989 een duidelijk onderscheid te maken tussen de kredieten vóór en na de Staatshervorming werden voor de titels I en II in de wetstabel voor het jaar 1989 twee kolommen opgenomen: de eerste bevat de aangevraagde kredieten vóór de Staatshervorming, de tweede die welke na de Staatshervorming de werkmiddelen van het Departement blijven uitmaken.

Wat de investeringsuitgaven betreft werden de artikelen die nationaal blijven (deel A) duidelijk onderscheiden van die welke nu tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren (deel B), en waarop de ordonnanceringskredieten voorkomen die krachtens artikel 61 van de wet van 16 januari 1989 nog ten laste vallen van de Nationale Overheid. Deze zijn telkens weergegeven in de tweede kolom m.b.t. 1989.

De begroting 1989 van het Departement behelst, wat de overgebleven nationale bevoegdheden betreft, nog 60.607,9 M niet gesplitste kredieten en 6.533,6 M investeringskredieten.

De overeenkomstige bedragen voor 1988 (aangepast) zijn 80.470,2 M en 12.221,7 M, waarbij het verschil hoofdzakelijk is toe te schrijven aan de overheveling van het stads- en streekvervoer.

Het essentiële deel van de resterende nationale begroting 1989 wordt opgeslorpt door de spoorwegen, nl.:

— 58.062,3 M de crédits non dissociés: (95,7 %).

— 6.496,2 M de crédits dissociés (99,4 %).

Les frais de fonctionnement du Département ont donc été peu influencés par la régionalisation, sauf en ce qui concerne la Marine et la Navigation intérieure, parce que la plupart des activités de ces Administrations sont restées de compétence nationale.

Dépenses de fonctionnement du Ministère des Communications:

(En millions de francs)

	Avant réforme de l'Etat — Voor Staats- hervorming	Après réforme de l'Etat — Na Staats- hervorming
Dépenses du Cabinet. — <i>Kabinetsuitgaven</i>	117,3	117,3
Services du Secrétaire général. — <i>Diensten van de Secretaris generaal</i>	396,8	368,2
Administration du Transport. — <i>Bestuur van het Vervoer</i>	701,6	670,9
Administration de l'Aéronautique. — <i>Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart</i>	3.058,8	507,5
Administration de la Marine et de la Navigation int. — <i>Bestuur der Luchtvaart</i>	852,2	852,2
Total. — <i>Totaal</i>	5.101,6	2.496,0

Par contre, il y a lieu de mentionner que les activités du Département génèrent pour le Trésor des recettes qui sont reprises dans le Budget des Voies et Moyens de l'Etat.

Elles sont estimées à 1.216,9 M et se rapportent principalement:

— à l'indemnité pour l'utilisation de l'espace aérien (Eurocontrol): 698 M (partie Moyens de l'Etat);

— aux droits afférents à la police maritime, à l'inspection Maritime et au jaugeage: 230 M;

— aux cotisations perçues pour le transport rémunéré de marchandises par la route: 236 M;

— aux cotisations perçues pour le transport rémunéré de personnes par la route: 36,5 M;

— à celles-ci il faut encore ajouter les recettes de l'Etat relatives aux timbres fiscaux pour l'immatriculation des véhicules.

2.3. La concertation entre les Ministres compétents pour les Travaux publics et le Transport

La note politique de décembre 1988 a annoncé la création d'une conférence interministérielle comprenant les ministres du Gouvernement national et des Exécutifs régionaux compétents pour les Travaux publics et le Transport sous la présidence du Ministre national des Communications.

— 58.062,3 M niet-gesplitste kredieten (95,7 %).

— 6.496,2 M gesplitste kredieten (99,4 %).

De werkingskosten van het Departement werden, behalve wat het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart betreft, slechts in beperkte mate door de regionalisering beïnvloed, omdat het merendeel van de activiteiten van deze Besturen onder nationale bevoegdheid gebleven is. Deze vaststelling wordt geconcretiseerd in volgende samenvattende tabel.

Werkingsuitgaven van het Ministerie van Verkeerswezen:

(In miljoenen franken)

	Avant réforme de l'Etat — Voor Staats- hervorming	Après réforme de l'Etat — Na Staats- hervorming
Dépenses du Cabinet. — <i>Kabinetsuitgaven</i>	117,3	117,3
Services du Secrétaire général. — <i>Diensten van de Secretaris generaal</i>	396,8	368,2
Administration du Transport. — <i>Bestuur van het Vervoer</i>	701,6	670,9
Administration de l'Aéronautique. — <i>Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart</i>	3.058,8	507,5
Administration de la Marine et de la Navigation int. — <i>Bestuur der Luchtvaart</i>	852,2	852,2
Total. — <i>Totaal</i>	5.101,6	2.496,0

Daartegenover dient vermeld dat de activiteiten van het Departement ook een aantal inkomsten voor de Schatkist genereren die zijn opgenomen in de Rijksmiddelenbegroting 1989.

Zij worden geraamd op 1.216,9 M en hebben voornamelijk betrekking op:

— de vergoeding voor het gebruik van het luchtruim (Eurocontrol): 698 M (deel Rijksmiddelen);

— de rechten verbonden aan de zeevaartpolitie, zeevaartsinspectie en scheepsmeting: 230 M;

— de bijdragen geïnd voor het bezoldigd goederenvervoer over de weg: 236 M;

— de bijdragen geïnd voor het bezoldigd personenvervoer over de weg: 36,5 M;

— hieraan dienen nog toegevoegd de Rijksontvangsten o.v.v. fiscale zegels verbonden aan de inschrijving van voertuigen.

2.3. Het overleg tussen de Ministers bevoegd voor de Openbare Werken en het Verkeer

In de beleidsnota van december 1988 werd de oprichting aangekondigd van een Interministeriële Conferentie, bestaande uit de ministers van de Nationale Regering en van de Gewestelijke Executieven belast met de bevoegdheden inzake de Openbare Werken en het Verkeer.

Cette concertation, présidée par le Ministre national des Communications, a commencé, dès le transfert effectif des compétences et ses travaux en ont démontré la nécessité permanente pour chacun.

Jusqu'à présent, ce sont surtout des dossiers relatifs à l'exécution du transfert des compétences qui ont fait l'objet de cette concertation, et principalement :

- le transfert des participations de l'Etat dans certains parastataux des Ministères des Communications et des Travaux publics;

- la préparation de la dissolution de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux;

- la gestion future des réseaux de télécommunication et de télécontrôle le long des routes et des voies fluviales;

- le transfert du personnel du Fonds des Routes;

- le fonctionnement du Service pour la Promotion des Transports Urbains, en attendant sa dissolution;

- la mise au point d'une proposition réglant les charges du passé (application des articles 57 et 61 de la loi de financement) qui peut servir de base à la discussion au sein du Comité de concertation Gouvernement-Exécutifs;

- la représentation des Régions à l'Institut belge pour la sécurité routière;

- la mise au point d'un projet de coopération en matière de transfert des aéroports régionaux et des aéroports publics;

- l'élaboration d'un projet d'accord de coopération au sujet des voies fluviales et des installations du Bureau de l'Electricité et de l'Electromécanique du Ministère des Travaux publics.

Au cours de cette concertation il a été décidé d'organiser à nouveau un week-end Train-Tram-Bus les 7 et 8 octobre 1989. Toutes les sociétés de transport y participeront de nouveau.

En exécution de la décision du Comité de concertation Gouvernement-Exécutifs, du 9 mai 1989, cette concertation sera poursuivie au sein de la « Conférence inter-ministérielle pour l'infrastructure et la circulation ».

Au fur et à mesure que les problèmes étroitement liés au transfert des compétences sont réglés, cette Conférence accordera plus d'attention à la politique future en matière de circulation et de transport et à la coordination de la planification de la circulation et de l'infrastructure et de la politique de la mobilité.

Dit overleg, onder voorzitterschap van de nationale Minister van Verkeerswezen, is vrijwel onmiddellijk na de effectieve overdracht van de bevoegdheden van start gegaan, en de werkzaamheden hebben de blijvende noodzaak ervan voor iedereen aangetoond.

Hierbij kwamen totnogtoe vooral dossiers aan de orde met betrekking tot de feitelijke uitvoering van de overdracht van bevoegdheden, voornamelijk :

- de overdracht van de aandelen van de Staat in sommige parastatalen van de Ministeries van Verkeerswezen en van Openbare Werken;

- de voorbereiding van de ontbinding van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen;

- het toekomstig beheer van de netwerken van telecommunicatie en telecontrole langs de wegen en waterwegen;

- de overdracht van het personeel van het Wegenfonds;

- de werking van de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer in afwachting van zijn ontbinding;

- de uitwerking van een voorstel tot regeling van de lasten van het verleden (toepassing van de artikelen 57 en 61 van de financieringswet) dat als basis kan dienen voor de bespreking in het Overlegcomité Regering-Executieven;

- de vertegenwoordiging van de Gewesten in het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid;

- de uitwerking van een ontwerp van samenwerkingsakkoord inzake de overdracht van de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden;

- de uitwerking van een ontwerp van samenwerkingsakkoord inzake de waterwegen en de installaties van het Bureau voor Elektriciteit en Elektromechanica van het Ministerie van Openbare Werken.

In dit overleg werd ook besloten om op 7 en 8 oktober 1989 opnieuw een trein-tram-bus-weekend te houden, waaraan opnieuw alle vervoermaatschappijen zullen meewerken.

Ter uitvoering van de beslissing van het Overlegcomité Regering-Executieven van 9 mei 1989 zal dit overleg worden voortgezet en bestendigd in de schoot van een « Interministeriële Conferentie voor Infrastructuur en Verkeer ».

Naarmate de problemen die nauw verbonden zijn met de feitelijke overdracht van bevoegdheden worden geregeld zal deze Conferentie meer aandacht besteden aan het toekomstig beleid inzake verkeer en vervoer als dusdanig, en aan de coördinatie van de verkeers- en infrastructuurplanning en van het mobiliteitsbeleid.

3. L'autonomie de gestion des entreprises publiques dans le domaine des transports

De l'aperçu des compétences demeurées nationales du Département des Communications, il ressort clairement qu'une partie considérable des tâches de ce secteur sont exercées à travers des institutions parastatales sur lesquelles le Pouvoir national exerce soit une compétence de gestion, comme sur la R.V.A., la R.T.M. et le l'O.R.N.I., soit une compétence de tutelle, comme sur la S.N.C.B.

Le service que ces parastataux accomplissent, se distingue dans de nombreux cas du type de services généralement prestés par l'Autorité publique, dont le Département des Communications fournit d'ailleurs des exemples typiques dans la tâche normative et réglementaire exercée par les différentes administrations du Département.

Ces parastataux se caractérisent, en effet, par le fait qu'ils sont chargés de la fourniture d'un service public qui n'est ni gratuit, ni obligatoire pour le citoyen: ils sont face à un usager libre et payant et à ce seul titre, doivent déjà se comporter comme des « entreprises ».

En outre, dans le prolongement du service public qu'elles offrent moyennant paiement, ces entreprises accomplissent un certain nombre d'activités à caractère purement industriel et commercial.

Au fur et à mesure que le marché unique européen se réalise et que, dans ce cadre, un nombre de dispositions monopolistiques et protectionnistes seront abolies, ces entreprises se verront de plus en plus obligées de travailler sur une base commerciale conforme au marché.

Dans ces circonstances, la souplesse nécessaire à pouvoir faire face à la concurrence n'est pas conciliable avec la rigidité et l'uniformité des procédures d'achat et des statuts du personnel que ces entreprises doivent encore respecter comme pour des administrations classiques ayant une tâche réglementaire.

Elles doivent aussi pouvoir tracer et élaborer une stratégie commerciale sans être constamment soumises aux aléas des prises de décision politiques.

C'est pourquoi, l'accord de gouvernement a reconnu la nécessité d'accorder à ces entreprises publiques un nouveau statut leur accordant une plus large autonomie tout en gardant un caractère public. Les principes de cette réforme seront fixés globalement dans une loi pour toutes les entreprises

3. Beheersautonomie van de overheidsbedrijven in het vervoer

Uit het overzicht van de nationaal gebleven bevoegdheden van het departement Verkeerswezen, komt duidelijk naar voor dat een aanzienlijk deel van de taken in deze sector worden uitgeoefend doorheen parastatale instellingen waarover de Overheid hetzij beheersbevoegdheid uitoefent — dit is het geval voor de R.L.W., de R.M.T. en de D.R.B. — hetzij voogdijbevoegdheid, wat het geval is voor de N.M.B.S.

De dienst die door deze parastatalen gepresteerd wordt, onderscheidt zich in een aantal gevallen in belangrijke mate van de klassieke dienstverlening door de Overheid, waarvan het departement Verkeerswezen zelf een aantal typische voorbeelden geeft in de normerende en reglementerende taak die wordt uitgeoefend door de diverse Besturen van het Departement.

Kenmerkend voor deze parastatalen is immers dat de openbare dienstverlening waarmee zij belast zijn niet gratis of verplicht aan de burger verstrekt wordt: zij zijn geconfronteerd met een vrije en betalende gebruiker van deze diensten en moeten zich daarom alleen reeds kunnen gedragen als « bedrijven ».

Bovendien ontwikkelen deze bedrijven in het verlengde van de openbare dienst die zij tegen betaling ter beschikking stellen, een aantal activiteiten in een louter bedrijfsmatige en commerciële sfeer.

Naarmate de verwezenlijking van de Europese eenheidsmarkt en de afbouw, in dit kader, van een aantal monopolistische en protectionistische bepalingen een feit worden, zal de druk op deze bedrijven om op een marktconforme en commerciële basis te werken, nog toenemen.

De soepelheid die nodig is om in deze omstandigheden het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentie, is niet in overeenstemming te brengen met de starheid en de éénvormigheid van aankoopprocedures en personeelsstatuten die deze bedrijven thans nog moeten navolgen, als waren het klassieke Besturen met een reglementerende taak.

Tevens moeten zij in de mogelijkheid gesteld worden om hun bedrijfsstrategie uit te stippelen en uit te werken zonder voortdurend onderworpen te zijn aan de wisselvalligheden van de politieke besluitvorming.

Het regeerakkoord heeft daarom de noodzaak erkend om deze overheidsbedrijven een nieuw statuut te verlenen waardoor zij een grotere beheersautonomie verkrijgen met behoud van het publieke karakter. De beginselen van deze hervorming zullen op een globale wijze bij wet worden vastgelegd voor

concernées. Parallèlement à l'élaboration de ce cadre légal général, il convient déjà de s'interroger sur la situation spécifique des entreprises publiques du département des Communications.

— Il est essentiel de formuler les tâches des entreprises concernées, qui doivent être considérées comme missions de service public. L'existence d'un service public parmi leurs activités est d'ailleurs la justification fondamentale de la nécessité de la présence du pouvoir public dans le capital de l'entreprise.

— C'est précisément en fonction de cette définition qu'il sera possible de conclure avec ces entreprises un « contrat de gestion » précisant les services publics qui doivent être prestés obligatoirement et les rétributions qui sont assurées à l'entreprise.

— Dans le cadre de ce contrat de gestion, il faut accorder une autonomie de gestion la plus large possible, *a fortiori* pour les activités qui sont menées dans les limites de la mission statutaire, mais ne relèvent pas de la mission de service public.

— Le ministre de tutelle exercera son contrôle sur l'exécution du contrat de gestion par l'intermédiaire d'un commissaire du Gouvernement.

Cette autonomie de gestion rendra possible l'amélioration des prestations des entreprises publiques grâce à une gestion plus rationnelle des moyens, qui d'ailleurs conduira à une moindre dépendance des interventions financières à charge du budget de l'Etat.

TRANSPORTS TERRESTRES

4. Les chemins de fer

4.1. Etendue du secteur

En 1988, les chemins de fer ont transporté 143,1 millions de voyageurs et 6.348,5 millions de voyageurs/km, dont 55 % proviennent d'abonnements. Dans ces totaux le trafic international représente respectivement 5,5 et 13,2 %.

Au cours de cette même année, la S.N.C.B. a transporté 65.784.100 tonnes (dont 76,3 % en trafic international) et 7.643,8 millions de tonnes/km. Les industries de l'acier et du fer constituent toujours les principaux clients de la S.N.C.B. pour ce qui concerne le transport de marchandises.

Le réseau compte actuellement (fin 1988) 3.554 km, dont 755 km exclusivement destinés au transport des marchandises; 2.264 km sont électrifiés.

alle betrokken ondernemingen. Parallel met de opmaak van dit algemene wetskader, dringt zich echter nu reeds een ondervraging op over de specifieke situatie van de overheidsbedrijven van Verkeerswezen.

— Essentieel is het formuleren van de taken van de betrokken bedrijven die tot de openbare dienstverlening gerekend moeten worden. De aanwezigheid van openbare dienstverlening in hun activiteiten is immers de fundamentele verantwoording van de noodzaak van de aanwezigheid van de Overheid in het kapitaal van het bedrijf.

— Precies in functie van deze omschrijving, zal het mogelijk zijn met deze bedrijven een « beheersovereenkomst » te sluiten waarin gepreciseerd wordt welke openbare diensten verplicht moeten verleend worden, en welke vergoeding hiervoor aan het bedrijf verzekerd wordt.

— Binnen het kader van deze beheersovereenkomst moet een zo ruim mogelijke beheersautonomie verleend worden, autonomie die *a fortiori* verworven moet zijn voor die activiteiten, steeds binnen de perken van hun statutaire zending, die niet tot de openbare dienstverlening behoren.

— Het toezicht door de voogdijminister zal zich, via een regeringscommissaris, richten op de correcte uitvoering van deze beheersovereenkomst.

Deze beheersautonomie moet het mogelijk maken de dienstverlening door de overheidsbedrijven te verbeteren, en dit met een meer rationele inzet van middelen, die tevens zal leiden tot verminderde afhankelijkheid van financiële tussenkomsten ten laste van de Overheidsbegroting.

VERVOER TE LAND

4. Spoorwegen

4.1. Omvang van de sector

Het reizigersverkeer per spoor bedroeg in 1988, 143,1 miljoen reizigers en 6.348,5 miljoen reizigers/km, waarvan 55 % voortkomend uit abonnementsverkeer. Het aandeel internationaal verkeer beliep resp. 5,5 en 13,2 %.

Het goederenverkeer totaliseerde in 1988, 65.784.100 ton (waarvan 76,3 % internationaal) en 7.643,8 miljoen ton/km. De ijzer- en staalindustrie neemt nog steeds het grootste gedeelte van het N.M.B.S.-goederenverkeer voor haar rekening.

De lengte van het spoorwegnet bedraagt thans (eind 1988) 3.554 km, waarvan 755 km uitsluitend voor goederenverkeer; 2.264 km is geëlektrificeerd.

L'effectif moyen 1988 de la Société s'élevait à 49.701 unités, complétés par 578 stagiaires ONEM (A.R. n 230).

A la date du 1er mai 1989, l'effectif comprenait 47.106 unités, ainsi que 277 stagiaires ONEM.

4.2. Situation de la S.N.C.B.

Les cinq dernières années ont été marquées par l'exécution du plan d'assainissement de la S.N.C.B. imposé par l'A.R. n° 140, dont les effets pour la Société ont été encore renforcés par les mesures budgétaires prises dans le cadre de l'opération « Val Duchesse ».

Il en est résulté un effort considérable pour améliorer la productivité et pour assurer les prestations ferroviaires dans des conditions plus économiques.

Ces efforts peuvent être mis en évidence par le fait que, entre le début des années '80 et nos jours, la réduction — obtenue sans licenciement — de près de 20.000 unités de l'effectif de personnel de la S.N.C.B. a permis de quasiment maintenir l'offre du point de vue quantitatif et, dans plusieurs créneaux, d'accroître la qualité des prestations (plan I.C.-I.R., plan TOP pour les marchandises,).

Sans remettre nullement en cause la nécessité de poursuivre activement la rationalisation interne de la S.N.C.B. devant engendrer de nouvelles économies, il apparaît maintenant opportun d'infléchir la politique afin de permettre à la Société d'aborder la fin de ce siècle dans les meilleures conditions possibles. Il est, en effet, évident que l'avenir des toutes prochaines années sera caractérisé non seulement par une concurrence internationale et intermodale avivée et par l'émergence inéluctable du produit « grande vitesse ferroviaire », mais aussi par la nécessité de revaloriser le rôle du rail — et, au-delà, de tous les transports en commun, afin que les besoins de mobilité, en croissance constante, puissent se réaliser suite à la régionalisation du secteur des transports en commun urbains et vicinaux, cet objectif pourra être pleinement atteint par la mise en place, actuellement recherchée, d'une concertation, d'une coordination et d'une collaboration entre tous les responsables des transports publics.

Pour éviter que les conséquences de la politique budgétaire ne se traduisent par une situation déficitaire permanente ou par une déstructuration des activités de l'entreprise, les actions à mener — certaines, et non des moindres, sont engagées — doivent être :

— d'une part, plus sélectives, pour tenir compte des effets réels des mesures déjà prises ou de celles qui sont programmées;

Het gemiddeld tewerkgesteld effectief van de N.M.B.S. bedroeg in 1988, 49.701 eenheden, aangevuld met 578 R.V.A.-stagiaires (K.B. nr. 230).

Op 1 mei 1989 omvatte het effectief 47.106 eenheden, en waren nog 277 R.V.A.-stagiaires in dienst.

4.2. Toestand van de N.M.B.S.

De jongste vijf jaar werden gekenmerkt door de uitvoering van het saneringsplan dat door het K.B. nr.140 aan de N.M.B.S. werd opgelegd en waarvan de gevolgen voor de Maatschappij nog versterkt werden door de budgettaire maatregelen, die in « Hertoginnedal » werden overeengekomen.

Hiermee is een aanzienlijke inspanning geleverd om de produktiviteit te verbeteren en om de spoorwegprestaties tegen meer economische voorwaarden te verzekeren.

Deze inspanningen worden gestaafd door het feit dat de personeelssterkte van de N.M.B.S. van het begin van de jaren '80 tot heden, met nagenoeg 20.000 man verminderde, en dit zonder afdankingen, waarbij het aanbod kwantitatief zo goed als op peil werd gehouden en in verschillende sectoren de kwaliteit van de prestaties zelfs werd verhoogd (I.C.-I.R.-plan, TOP-plan voor het goederenvervoer,...).

Onverminderd de noodzakelijkheid om de interne rationalisering van de N.M.B.S. actief voort te zetten, om aldus tot nieuwe besparingen te komen, lijkt het ogenblik thans geschikt om het beleid om te buigen en de Maatschappij de gelegenheid te geven zich onder de gunstigste omstandigheden op het einde van deze eeuw voor te bereiden. Het spreekt inderdaad voor zich dat de eerstvolgende jaren zullen gekenmerkt zijn door een aangewakkerde internationale en intermodale concurrentie en door de onafwendbare opkomst van de zeer hoge snelheid, maar ook door de noodzaak om de rol van het spoor en ook van de andere diensten van openbaar vervoer te revaloriseren, om in de steeds groeiende mobiliteitsbehoeften te kunnen voorzien. Ingevolge de regionalisering van het openbaar stads- en streekvervoer zal dit doel volledig bereikt kunnen worden door het totstandkomen van overleg, coördinatie en samenwerking tussen alle verantwoordelijken voor het openbaar vervoer, hetgeen thans nagestreefd wordt.

Om te vermijden dat de gevolgen van het begrotingsbeleid tot een permanente deficitaire toestand of tot een ontwrichting van de activiteiten van de N.M.B.S. zouden leiden, moeten de nodige acties, waarvan een aantal en niet de minst belangrijke reeds zijn aangevat, aan meerdere voorwaarden voldoen :

— enerzijds selectiever zijn om rekening te houden met de werkelijke gevolgen van de reeds genomen of geprogrammeerde maatregelen;

— d'autre part, plus coordonnées, pour pouvoir s'inscrire dans le cadre de relations redéfinies entre l'Etat et le réseau ferroviaire, ce qui doit permettre de mieux assurer la confiance et la clarté et de s'engager sans détour sur le chemin de l'autonomie de gestion et de la « responsabilisation » des parties en présence.

A ce dernier égard, on mettra en exergue que, notamment, sur base d'une programmation quinquennale élaborée par la Société et, sous peu, sur base d'un plan ferroviaire à long terme (« Rail 21 ») en cours d'élaboration, des travaux approfondis préparatoires menés de concert entre l'Etat et la S.N.C.B. visent :

— à définir les obligations de service public auxquelles la Société est soumise et à fixer les objectifs économiques et financiers qu'elle doit atteindre, ceci en tenant compte d'un niveau constant d'interventions financières de l'Etat compatible avec sa capacité d'économie et la volonté de soulager son compte d'exploitation de toutes les charges qui lui sont étrangères;

— à préciser, dans le cadre du projet de loi en préparation relative à l'autonomie des entreprises publiques, les principes et le contenu du futur contrat de gestion, lequel devra reprendre :

a) en ce qui concerne l'Etat, les services publics qu'il impose à la Société, ainsi que les conditions économiques et financières, notamment budgétaires, dans lesquelles elle mènera ses activités;

b) en ce qui concerne la S.N.C.B., les objectifs qu'elle poursuivra en tant qu'entreprise et les moyens — dont elle devrait avoir la liberté du choix — qu'elle mettra en oeuvre pour les atteindre.

Il faut reconnaître que les réductions budgétaires imposées précédemment par l'Etat ont largement anticipé les possibilités réelles d'économie de la S.N.C.B.

Malgré des progrès substantiels, un déficit budgétaire d'exploitation a donc subsisté en 1988; le résultat final global de 1988 s'est finalement soldé par un léger boni (400 millions) grâce à la conclusion de diverses opérations ponctuelles et exceptionnelles et grâce à la constitution du « pool de restructuration », qui prend à sa charge toutes les dépenses d'exploitation « hors cadre » (c'est-à-dire le coût des moyens — essentiellement des frais de personnel — temporairement excédentaires).

Compte tenu de l'octroi d'un crédit de normalisation 1989 équivalent à celui de 1988 (34,2 milliards) et à la poursuite de la gestion financière active (conclusion de nouvelles opérations exceptionnelles, gestion active de la dette) et de la rationalisation interne, les résultats probables de 1989 laissent entre-

— anderzijds beter gecoördineerd zijn, om te kunnen thuishoren in het kader van de opnieuw gedefinieerde betrekkingen tussen de Staat en de spoorwegen, ten einde meer vertrouwen en klaarheid te scheppen en zonder omwegen de weg in te slaan van het autonoom beheer en van de « responsabilisering » van de betrokkenen.

Wat dit laatste betreft, dient te worden onderstreept dat vooral op basis van een door de N.M.B.S. opgesteld vijfjarenplan en van het aanstaande toekomstplan « SPOOR 21 », de Staat en de N.M.B.S. thans diepgaande voorbereidingen treffen, met als doel :

— de verplichtingen van de Maatschappij inzake openbare dienstverlening te bepalen en haar economische en financiële doelstellingen vast te leggen, rekening houdend met een constant niveau van financiële tussenkomsten van de Staat, in overeenstemming met zijn economische draagkracht en met de wil de exploitatierekening van de N.M.B.S. van alle vreemde lasten te bevrijden;

— in het kader van het ontwerp van wet betreffende de beheersautonomie van de overheidsbedrijven dat in voorbereiding is, de beginselen en de inhoud van het toekomstige beheerscontract vast te leggen, en met name :

a) wat de Staat betreft, de openbare dienstverlening die hij aan de Maatschappij oplegt, en de economische en financiële, inzonderheid budgettaire voorwaarden waarin zij haar activiteiten moet uitoefenen;

b) wat de N.M.B.S. betreft, haar doelstellingen als onderneming en de middelen — waarvan zij de vrije keuze zou moeten hebben — die zij zal aanwenden om deze doeleinden te bereiken.

De budgettaire beperkingen die in de voorbije jaren door de Staat werden opgelegd liepen merkkelijk vooruit op de reële besparingsmogelijkheden van de N.M.B.S.

Ondanks de wezenlijke vooruitgang in de saneringsinspanning bleef er dus in 1988 een budgettair exploitatietekort bestaan. Het globale eindresultaat over 1988 bleek uiteindelijk een lichte winst te vertonen (400 miljoen), dank zij het afsluiten van verschillende gerichte en uitzonderlijke verrichtingen en ook door de oprichting van een « herstructureringspool » die alle exploitatie-uitgaven « buiten kader » ten laste neemt (m.n. de tijdelijk excedentaire kosten, hoofdzakelijk personeelskosten).

Rekening houdend met de toekenning van een normaliseringskrediet 1989 gelijk aan dat van 1988 (34,2 miljard), met de voortzetting van een actief financieel beheer (afsluiten van nieuwe uitzonderlijke verrichtingen, actief schuldbeheer) en met de interne rationalisatie, laten de vermoedelijke resulta-

voir une nouvelle amélioration de la situation et de la structure financière de la S.N.C.B.

Celle-ci obtiendra, en outre, au cours de la même année:

- un financement de sa Caisse de Soins de Santé identique à celui du régime commun (intervention à concurrence de 80 % des dépenses en faveur des pensionnés), égal à 3,8 milliards, soit un progrès de près de 1,3 milliards par rapport à 1988;

- comme par le passé une compensation intégrale de ses charges relatives aux pensions du personnel, soit 19,2 milliards en 1989.

Ayant considéré les efforts de rationalisation de gestion réalisés par la Société, on notera ainsi que les diverses interventions financières octroyées par l'Etat, en augmentation relative par rapport au passé, ont pour effet de participer à son redressement général.

En matière de crédits d'investissement, les ordonnancements resteront substantiellement supérieurs aux engagements, de manière à ramener l'encours à des proportions acceptables et à limiter les charges de préfinancement supportées par la S.N.C.B.

Pour ce faire, le budget de 1989 a été établi sur les mêmes bases qu'en 1988 (en neutralisant les effets des opérations de financement alternatif), à savoir:

- crédits d'engagement: 6,4 milliards;
- crédits d'ordonnancement: 9,950 milliards;
- soit, par différence, une nouvelle réduction de l'encours de près de 3,6 milliards.

Une situation plus satisfaisante de l'encours devrait ainsi être obtenue à la fin de 1990. Il serait ainsi ramené à un montant de $\pm$ 11 milliards, dont 3 milliards environ de travaux exécutés en attente de remboursement par l'Etat.

Par ailleurs, en exécution de l'accord de Gouvernement, les chemins de fer bénéficieront en 1989, à concurrence de 3,5 milliards, de la tranche sélective de relance des investissements publics; le montant alloué au rail sera affecté à la modernisation du matériel pour voyageurs (acquisition de caisses intermédiaires pour automotrices break; acquisition d'automotrices du type omnibus).

Au-delà des diverses interventions financières de l'Etat en faveur de l'entreprise ferroviaire, on ne peut passer sous silence l'extrême importance pour l'avenir de la loi-programme du 30 décembre 1988, particulièrement les articles concernant:

ten van 1989 een nieuwe verbetering van de toestand en van de financiële structuur van de N.M.B.S. verhopend.

Bovendien zal de N.M.B.S. in 1989:

- een financiering van haar Kas voor Geneeskundige Verzorging verkrijgen zoals bij het algemeen stelsel (tussenkost ten belope van 80 % van de uitgaven voor gepensioneerden) ten bedrage van 3,8 miljard, hetgeen nagenoeg 1,3 miljard meer is dan in 1988;

- zoals in het verleden een integrale compensatie verkrijgen van de pensioenlasten van het personeel. Voor 1989 is dit 19,2 miljard.

Bij het overlopen van de inspanningen van de Maatschappij op het gebied van de rationalisatie van het beheer mag men stellen dat deze verschillende financiële tegemoetkomingen van de Staat, die vergeleken met vroeger relatief stijgen, tot het algemeen herstel van de N.M.B.S. bijdragen.

Op het vlak van de investeringskredieten blijven de ordonnancements wezenlijk belangrijker dan de vastleggingen, om aldus de uitstaande schuld tot aanvaardbare proporties terug te brengen en de pre-financieringslasten voor de N.M.B.S. te beperken.

Daartoe werd de begroting 1989 op dezelfde basis opgemaakt als in 1988 (met neutralisering van de gevolgen van de alternatieve financiële verrichtingen), namelijk:

- vastleggingskredieten: 6,4 miljard;
- ordonnanceringskredieten: 9,950 miljard;
- waardoor het encours opnieuw met ongeveer 3,6 miljard vermindert.

Aldus moet eind 1990 een meer bevredigende toestand van het encours worden bereikt. Dit encours zou dan zijn teruggebracht tot 11 miljard, waarvan 3 miljard voor uitgevoerde werken waarvoor de terugbetaling door de Staat wordt ingewacht.

Verder zullen de spoorwegen, ter uitvoering van het regeerakkoord, in 1989 ten belope van 3,5 miljard het genot hebben van de selectieve schijf tot heractivering van de overheidsinvesteringen; het bedrag voor de spoorwegen zal worden besteed aan de modernisering van het reizigersmaterieel (aankoop van tussenrijtuigen voor break motorstellen en van omnibus-motorstellen).

Naast de verschillende financiële Staatstegemoetkomingen ten voordele van het spoorwegbedrijf mag ook het groot belang voor de toekomst van de programmawet van 30 december 1988 niet over het hoofd worden gezien, meer bepaald de artikelen betreffende:

— l'assainissement et la restructuration du bilan de la S.N.C.B.;

— la droit d'aliénation qui lui est conféré;

— la faculté qui lui est accordée de conclure des opérations de financement alternatif.

Toutes les dispositions légales ainsi introduites ont pour but de mettre la Société dans une meilleure situation financière et d'élargir l'autonomie de gestion dont elle souhaite, d'ailleurs légitimement disposer, de manière à pouvoir poursuivre son redressement financier, dynamiser sa gestion et, donc, mieux répondre aux objectifs budgétaires qui lui ont été assignés.

L'esprit dans lequel elles devront être exécutées constitue une réelle préfiguration des nouvelles relations qui s'instaureront définitivement entre l'Etat et la S.N.C.B. lorsque le projet relatif au statut des entreprises publiques aura été adopté.

Restructuration du bilan

Si, dans le passé, certains mécanismes permettaient à la Société de couvrir une partie de ses besoins d'investissement par des fonds propres, ils ont progressivement disparu; de la sorte, la Société était devenue entièrement dépendante des crédits de l'Etat, y compris pour les investissements de renouvellement, puisque, pour les investissements financés par subsides, les règles comptables et fiscales n'autorisent pas la constitution d'amortissement.

Aussi, pour modifier cette situation, la loi-programme a permis un accroissement important du capital de la S.N.C.B. :

— dans l'immédiat (31 décembre 1988), en convertissant des créances de l'Etat, ce qui donne à la Société la garantie qu'elle dispose en propre et de façon permanente de ces capitaux prêtés; l'opération porte sur un montant supérieur à 25 milliards;

— dans les années à venir (et ce à partir du 1^{er} janvier 1989), en convertissant au fur et à mesure les crédits d'investissement de l'Etat; ceux-ci n'ayant plus la qualité de « subsides en capital », la Société sera amenée à pratiquer les amortissements normaux sur les biens immobilisés et donc à reconstituer les fonds d'origine.

Grâce à cette modification dans les relations financières structurelles entre l'Etat et la Société, une plus grande autonomie apparaîtra progressivement dans les décisions d'investissement de renouvellement; à long terme, l'Etat ne devrait plus intervenir que dans le financement des grands travaux de modernisation ou d'extension, et ne le faire que par l'apport de

— de la sanering en de herstructurering van de balans van de N.M.B.S.;

— het haar toegekende recht van vervreemding;

— haar recht om alternatieve financiële verrichtingen uit te voeren.

Al deze wetsbepalingen hebben tot doel de financiële toestand van de Maatschappij te verbeteren en haar een ruimere beheersautonomie toe te kennen waarover zij, overigens terecht, wenst te beschikken ten einde haar financieel herstel te kunnen voortzetten, haar beheer dynamischer te maken en, bijgevolg beter te beantwoorden aan de haar toegewezen budgettaire doelstellingen.

De geest waarin zij dienen te worden uitgevoerd is werkelijk een voorproef van de nieuwe betrekkingen die tussen de Staat en de N.M.B.S. definitief tot stand zullen komen wanneer het ontwerp betreffende het statuut van de overheidsbedrijven zal zijn aangenomen.

Herstructurering van de balans

Door het geleidelijk verdwijnen van bepaalde mechanismen waarbij de Maatschappij een deel van haar investeringsbehoeften met eigen fondsen kon dekken was de maatschappij geheel afhankelijk geworden van de staatskredieten ook zelfs voor vernieuwingswerken, aangezien voor de investeringen gefinancierd door toelagen de fiscale en boekhoudregels geen afschrijvingen voor de financiering van vernieuwingen toestaan.

Om deze situatie te wijzigen heeft de programmawet dan ook een aanzienlijke verhoging van het kapitaal van de N.M.B.S. mogelijk gemaakt, met name:

— onmiddellijk (31 december 1988), door de schuldvorderingen van de Staat om te zetten, wat de maatschappij de waarborg biedt permanent over die geleende kapitalen (voor meer dan 25 miljard) in eigendom te kunnen beschikken;

— in de komende jaren (vanaf 1 januari 1989), door de investeringskredieten van de Staat geleidelijk om te zetten; aangezien deze de hoedanigheid van « kapitaalsubsidies » niet meer hebben, zal de maatschappij ertoe gebracht worden de normale afschrijvingen op de onroerende goederen toe te passen en aldus het oorspronkelijke vermogen opnieuw samen te stellen.

Dank zij die wijziging in de structurele financiële betrekkingen tussen de Staat en de Maatschappij zal deze geleidelijk een grotere autonomie verkrijgen in de beslissingen inzake vernieuwingsinvesteringen; op langere termijn zou de Staat in de financiering van de investeringen nog slechts moeten tussenbeide komen voor grote moderniserings- of uitbreidingswerken,

capitaux, sans se substituer aux organes de gestion dans l'exécution des programmes, qui, eux, resteront bien sûr à convenir entre l'Etat et la Société.

Droit d'aliénation des biens immobiliers

La S.N.C.B. est dorénavant autorisée à aliéner, à son profit, selon les règles du droit commun, les biens immeubles appartenant à l'Etat et dont elle a la jouissance.

Elle est ainsi mise dans des conditions favorables pour tirer le meilleur parti de son patrimoine immobilier, d'une part, en agissant directement et plus rapidement et, d'autre part, en pouvant participer à des opérations de promotion immobilière sur des terrains jouxtant les installations ferroviaires.

Cette mesure élargit également l'autonomie de la Société et doit lui permettre de réaliser une mobilisation de ressources actuellement mal utilisées.

Formules de financement alternatif

Dans le passé, les besoins de financement propre de la S.N.C.B. étaient quasiment exclusivement assurés au moyen d'emprunts, conclus dans le cadre d'autorisations légales.

Actuellement, les formules de financement par leasing, sale and rent back, sale and lease back ou autres présentent de nombreux avantages.

La loi-programme permet à la S.N.C.B. d'en profiter dorénavant.

Sur cette base, la Société:

- a déjà conclu une opération de sale and rent back portant sur un montant de 3 milliards;
- a déjà conclu une opération de sale and lease back portant sur un montant de 1,350 milliards;
- envisage et négocie pour l'heure la conclusion de nouvelles opérations de sale and lease/rent back.

Par ailleurs, une formule alternative sera sans doute retenue pour assurer le financement des investissements de relance sélective.

4.3. Le projet T.G.V.

Il paraît important de souligner une nouvelle fois la nécessité pour notre pays, de participer à ce projet de dimension européenne.

en zullen alleen nog door de inbreng van kapitalen en niet meer door in de plaats te treden van de beheersorganen in de uitvoering van de programma's die vanzelfsprekend tussen de Staat en de Maatschappij moeten worden overeengekomen.

Recht tot vervreemding van de onroerende goederen

Voortaan is de N.M.B.S. gemachtigd ten eigen bate, overeenkomstig de regels van het gemeen recht, de onroerende goederen die aan de Staat behoren en waarvan zij het genot heeft, te vervreemden.

Zij wordt aldus in een voordelige positie geplaatst om haar onroerend vermogen beter te benutten door rechtstreekser en sneller te handelen en ook door deel te nemen aan bouwontwikkelingsprojecten op gronden die palen aan de spoorweginstallaties.

Deze maatregel dient te worden geplaatst in de ruimere context van de autonomie van de Maatschappij en moet haar de mogelijkheid geven te beschikken over hulpmiddelen die thans slecht benut worden.

Formules van alternatieve financiering

In het verleden kon de N.M.B.S. steeds in haar eigen financiële behoeften voorzien door het aangaan van leningen die wettelijk werden toegestaan.

Momenteel zijn er financieringsformules zoals leasing, sale and rent back, sale and lease back, e.a. die talrijke voordelen opleveren.

De programmawet biedt de N.M.B.S. de mogelijkheid om voortaan ook van deze voordelen te genieten.

Op basis daarvan heeft de Maatschappij:

- reeds een « sale and rent back »-verrichting voor een bedrag van 3 miljard aangegaan,
- nog een andere « sale and lease back »-verrichting voor een bedrag van 1,350 miljard afgesloten en
- overweegt en onderhandelt zij op het ogenblik over het aangaan van nieuwe « sale and lease/rent back »-verrichtingen.

Verder zal waarschijnlijk een alternatieve formule gekozen worden voor de financiering van de investeringen tot selectieve relance.

4.3. Het S.S.T.-project

De betekenis van onze deelname aan dit project van Europees belang dient eens te meer te worden onderstreept.

Cette fin de siècle semble en effet devoir être caractérisée par un développement considérable des déplacements, tant des personnes que des marchandises, sur le plan mondial. La disparition progressive des frontières entre les pays d'Europe occidentale, l'émergence de nouvelles puissances économiques, aujourd'hui en Asie, demain peut-être en Amérique latine et en Afrique, les profondes transformations politiques et, bientôt sans doute, économiques qui apparaissent dans les pays d'Europe de l'Est, sont autant de facteurs de multiplication des échanges internationaux, et donc des besoins de transport.

Les transports de personnes intercontinentaux ou à très longue distance, se feront évidemment par la voie aérienne. Le mouvement est déjà bien amorcé, avec une croissance de ce secteur de 7 à 10 % chaque année. Sans atteindre véritablement une situation de saturation, l'espace aérien devient de plus en plus encombré, et les infrastructures aéroportuaires existantes sont utilisées de façon intensive. Il est certain que, dans dix ou quinze ans, le système aérien connaîtra de sérieuses difficultés à satisfaire complètement une demande trois ou quatre fois supérieure à celle d'aujourd'hui.

On peut donc s'attendre à ce que, dans ce contexte, les déplacements à l'intérieur de l'Europe, à moyenne et longue distance, ne puissent être assurés que par le recours aux modes de transport terrestre, pour autant qu'ils offrent des conditions de rapidité, de sécurité et de capacité qui les rendent compétitifs. Et c'est bien là que le système de trains à grande vitesse trouve toute sa justification, pour ne pas dire sa nécessité.

Parti d'un projet fragmentaire — la liaison Paris-Bruxelles-Cologne — le T.G.V. européen reliera dans l'avenir la plupart des grandes villes européennes. Les projets et les études se multiplient dans la plupart des pays d'Europe, et le temps viendra où, en une journée, ou en une nuit, un belge pourra se rendre, par chemin de fer, dans n'importe quelle grande ville européenne, qu'elle soit au nord ou au sud, à l'est ou à l'ouest.

Ce réseau se construira avec ou sans la Belgique; il va sans dire que notre prétention au statut de capitale européenne pour Bruxelles serait bien compromise si, pour diverses raisons, les conditions nécessaires à la circulation de trains rapides devaient être refusées.

Sans doute, dans ce domaine comme ailleurs, faut-il veiller à ce que l'insertion des voies rapides respecte autant que possible l'environnement. Un équilibre doit être recherché entre les avantages que procure globalement le T.G.V. (moindre pollution générale, moindre consommation d'énergie, rapidité, capacité, sécurité, liaison directe avec les centres urbains, ...)

Op het einde van deze eeuw stellen wij in heel de wereld een enorme toename vast van de verplaatsingen, zowel van personen als van goederen. Het geleidelijk wegvallen van de grenzen tussen de landen van West-Europa, de opkomst van nieuwe economische machtsblokken in Azië en wellicht later in Latijns-Amerika en Afrika en de diepgaande politieke en later zeker ook economische hervormingen in Oost-Europa zijn factoren te meer die kunnen leiden tot het verder opvoeren van de internationale uitwisselingen en ook van de vervoerbehoefden die daaruit voortspuiten.

Het personenvervoer tussen de continenten of op zeer lange afstand zal vanzelfsprekend verder met het vliegtuig gebeuren. Deze evolutie zet zich steeds verder door, met een jaarlijkse groei van 7 tot 10 %. Alhoewel hier nog geen situatie van verzadiging is bereikt wordt het luchtruim toch steeds meer ingenomen en worden de bestaande luchthaveninfrastructuren reeds zeer intensief gebruikt. Het is zeker dat binnen tien of vijftien jaar het luchtvervoer ernstige moeilijkheden zal ondervinden om te kunnen voldoen aan een vraag die drie tot viermaal hoger ligt dan vandaag.

In deze context kan men er zich dus aan verwachten dat de verplaatsingen op middellange en lange afstand binnen Europa alleen zullen mogelijk zijn met behulp van vervoermiddelen te land, voor zover die kunnen voldoen aan de vereisten van snelheid, veiligheid en capaciteit en op competitieve wijze kunnen ingeschakeld worden. Het snelspoorsysteem vindt in deze gedachtengang zijn verantwoording en zijn noodzakelijkheid.

Daar waar het project oorspronkelijk heel fragmentair was en beperkt bleef tot de verbinding Parijs-Brussel-Keulen zal de toekomstige Europese S.S.T. het merendeel van de Europese grote steden met elkaar verbinden. In de meeste Europese landen komen steeds meer studies en projecten op gang. Zo zal ook het ogenblik komen dat de Belg zich per trein in één dag of in één nacht in gelijk welke richting naar om het even welke grote Europese stad zal kunnen begeven.

Dit net zal er zeker komen, met of zonder Belgische deelname; onze aanspraak op « Brussel, hoofdstad van Europa » zou echter sterk in het gedrang komen indien hier, om uiteenlopende redenen, niet zou worden voldaan aan de noodzaak om snelspoorverkeer mogelijk te maken.

Ongetwijfeld moet er, zoals ook op andere domeinen, worden over gewaakt dat de aanleg van snelle lijnen zoveel mogelijk gebeurt met respect voor de omgeving. Er dient een evenwicht gevonden tussen de globale voordelen van de S.S.T. (minder verontreiniging, minder energieverbruik, snelheid, capaciteit, veiligheid, rechtstreekse verbinding tussen de

et les atteintes à l'environnement (bruit, paysage, expropriations, ...).

Cette recherche se fera — et les résultats des études d'impact sur l'environnement seront une aide précieuse — en adaptant le tracé des lignes nouvelles en fonction notamment des infrastructures existantes (liaison aux voies existantes ou aux routes et autoroutes), et en prévoyant des mesures de protection souhaitables ou raisonnables (barrières anti-bruit, déblais, tunnels, ...)

On ne perdra cependant pas de vue que, si l'on se place sur un plan global, les avantages écologiques du T.G.V. par rapport à la voiture sont indéniables, surtout si l'on veut tenir compte des répercussions qu'entraîneraient les adaptations d'infrastructure routière auxquelles en l'absence du train, il faudrait se résoudre à procéder.

En ce qui concerne l'association de la Belgique et de la S.N.C.B. au réseau de liaisons ferroviaires à grande vitesse, il convient de relever que, dans les toutes prochaines semaines, un dossier complet, comprenant tout à la fois :

- une analyse fouillée de l'économie et de la rentabilité interne du projet;

- les résultats des études d'impact du projet sur l'environnement actuellement en cours d'achèvement et

- les répercussions attendues sur le plan socio-économique,

sera soumis au Gouvernement et aux Exécutifs régionaux, chacun en ce qui les concerne, afin de pouvoir dégager, avant la fin de l'été, une position de principe définitive à l'endroit de la totalité du projet.

La prise de celle-ci apparaît maintenant comme urgente vu les décisions fermes retenues par nos partenaires (français, britanniques et allemands) en matière de réalisation de nouvelles infrastructures sur leur territoire et compte tenu des avantages qui découleront pour la Belgique et la S.N.C.B. d'une mise en service aussi concomitante que possible de tout le réseau reliant Paris et Bruxelles à Londres via le tunnel sous la Manche.

Une telle décision sera également de nature à renforcer la position des industriels belges dans la négociation finale des marchés de fourniture du matériel à grande vitesse.

Sans préjuger les conclusions qui seront tirées de toutes les études et analyses actuellement en voie d'achèvement, il est cependant d'ores et déjà évident que si une circulation de trains à grande vitesse sur lignes existantes de la S.N.C.B. s'avérerait nécessaire pendant quelque temps — entre la mise en service

stadscentra ...) en de aantasting van het leefmilieu door lawaaihinder, landschapverstoring, onteigeningen ...

Dit wordt nagestreefd door de aanpassing van de nieuwe tracés op grond van de bestaande infrastructuur (nauw aansluiten bij de bestaande sporen of bij gewone wegen of autowegen), en door de nodige of wenselijk geachte beschermingsmaatregelen te nemen (geluidsschermen, bermen, tunnels). De resultaten van de milieueffectrapporten zullen bij dit streven een belangrijke hulp zijn.

Globaal beschouwd mogen echter ecologische voordelen van de S.S.T. t.o.v. de auto niet over het hoofd worden gezien, zeker niet wanneer men rekening wil houden met de gevolgen van de aanpassingen aan de weginfrastructuur die zouden nodig zijn wanneer de S.S.T.-infrastructuur zou worden aangelegd.

Inzake de deelname van België en de N.M.B.S. in het totstandkomen van een net van supersnelle spoorwegverbindingen zij opgemerkt dat, in de eerstkomende weken een volledig dossier bevattende :

- een grondige analyse van de economie en de interne rentabiliteit van het project;

- de uitslagen van het milieu-effect onderzoek dat weldra zal klaar zijn en

- de verwachte sociaal-economische gevolgen,

voorgelegd zal worden aan de Regering en aan de Gewestelijke Executieven, opdat zij, ieder wat hen betreft, vóór het einde van de zomer, een definitief principieel standpunt m.b.t. het gehele project zouden kunnen innemen.

Het innemen van dat standpunt is nu wel dringend, gelet op de beslissingen van onze Franse, Britse en Duitse partners inzake verwezenlijking van nieuwe infrastructuur op hun grondgebied en gelet op de voordelen voor België en de N.M.B.S. van een zo gelijktijdig mogelijke indienststelling van het hele net dat Parijs en Brussel met Londen via de Kanaaltunnel verbindt.

Een dergelijke beslissing zal ook van die aard zijn dat de positie van de Belgische industriëlen bij de slotonderhandelingen over de overheidsopdrachten betreffende de levering van supersnel rijdend materieel wordt versterkt.

Zonder vooruit te lopen op de aanstaande conclusies uit al de in het eindstadium verkerende onderzoeken en analyses, is het nu al duidelijk dat, mocht het verkeer van supersnelle treinen op de bestaande lijnen van de N.M.B.S. gedurende enige tijd (tussen de inbedrijfstelling van de Kanaaltunnel en de

du tunnel sous la Manche et des nouvelles lignes françaises et l'achèvement de la ligne nouvelle sur le territoire belge —, celle-ci pénalisera sensiblement les performances en temps des liaisons vers Paris et Londres et, en conséquence, nuira de façon significative à la rentabilité du projet global et de la partie belge de celui-ci au premier chef.

Comme c'est précisément la bonne rentabilité de la partie du projet située entre Bruxelles et la frontière française qui assure la rentabilité de l'ensemble du réseau « belge », on se doit de constater dès à présent que toute autre solution que la création, à cet endroit, d'un site indépendant permettant une vitesse de 300 km/h, outre le fait qu'elle entraînerait des impossibilités techniques d'exploitation, met gravement en péril l'économie interne du projet. Cet élément très important devra être sérieusement pris en considération dans les décisions qui interviendront à court terme.

En exécution de la décision de la Commission de la C.E. du 22 décembre 1987, l'on procède actuellement à une étude thématique de l'ensemble du projet T.G.V. Londres/Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam.

L'étude comprendra une analyse comparative des avantages et des inconvénients résultant de l'utilisation de différents moyens de transport (train, avion, auto, autocar) et démontrera la répercussion de la réalisation ou non des parties belges et néerlandaises du projet.

Feront l'objet d'une attention particulière, les facteurs : utilisation de l'espace, pollution de l'air, nuisance sonore, sécurité et consommation de l'énergie.

L'étude comprendra aussi une description détaillée des avantages et des inconvénients du projet aux niveaux international, belge et régional et ce dans la perspective de 1995-2000 (peu de temps après la réalisation du projet) et dans celle de l'an 2015.

L'on partira de l'hypothèse de la réalisation complète du projet tel qu'il a été fixé le 26 octobre 1987 à Bruxelles par les Ministres des Transports des pays concernés.

En plus de la proposition de base, l'on examinera aussi les variantes dont les conséquences diffèrent considérablement dans le cadre de cette étude thématique.

L'étude a débuté le 1^{er} mai 1989 et sera achevée le 30 septembre 1989.

4.4. La plan d'avenir « RAIL 21 »

La Direction de la S.N.C.B. a établi un schéma général du plan d'avenir à long terme « Rail 21 ». Ce rapport qui portera sur les trois grandes activités

nieuwe Franse lijnen en de afwerking van de nieuwe lijn op Belgisch grondgebied) nodig blijken, zulks de tijdprestaties van de verbindingen naar Parijs en Londen merkkelijk nadelig zou beïnvloeden en bijgevolg in belangrijke mate afbreuk zou doen aan de rendabiliteit van het globale project, en vooral het Belgisch gedeelte ervan.

Aangezien precies de goede rendabiliteit van het gedeelte tussen Brussel en de Franse grens de rendabiliteit van het gehele « Belgische » net waarborgt, zou elke andere oplossing voor dit vak dan de aanleg van een eigen bedding voor 300 km/uur niet alleen vrijwel onmogelijke technische exploitatievoorwaarden met zich brengen, maar ook de interne economie van het project ernstig in gevaar brengen. Bij de beslissingen die binnenkort moeten volgen, zal dit uiterst belangrijk gegeven zeker in overweging moeten worden genomen.

Ten slotte wordt thans, ter uitvoering van een besluit van de EG-Commissie van 22 december 1987, een thematische studie uitgevoerd over het geheel van het snelspoorproject Londen/Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam.

Deze studie zal een vergelijkende analyse bevatten van de voor- en nadelen die voortvloeien uit het gebruik van verschillende transportmiddelen (trein, vliegtuig, auto, autocar) en de weerslag aantonen van het al of niet realiseren van het Belgisch en Nederlands deel van het project.

Hierbij zal in het bijzonder worden gelet op de factoren: gebruik van de ruimte, luchtverontreiniging, geluidshinder, veiligheid en energieverbruik.

De studie zal een nauwkeurige beschrijving bevatten van de voor- en nadelen van het project op internationaal, Belgisch en regionaal vlak, en zulks in het perspectief van 1995-2000 (kort na de voltooiing van het project) en van het jaar 2015.

Daarbij zal bij wijze van veronderstelling worden uitgegaan van de volledige realisatie van het project zoals het omschreven werd door de Ministers van Verkeer van de betrokken landen op 26 oktober 1987 te Brussel.

Naast het basisvoorstel zullen ook die varianten worden onderzocht waarvan de gevolgen aanzienlijk verschillend zijn in het kader van deze thematische studie.

Dit onderzoek nam een aanvang op 1 mei 1989 en zal op 30 september 1989 beëindigd zijn.

4.4. Het toekomstplan « SPOOR 21 »

Door de Directie van de N.M.B.S. werd een algemeen schema van het lange termijnplan « SPOOR 21 » opgesteld. Dit verslag, dat de drie grote activitei-

de la SNCB (voyageurs, marchandises par wagons complets et envois de détail), sera subdivisé en cinq grands chapitres :

1° L'évolution du contexte économique et social : évolution passée (1970-1988) et projection à l'horizon 2010-2020 des principales grandeurs macro-économiques explicatives du transport (population active, P.N.B. etc.) et des besoins globaux de transport qui en résultent.

2° Les avantages du rail pour la collectivité par rapport à ses principaux concurrents : consommation d'espace, pollution, sécurité, consommation d'énergie, etc.

3° Le marché du transport ferroviaire : situation actuelle et mesures à prendre en vue d'accroître le trafic ferroviaire et ses parts de marché.

4° L'offre ferroviaire : modifications importantes à prévoir à l'offre ferroviaire et grands projets à réaliser durant les années nonante et début des années 2000, notamment en matière d'infrastructure : T.G.V. nord, desserte des grandes agglomérations, relations intervilles, transports combinés, etc.

5° Propositions de la S.N.C.B. et conclusions : synthèses des principaux projets ferroviaires et propositions de mesures d'accompagnement à prendre par l'Etat en matière d'aménagement du territoire, de fiscalité, de financement des investissements ferroviaires, etc.

Le travail a été réparti en trois groupes (pour chacun des principaux secteurs d'activité) animés conjointement par des représentants des Départements Marketing-Ventes et Transport, qui bénéficient également de la collaboration des différents services techniques de la Société. Ces groupes sont actuellement à l'oeuvre et des réunions de coordination sont périodiquement organisées.

L'objectif poursuivi est de pouvoir disposer d'un premier projet de rapport fin août de façon à pouvoir présenter au C.A. de la S.N.C.B. un premier rapport d'orientation en septembre/octobre prochain. Compte tenu des délais relativement courts, tous les points ne pourront être traités en détail. Des études ultérieures seront encore nécessaires, de même que des échanges de vues avec les instances nationales, régionales et locales.

Le document définitif qui en résultera devra ensuite servir de fil conducteur pour l'élaboration détaillée des plans d'entreprise pour les 2 ou 3 prochaines décennies.

5. Transport de personnes et de marchandises par la route

5.1. Etendue du secteur

Le transport de marchandises par la route est le mode de transport terrestre le plus important.

ten van de N.M.B.S. zal behandelen (reizigers, volledige wagenladingen en stukgoedzendingen) zal zijn onderverdeeld in vijf grote hoofdstukken :

1° De evolutie van de economische en sociale context : de voorbije evolutie (1970-1988) en de voorspellingen voor 2010-2020 van de voornaamste macro-economische grootheden die het vervoer verklaren (bevolking, actieve bevolking, B.N.P., enz.) en van de globale vervoerbehoefden die eruit voortvloeien.

2° De voordelen van de spoorweg voor de gemeenschap t.o.v. de voornaamste concurrenten : ruimtebeslag, verontreiniging, veiligheid, energieverbruik, enz.

3° De markt van het spoorwegvervoer : huidige stand en vereiste maatregelen om het spoorverkeer en zijn aandeel in de markt te doen stijgen.

4° Het aanbod van de spoorwegen : belangrijke wijzigingen die aan het aanbod van de spoorwegen moeten worden aangebracht en grote infrastructuurprojecten die in de jaren '90 en in het begin van de volgende eeuw moeten worden uitgevoerd : S.S.T.-Noord, bediening van de grote agglomeraties, interstedelijke verbindingen, gecombineerd vervoer, enz.

5° Voorstellen van de N.M.B.S. en conclusies : synthese van de voornaamste spoorwegprojecten en voorstellen van begeleidingsmaatregelen die de Staat moet nemen inzake ruimtelijke ordening, fiscaliteit, financiering van de spoorinvesteringen, enz.

De uitvoering van de opdracht werd verdeeld onder drie groepen (voor ieder van de voornaamste sectoren van de activiteit), geleid door vertegenwoordigers van de Departementen Marketing-Verkoop en Transport en waaraan ook de verschillende technische diensten van de Maatschappij meewerken. Die groepen zijn met hun opdracht bezig en houden op geregelde tijdstippen coördinatievergaderingen.

Het is de bedoeling tegen einde augustus 1989 over een eerste ontwerp van verslag te beschikken om in september/oktober a.s. een eerste oriëntatieverslag aan de Raad van Bestuur van de N.M.B.S. te kunnen voorleggen. Rekening houdend met de betrekkelijk korte termijn, kan niet voor alle punten in bijzonderheden worden getreden. Daardoor zullen nog verdere studies noodzakelijk zijn. Ten slotte wordt ook een bespreking met de nationale, gewestelijke en lokale overheden in het vooruitzicht gesteld.

Het einddocument zal moeten dienen als leidraad voor de uitwerking van ondernemingsplannen voor de twee of drie komende decennia.

5. Personen- en goederenvervoer over de weg

5.1. Omvang van de sector

Het goederenvervoer over de weg is de voornaamste verkeersdrager in het vervoer te land.

En 1987, le transport par véhicules utilitaires belges s'est élevé à 354,5 millions de tonnes et à 21.283 millions de tonnes/km. Les transporteurs professionnels belges prennent une part de plus en plus grande dans le transport total par la route, due à la croissance du trafic international. En 1986, cette part s'élevait à 47 % du tonnage et à 57 % des tonnes/km.

Au début de 1988, notre pays comptait 7.773 entreprises professionnelles de transport, dont les 2/3 avaient 1 à 4 véhicules; cette proportion de petites entreprises diminue toutefois d'année en année, à la suite de la concentration d'entreprises, et de l'agrandissement d'échelle.

Ces entreprises exploitent un parc de 68.614 véhicules utilitaires d'une charge utile moyenne de 17 tonnes.

Le secteur compte actuellement 55.000 à 57.000 travailleurs, dont 31.500 salariés et appointés.

En 1987, les autocars belges du transport irrégulier ont transporté près de 10 millions de voyageurs (4.332 millions voyageurs/km et 116,4 millions véhicules/km). Le secteur comptait 656 entreprises d'autocars totalisant 2.633 véhicules.

Enfin, au début de 1988 il y avait 1.829 exploitants de taxis (dont 869 à Bruxelles) possédant 3.744 véhicules (dont 1.558 à Bruxelles).

5.2. Mesures communes au niveau européen

Diverses mesures sont prises ou sont envisagées pour le transport par route, tant de marchandises que de voyageurs.

C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 1989, un contrôle européen uniforme des temps de conduite et de repos a été instauré pour le transport par route. Cette mesure stipule que chaque année au moins 1 % de toutes les prestations journalières feront l'objet d'un contrôle, dont un minimum de 15 % sur les routes et 25 % dans les entreprises. Cela revient à dire que l'Administration des Transports a intensifié ses contrôles en collaboration avec les autres instances compétentes. L'importance de tout ceci se situe aussi bien dans le domaine de la sécurité routière que dans celui des conditions concurrentielles.

Toujours au niveau européen, les conditions d'accès à la profession de transporteur routier ont également été rendues plus sévères.

En matière de fiabilité, les infractions graves et répétées aux temps de conduite et de repos, à la sécurité routière, à la sécurité des véhicules, aux conditions salariales et de travail ainsi qu'aux dimen-

In 1987 bereikte het vervoer met Belgische voertuigen een omvang van 354,5 miljoen ton en 21.283 miljoen ton/km. De Belgische beroepsvervoerders hebben een stijgend aandeel in het totale goederenvervoer over de weg, hetgeen samenhangt met het groeiend internationaal karakter. In 1986 bedroeg dit aandeel 47 % in tonnenmaat en 57 % in ton/km.

Begin 1988 telde ons land, wat het beroepsvervoer betreft, 7.773 transportbedrijven, waarvan 2/3 met 1 tot 4 voertuigen, een aandeel dat echter door de concentratie van de ondernemingen en de schaalvergroting steeds kleiner wordt.

Deze bedrijven exploiteren een park van 68.614 bedrijfsvoertuigen met gemiddeld 17 ton laadvermogen.

Het aantal tewerkgestelden in het beroepsvervoer bedraagt thans 55 à 57.000, waarvan 31.500 loon- en weddetrekkenden.

In 1987 werden met Belgische autocars in het ongeregeld vervoer ca. 10 miljoen reizigers vervoerd (4.332 miljoen reizigers/km en 116,4 miljoen voertuig/km). De sector telde 656 autocarbedrijven met 2.633 voertuigen.

Tenslotte waren er begin 1988, 1.829 taxi-exploitanten (waarvan 869 in Brussel) met 3.744 voertuigen (waarvan 1.558 te Brussel).

5.2. Europese gemeenschappelijke maatregelen

Zowel voor het goederen- als voor het reizigersvervoer over de weg zijn verschillende gemeenschappelijke maatregelen genomen of in het vooruitzicht gesteld.

Zo is vanaf 1 januari 1989 een in Europa uniforme controle op de toepassing van de rij- en rusttijden in het wegvervoer ingesteld. Daarin wordt vastgelegd dat elk jaar ten minste 1 % van alle dagprestaties wordt gecontroleerd, waarvan minimaal 15 % langs de weg en 25 % in de ondernemingen. Dit komt neer op een meer intensieve controle door het Bestuur van het Vervoer, in samenwerking met de andere bevoegde instanties. Het belang hiervan situeert zich zowel op het stuk van de verkeersveiligheid als van de concurrentievoorwaarden.

Eveneens op Europees vlak werd dit jaar de bestaande toegang tot het beroep in het wegvervoer verstrengd.

Inzake de betrouwbaarheid kunnen voortaan zware en herhaalde overtredingen op de rij- en rusttijden, de verkeersveiligheid, de veiligheid van de voertuigen, loon- en arbeidsvoorwaarden en op de

sions et aux poids peuvent désormais entraîner le retrait des autorisations.

Pour les moyens financiers des entreprises de transport, un seuil minimal de 3.000 Ecu par véhicule ou de 150 Ecu par tonne de poids maximal autorisé ou par siège a été engagé en capital et en réserves. Il est satisfait à l'exigence de qualification professionnelle, soit par la réussite d'un examen écrit, soit par une expérience professionnelle minimale de 5 ans au niveau de la direction. Pour les moyens financiers et la qualification professionnelle, les normes existantes plus sévères resteront en vigueur dans notre pays.

Après de nombreuses années de discussions au sein du Conseil européen des Ministres des Transports, la directive concernant les poids et dimensions des véhicules utilitaires à deux, trois et quatre essieux a enfin été approuvée cette année, avec entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1993. L'entrée en vigueur est prévue plus tôt pour les essieux moteurs (11,5 tonnes), à savoir au 1^{er} janvier 1992 et, sur l'insistance de la Belgique, au 1^{er} juillet 1991 pour la longueur des autobus et autocars articulés (18 mètres). Cette réglementation est très importante pour nos entreprises de transport parce qu'elle leur permettra d'atteindre un rendement optimal de leur capacité dans différentes relations internationales.

Enfin, la loi du 6 mai 1985 instaurant la perception et la consignation immédiates d'une somme lors de la constatation de certaines infractions dans le transport routier sera bientôt mise à exécution sur le plan national. Cette mesure existe déjà depuis des années dans la plupart des pays limitrophes, alors que les transporteurs étrangers échappent trop souvent aux amendes dans notre pays.

Il va de soi que cette nouvelle réglementation s'appliquera également à tous les transporteurs belges à l'intérieur de nos frontières.

Outre ces nouvelles mesures communes aux deux secteurs, les réglementations spécifiques à chaque secteur sont d'actualité.

5.3. *Le transport de marchandises par route*

Il y a lieu tout d'abord de souligner que ce secteur continue de relever intégralement de l'autorité nationale.

La principale décision européenne est sans doute le relèvement sensible du contingent communautaire d'autorisations qui pour les années 1988 et 1989, a été augmenté de façon cumulative chaque année de 40 %. Le Conseil européen des Transports a en outre décidé de supprimer tout contingentement dès le 1^{er} janvier 1993 et de n'assortir l'accès au marché que de critères qualitatifs. Pour la période intermédiaire des années 1990-91-92, la Commission envi-

afmetingen en gewichten aanleiding geven tot het intrekken van de vergunning.

Voor de financiële draagkracht van de vervoerondernemingen werd een minimumdrempel van 3.000 ECU per voertuig of 150 ECU per ton maximaal toegelaten gewicht of per zitplaats aan kapitaal en reserves vastgelegd. Aan de vereiste van vakbekwaamheid wordt voldaan hetzij door het slagen voor een schriftelijk examen, hetzij door een minimale beroepservaring van 5 jaar op directieniveau. Voor de financiële draagkracht en voor de vakbekwaamheid zullen in ons land de strengere bestaande normen blijven gelden.

Na lange jaren van discussies in de Europese Transportraad, werd dit jaar eindelijk de richtlijn goedgekeurd over de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen met twee, drie en vier assen, met inwerkingtreding op 1 januari 1993. Een eerdere inwerkingtreding is voorzien voor aangedreven assen (11,5 ton) op 1 januari 1992 en, op aandringen van België, voor de lengte van gelede autobussen en autocars (18 meter) op 1 juli 1991. Deze regeling is voor onze vervoerondernemingen zeer belangrijk omdat zij zal toelaten in verschillende internationale relaties tot een meer optimaal rendement van hun capaciteit te komen.

Tenslotte zal op nationaal vlak eerstdaags uitvoering gegeven worden aan de wet van 6 mei 1985 tot invoering van onmiddellijke inning en consignatie van een geldsom bij het vaststellen van sommige overtredingen in het wegvervoer. Dit bestaat reeds jaren in de meeste buurlanden, terwijl buitenlandse vervoerders in ons land te dikwijls aan beteugeling ontsnappen.

Uiteraard zal deze nieuwe regeling eveneens gelden voor Belgische vervoerders in ons land.

Buiten deze gemeenschappelijke nieuwe maatregelen voor beide sectoren, volgen hierna de specifieke regelingen.

5.3. *Goederenvervoer over de weg*

Vooreerst dient gezegd dat deze sector volledig blijft ressorteren onder de nationale overheid.

De voornaamste Europese beslissing is ongetwijfeld de aanzienlijke uitbreiding van het communautair contingent aan vergunningen, dat voor de jaren 1988 en 1989 telkens cumulatief met 40 % werd verhoogd. Tevens besliste de Europese Transportraad vanaf 1 januari 1993 alle contingenteringen af te schaffen en de markttoegang enkel te doen steunen op kwalitatieve criteria. Voor de tussenliggende jaren 1990-91-92 wordt dit jaar een nieuw commis-

sage de formuler encore cette année une nouvelle proposition sur laquelle le Conseil statuera avant le 31 mars 1990.

A propos des tarifs, le Conseil européen des Transports a décidé qu'au cours de cette année seront exclusivement appliqués des tarifs de référence bilatéraux. Il est ainsi mis fin aux réglementations tarifaires obligatoires subsistant encore pour les relations avec l'Allemagne, la France et l'Italie. Au cours de cette année, la Commission introduira une proposition concernant le futur régime qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1993. La Commission a déjà annoncé que la nouvelle proposition s'inspirera de la libre formation des prix.

Sur le plan du contrôle technique des camionnettes, une périodicité minimale du contrôle a également été définie au niveau européen: à savoir 4 ans après la date de mise en service et ensuite, tous les deux ans. En Belgique, le régime plus strict du contrôle annuel reste cependant d'application.

Non sans importance est également le mandat confié par le Conseil à la Commission C.E. de négocier encore avant le 31 décembre de cette année une solution pour le trafic de transit par la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie.

Au cours de la réunion du Conseil européen du 5 juin 1989 la longueur des véhicules articulés en faveur de l'espace intérieur de la cabine du chauffeur a été réglée. La longueur totale actuelle de 15,50 m sera portée dorénavant à 16,50, la longueur maximale de la remorque étant fixée à 13,60 m.

Par ailleurs, un progrès sensible a été réalisé au niveau du Benelux. Le transport entre pays partenaires du Benelux et pays tiers sera ainsi prochainement libéralisé et un accord de principe conditionnel a été obtenu sur l'introduction du cabotage inter-Benelux.

La partie prépondérante du transport routier international belge se situe encore toujours aux Pays-Bas, en France et en République fédérale d'Allemagne qui représentent ensemble plus de 95 % du total.

Alors qu'avec les Pays-Bas le transport international a été entièrement libéralisé sur la base des dispositions du Benelux, le transport avec la France et l'Allemagne reste contingenté.

En 1988, le contingent d'autorisations avec la France a de nouveau été augmenté, à savoir de 420.000 à 450.000 voyages. Le contingent avec la République fédérale, par contre, a été maintenu à 380.000 voyages mais la clé de répartition pour la délivrance d'une autorisation à terme a été abaissée de 100 à 75 voyages. A l'heure actuelle, il peut donc être affirmé que toutes les demandes à destination de la France et de l'Allemagne peuvent être honorées.

De sérieux problèmes existent encore à propos du manque d'autorisations pour l'Italie, l'Espagne et

sievoorstel ingewacht, waarover de Raad vóór 31 maart 1990 zal beslissen.

Op het stuk van de tarieven heeft de Europese Transportraad voor dit jaar beslist dat uitsluitend bilaterale referentietarieven zullen gelden. Hierdoor kwam een einde aan de nog resterende verplichte tariefregelingen in de relaties met Duitsland, Frankrijk en Italië. In de loop van dit jaar zal de Commissie een voorstel inleiden omtrent het toekomstig regime vanaf 1 januari 1993. De Commissie heeft reeds aangekondigd dat het nieuwe voorstel de richting zal uitgaan van een vrije prijsvorming.

Inzake de technische controle van lichte vrachtwagens werd Europees ook een minimale controleperiodiciteit bepaald, nl. 4 jaar na de datum van ingebruikneming en vervolgens om de twee jaar. In België blijft het strengere jaarlijks regime van toepassing.

Niet zonder belang is tevens het onderhandelingsmandaat van de Raad aan de E.G.-Commissie om vóór 31 december van dit jaar over een oplossing te onderhandelen voor het transitoverkeer door Zwitserland, Oostenrijk en Joegoslavië.

Tijdens de Europese Raadzitting van 5 juni 1989 werd de lengte van gelede voertuigen ten gunste van de cabineruimte voor de chauffeurs geregeld. De huidige totale lengte van 15,50 m wordt voortaan 16,50 m, waarbij de maximale lengte van de oplegger op 13,60 m bepaald werd.

Ook op het vlak van Benelux werd grote vooruitgang geboekt. Zo zal eerstdaags het vervoer tussen een Benelux-partnerland en derde landen worden vrijgemaakt en werd een voorwaardelijk principeakkoord bereikt omtrent de invoering van de intra-Beneluxcabotage.

Het zwaartepunt van het Belgisch internationaal wegvervoer ligt nog steeds in Nederland, Frankrijk en de Bondsrepubliek Duitsland die samen meer dan 95 % van het totaal vertegenwoordigen.

Daar waar met Nederland, op basis van Benelux-beschikkingen, het internationaal vervoer volledig werd geliberaliseerd, blijft dit vervoer met Frankrijk en Duitsland aan contingentering onderworpen.

In 1988 werd het contingent vergunningen met Frankrijk opnieuw verhoogd van 420.000 tot 450.000 reizen. Het contingent met de Bondsrepubliek werd weliswaar gehandhaafd op 380.000 reizen doch de omzetsleutel voor de afgifte van een termijnvergunning werd verlaagd van 100 tot 75 reizen. Op dit ogenblik kan dan ook geconcludeerd worden dat alle aanvragen op Frankrijk en Duitsland kunnen worden ingewilligd.

Ernstige problemen inzake tekort aan vergunningen bestaan er nog met Italië, Spanje en Oostenrijk.

l'Autriche. Au cours de négociations menées en 1988, les contingents pour l'Espagne et l'Autriche ont chacun été augmentés de 1.000 voyages et s'élèvent respectivement à 11.000 et 5.500 voyages. Malgré l'insistance réitérée, il n'a pas été possible d'augmenter le contingent d'autorisations italiennes qui est de 22.000 voyages.

Quant aux autres pays qui ont conclu un accord bilatéral avec la Belgique, aucun problème ne se pose sur le plan des contingents. L'on s'efforce cependant d'accroître la part des transporteurs belges notamment dans certains pays de l'Europe de l'Est où ils réalisent moins de 10 % de l'ensemble du transport.

Sur le plan national, une série d'arrêtés ont été élaborés fin 1987 en vue de réduire les restrictions quantitatives. Actuellement, l'on s'efforce de faire disparaître entièrement ces restrictions et de concrétiser une politique tendant à n'assortir l'accès au marché que de conditions qualitatives.

Un projet de loi modifiant la loi du 1er août 60 sur le transport rémunéré de marchandises sera bientôt déposé. Il supprime l'autorisation P qui autorise uniquement le transport dans un rayon de 75 km du centre de la commune où l'entreprise de transport est établie. Ceci permettra au nouveau transporteur de participer immédiatement au transport national. Les limitations quantitatives des autorisations nationales seront également supprimées. Ces mesures visent à éviter que nos entreprises soient désavantagées par rapport aux transporteurs étrangers, suite à l'autorisation du cabotage.

5.4. Transport de voyageurs par route

Tandis que l'accès à la profession de transporteur national et international de voyageurs par route demeure de la compétence de l'autorité nationale, cette compétence est, en ce qui concerne l'accès au marché, limitée aux transports réguliers internationaux, à l'exception des transports régionaux, aux transports occasionnels et aux services de navette.

Au niveau européen, on n'a pas réussi à lever immédiatement les restrictions artificielles dans le domaine du transport de voyageurs. Trop d'Etats membres continuent de s'opposer à la libéralisation future de ce secteur, nonobstant toutes les tentatives des précédentes présidences du Conseil.

Au niveau bilatéral, un accord a été conclu avec la République Fédérale d'Allemagne en vue de simplifier la procédure d'octroi des autorisations de

Tijdens onderhandelingen gevoerd in 1988 konden de contingents met Spanje en Oostenrijk elk met 1.000 reizen worden verhoogd tot respectievelijk 11.000 en 5.500 reizen. Ondanks sterk aandringen kon het contingent Italiaanse vergunningen, dat 22.000 reizen bedraagt, niet worden verhoogd.

Met de overige landen waarmee België een bilateraal akkoord heeft afgesloten zijn er geen problemen op het vlak van de vergunningscontingents. Wel wordt getracht om het aandeel van de Belgische vervoerders op te drijven. Dit is met name het geval voor bepaalde Oosteuropese landen waarmee de Belgische vervoerders minder dan 10 % van het totale vervoer verrichten.

Op nationaal terrein kwamen eind 1987 een reeks besluiten tot stand die erop gericht zijn de kwantitatieve beperkingen te verminderen. Heden wordt ernaar gestreefd om deze beperkingen volledig weg te werken en een beleid te concretiseren, dat erop gericht is de toegang tot de markt nog enkel afhankelijk te stellen van kwalitatieve eisen.

Binnenkort zal dan ook een ontwerp van wijziging van de wet van 1 augustus 1960 op het bezoldigd vervoer van goederen worden voorgelegd waarbij de P-vergunning, die slechts vervoer toelaat binnen een kring van 75 km rondom het centrum van de gemeente waar het vervoerbedrijf gelegen is, zal worden afgeschaft, hetgeen de nieuwe vervoerders in staat zal stellen onmiddellijk aan het nationaal vervoer deel te nemen. Daarnaast zullen ook de kwantitatieve beperkingen op de nationale vergunningen worden opgeheven. Deze maatregelen beogen te voorkomen dat onze ondernemingen door het toestaan van de «cabotage» zouden worden benadeeld t.o.v. de buitenlandse vervoerders.

5.4. Reizigersvervoer over de weg

Daar waar de toegang tot het beroep voor alle nationaal en internationaal reizigersvervoer over de weg tot de bevoegdheid van de nationale overheid blijft behoren, is deze nationale bevoegdheid inzake de toegang tot de markt beperkt tot het geregeld internationaal vervoer dat niet tot het streekvervoer behoort, het ongeregeld vervoer en het pendelvervoer.

Op Europees vlak kon met betrekking tot het opheffen van kunstmatige beperkingen in het reizigersvervoer geen onmiddellijk resultaat bereikt worden. Vooralsnog blijven te veel lidstaten zich verzetten tegen de verdere vrijmaking van deze sector, ondanks alle pogingen van de voorbije voorzitterschappen van de Raad.

Op bilateraal gebied werd een akkoord bereikt met de Bondsrepubliek Duitsland om de procedure voor de afgifte van transitmachtigingen voor pendel-

transit pour des services de navette au départ de la Belgique et à destination des pays non CEE. Un accord est également intervenu avec l'Autriche en vue de simplifier le document de contrôle pour le transport occasionnel entre les deux pays.

5.5. *Services de taxis*

Le Département prépare actuellement différentes modifications à la réglementation des services de taxis.

En vue de protéger les exploitants de bonne foi contre les pratiques de certains exploitants qui ne respectent pas la réglementation en matière de sécurité sociale, des pourparlers ont été engagés, à la demande de la Commission de contact pour les services de taxis, avec les Départements des Affaires sociales, des Classes moyennes et l'Office national de la Sécurité Sociale en vue d'adapter l'article 2 de l'arrêté royal du 21 mars 1975 relatif aux autorisations et permis de services de taxis.

Etant donné que les exploitants de services de location de voiture avec chauffeur ne doivent pas être titulaires d'une autorisation et en vue de lutter contre les abus commis au détriment des transports en taxis proprement dits, le problème de soumettre ou non ces services à autorisation a été examiné.

Cela a abouti à la modification de l'A.R. du 19 mars 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeurs, définissant ces activités de manière plus restrictive.

En vue de rendre le contrôle des temps de conduite et de repos plus strict, basé sur un livret de contrôle personnel, un projet de réglementation a été élaboré en collaboration avec les associations professionnelles et les organisations représentatives des travailleurs (exécution de l'art. 16, 2^o de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis). En exécution de l'art. 5 § 3 de cette même loi, une proposition a été introduite fixant les conditions de moralité et de capacité professionnelle.

Pour terminer, une modification de loi est en préparation en vue d'instaurer un tarif à fourchette, dérivé du tarif maximum fixé par le Ministre des Affaires Economiques.

Les Exécutifs seront invités en temps opportun à participer à l'élaboration de ces modifications à la réglementation.

5.6. *Immatriculation des véhicules*

Le nombre de demandes d'immatriculation de véhicules auprès du service augmente actuellement de plus de 5 % par an.

vervoer vanuit België naar niet E.E.G.-landen te vereenvoudigen. Een akkoord werd ook bereikt met Oostenrijk om het controledocument voor ongeregeld vervoer tussen beide landen te vereenvoudigen.

5.5. *Taxidiensten*

Het Departement bereidt thans verschillende wijzigingen voor aan de reglementering betreffende de taxidiensten.

Teneinde de bona fide exploitanten te beschermen tegen de praktijken van andere exploitanten die de reglementering inzake de Sociale Zekerheid niet naleven werden, op vraag van de Contactcommissie voor de taxi's, besprekingen gevoerd met de Departementen van Sociale Zaken en Middenstand en met de R.S.Z., met het oog op een aanpassing van artikel 2 van het K.B. van 21 maart 1975 betreffende de vergunningen en de bewijzen voor taxidiensten.

Gelet op het feit dat de exploitanten van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur aan geen enkele vergunningsplicht zijn onderworpen, en met het oog op het bestrijden van misbruiken ten nadele van het eigenlijke taxivervoer werd het probleem van het al dan niet invoeren van een vergunningsplicht voor deze diensten onderzocht.

Hiertoe is een wijziging van het K.B. van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur in voorbereiding, dat deze activiteiten beperkender definieert.

Met het doel een meer strikte controle op de rijen rusttijden, gebaseerd op een persoonlijk controleboekje, mogelijk te maken werd in overleg met de beroepsverenigingen en de representatieve werknemersorganisaties een ontwerp van reglementering uitgewerkt (uitvoering van art. 16, 2^o van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten). Ter uitvoering van art. 5 § 3 van dezelfde wet werd een voorstel ingediend dat de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid vaststelt.

Ten slotte is een wetswijziging in voorbereiding met het doel een vorktarief in te stellen, afgeleid van het door de Minister van Economische Zaken vastgesteld maximumtarief.

De Executieven zullen te gelegener tijd bij al deze wijzigingen aan de reglementering worden betrokken.

5.6. *Inschrijving van motorvoertuigen*

Het totaal aantal aanvragen tot inschrijving van motorvoertuigen dat de betrokken dienst moet verwerken, stijgt thans met meer dan 5 % per jaar.

En application de la Convention de Vienne sur le trafic par route, que le Parlement vient d'adopter, l'immatriculation des remorques et semi-remorques est obligatoire. Pour des raisons de sécurité, il est souhaitable d'immatriculer aussi les vélomoteurs.

Ceci revient à une immatriculation supplémentaire annuelle de 10 % du parc automobile actuel.

Le système d'immatriculation des véhicules date des années '60 et est encore toujours basé sur la méthode obsolète de manipulations successives. L'équipement matériel et logiciel actuel est comme tout l'appareillage techniquement dépassé.

Rien d'étonnant donc que l'attente se prolonge à chaque augmentation du nombre de demandes.

Etant donnée, d'une part l'augmentation du nombre de demandes et des opérations, et d'autre part le retard en matière d'automatisation le service doit d'urgence être complètement modernisé.

Le Conseil des ministres a donc décidé de réorganiser et de renouveler entièrement le service dans les quatre prochaines années.

L'objectif est de constituer une banque automatisée des données à l'Administration du Transport. L'on y trouvera toute les données sur tous les véhicules (autos, motos, remorques et cyclomoteurs). L'automatisation permettra de rendre de manière rapide, fiable, flexible et confidentielle les services indispensables, tant au public qu'aux autres ministères concernés.

Une amélioration progressive du service est attendue dès la fin de 1989. En phase finale, la délivrance des plaques minéralogiques se fera quasi immédiatement.

6. Navigation intérieure

6.1. Etendue du secteur

La navigation intérieure belge est un secteur pour ainsi dire artisanal de bateliers-propriétaires.

Le 31 décembre 1988, la flotte se composait de 2.168 bateaux dont :

— 1.947 bateaux pour le transport de cargaisons sèches représentant une capacité de chargement globale de 1.422.000 tonnes; pour 89 % de cette flotte,

Bij toepassing van de Conventie van Wenen betreffende het wegverkeer, die onlangs door het Parlement werd goedgekeurd, is ook de inschrijving van de aanhangwagens en opleggers verplicht geworden. Daarenboven is het om veiligheidsredenen gewenst eveneens de bromfietsen in te schrijven.

Dit komt neer op een bijkomende inschrijving van ongeveer 10 % van het huidige voertuigpark.

Het huidige systeem van inschrijving der voertuigen dateert van de jaren '60 en is nog gebaseerd op de momenteel verouderd geworden werkwijze van opeenvolgende manuele procedures. Ook is de huidige materiële uitrusting, zowel hardware, software, als andere apparatuur, technologisch volledig achterhaald.

Het is bijgevolg niet te verwonderen dat zich bij elke toename van het aantal aanvragen een stijging van de wachttijd voordoet.

Gelet op enerzijds het stijgend aantal aanvragen en bewerkingen en anderzijds op de achterstand qua automatisering, is een totale modernisering van de dienst noodzakelijk.

Vandaar dat de Ministerraad onlangs besloten heeft over te gaan tot een volledige reorganisatie en hernieuwing van de betrokken dienst; deze zal lopen over de komende vier jaar.

Bedoeling is te komen tot een geautomatiseerde gegevensbank « Bestuur van het Vervoer » waarin gegevens zijn terug te vinden over alle voertuigen (auto's, motorfietsen, aanhangwagens en bromfietsen). De automatisering moet de mogelijkheid bieden op een snelle, betrouwbare, flexibele en vertrouwelijke wijze te voorzien in de noodzakelijke diensten aan zowel het publiek als aan de andere betrokken ministeries.

Een progressieve verbetering van de dienstverlening wordt verwacht vanaf het einde van 1989, om in de eindfase te komen tot een situatie waarbij het uitreiken van nummerplaten zo goed als onmiddellijk zal kunnen gebeuren.

6. Binnenvaart

6.1. Omvang van de sector

De Belgische binnenvaart is een overwegend bijna « ambachtelijke » sector in handen van schippers-eigenaars.

Op 31 december 1988 bestond de vloot uit 2.168 schepen, waarvan :

— 1.947 schepen voor droge lading, met een totaal laadvermogen van 1.422.000 ton; deze vloot was voor 89 % in bezit van eigenaren met één schip

il s'agit de propriétaires d'un seul bateau, et pour 9 % de propriétaires de deux bateaux;

— 221 bateaux citernes pour le transport de cargaisons liquides avec une capacité globale de 227.000 tonnes.

En 1988, le transport par voie intérieure belge s'est élevé à 99,2 millions de tonnes et à 5.435,3 millions de tonnes/km.

Ce trafic a été effectué à 42,6 % par des bateaux de nationalité belge et par une part presque égale par des bateaux néerlandais.

Le trafic intérieur qui se fait par tour de rôle instauré par l'Office régulateur de la Navigation intérieure a été effectué à 88 % par des bateaux belges. Ce transport intérieur s'est élevé à 10,9 millions de tonnes (957 millions de t/km) pour 14.878 cargaisons. Ceci représente 11 % du trafic total exprimé en tonnes, et 17,6 % en tonnes/km.

Le transport vers la France qui ne passe pas par le Rhin, est également soumis à un système de tour de rôle via l'O.R.N.I. Il s'est élevé à 2,54 millions de tonnes (726 millions de t/km), pour 8.302 cargaisons et la tendance y est à la baisse.

D'autre part, l'O.R.N.I. intervient dans un système de tour de rôle volontaire pour le trafic vers les Pays-Bas.

6.2. Assainissement structurel de la navigation intérieure

Le Conseil européen du Transport du 14 mars 1989 est parvenu à un accord de principe au sujet de l'assainissement structurel de la navigation intérieure. L'objectif est de diminuer progressivement la surcapacité dans ce secteur. Une action coordonnée de déchirage dans les Etats membres (Belgique, Pays-Bas, France et Allemagne) et l'établissement d'un système « vieux pour neuf » qui pénalise les investissements d'extension de la navigation intérieure, sont prévus.

Le règlement CE qui s'applique aux bateaux porteurs et aux pousseurs effectuant des transports de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui à l'exclusion des remorqueurs, est basé sur des cotisations du secteur, moyennant un préfinancement par les pouvoirs publics.

Le système de déchirage est d'application tant aux bateaux à cargaison sèche qu'aux bateaux citernes et vise en principe tous les bateaux, quel que soit leur tonnage.

Il est toutefois prévu que chaque Etat membre aura la possibilité d'exclure de l'application du règlement communautaire les bateaux de moins de 450 tonnes (à peu près 60 % de la flotte belge) pour

en voor 9 % van eigenaren met twee schepen;

— 221 tankvaartuigen voor het vervoer van vloeibare ladingen, met een totaal laadvermogen van 227.000 ton.

In 1988 bereikte het vervoer over de Belgische binnenwateren 99,2 miljoen ton en 5.435,3 miljoen ton/km.

Deze trafiek werd voor 42,6 % uitgevoerd door schepen van Belgische nationaliteit. Een vrijwel gelijk aandeel was in handen van Nederlandse schepen.

Het louter binnenlands verkeer dat verloopt via de beurtrol, ingesteld door de Dienst voor Regeling der Binnenvaart gebeurde voor 88 % door Belgische schepen. Dit binnenlands vervoer bedroeg 10,9 miljoen ton (957 miljoen ton/km) voor 14.878 bevrachtingen. Dit is 11 % van de totale trafiek in ton uitgedrukt, en 17,6 % in ton/km.

Het vervoer naar Frankrijk dat niet via de Rijn gaat, is eveneens aan een beurtregelingssysteem via de D.R.B. onderworpen. Het betrof 2,54 miljoen ton (726 miljoen ton/km) voor 8.302 bevrachtingen, en kent een dalende trend.

Daarnaast coördineert de D.R.B. de vrijwillige meldingsplicht voor het verkeer naar Nederland.

6.2. Structurele sanering van de binnenvaart

De Europese Transportraad van 14 maart 1989 bereikte een beginselakkoord over de structurele sanering van de binnenvaart. Bedoeling is de overcapaciteit in deze sector geleidelijk af te bouwen. Zo wordt voorzien in een gecoördineerde sloopregeling binnen de betrokken lidstaten (België, Nederland, Frankrijk en Duitsland) en in een « oud-voor-nieuw »-regeling, die uitbreidingsinvesteringen in de binnenvaart penaliseert.

Het E.G.-reglement dat van toepassing is op de vrachtschepen en de duwbotten die gebruikt worden voor goederenvervoer zowel voor eigen rekening als voor rekening van derden, sleepboten uitgezonderd, is gebaseerd op bijdragen van de sector en prefinanciering door de overheid.

De sloopregeling geldt zowel voor de droge-ladingsschepen als voor de tankschepen, en is in principe toepasselijk op alle schepen ongeacht hun tonnage.

Er is niettemin voorzien dat iedere Lidstaat de mogelijkheid heeft om schepen van minder dan 450 ton (ca. 60 % van de Belgische vloot) uit te sluiten van de toepassing van het E.G.-reglement voor zover

autant que la situation économique et sociale de ce secteur l'exige. Dans ce cas, l'Etat membre devra soumettre à la Commission un plan national d'assainissement qui se fondera sur les principes de l'action communautaire.

Dans l'hypothèse où ce plan national n'est pas accepté par la Commission, les mesures de la CE s'appliqueront.

En ce qui concerne la Belgique, il lui est en conséquence loisible d'adopter l'une ou l'autre des formules.

6.3. *Brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables belges*

Aucun brevet ou certificat n'est requis pour conduire un bâtiment de navigation intérieure.

En vue d'améliorer la sécurité de la navigation intérieure et de parvenir à une concordance avec la réglementation des pays limitrophes, un projet de loi sera déposé qui impose:

- la possession d'un brevet de conduite;
- de le porter toujours sur soi.

Avant le dépôt du projet au Parlement, l'avis des Exécutifs régionaux et de la Commission européenne sera demandé.

Le projet de loi ne prévoira que les dispositions générales afin de pouvoir régler les diverses modalités par arrêtés royaux d'exécution.

6.4. *Fonctionnement de l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure*

L'Office régulateur de la Navigation intérieure a introduit un budget dont les recettes totales propres s'élèvent à 86.805.000 F et les dépenses totales à 100.530.000 F.

Ce déséquilibre apparent entre les recettes et les dépenses s'explique par l'inscription au budget de 1989, d'un investissement en projet informatique financé par un subside de capital inscrit comme recette au budget 1988 de l'Office.

L'investissement dans le projet informatique est une partie d'un plan de réorganisation de l'Office, dont l'exécution a commencé en 1987. Le projet comprend trois parties:

- un redéploiement des districts d'affrètement, dont 5 des 13 bureaux ont été fermés (exécuté en 1987);

de situatie op economisch en sociaal vlak in deze sector het vereist. In dit geval dient de Lidstaat een nationaal saneringsplan aan de Commissie voor te leggen waarbij de principes van de communautaire actie als richtlijn gelden.

Voor zover het nationaal plan niet aanvaard zou worden door de Commissie wordt de E.G.-regeling toepasselijk.

Wat België betreft bestaat derhalve de mogelijkheid de ene of de andere formule te kiezen.

6.3. *Stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen in België*

Voor het besturen van een binnenvaartuig is in ons land geen enkel brevet of certificaat vereist.

Om de veiligheid van de scheepvaart te bevorderen en om in overeenstemming te komen met de reglementering in de ons omringende landen zal een wetsontwerp worden voorgelegd waarbij verplicht wordt:

- een stuurbrevet te bezitten;
- het stuurbrevet steeds bij te hebben.

Vooraleer het wetsontwerp bij het Parlement kan worden ingediend, wordt het advies ingewonnen van de diverse Gewestexecutieven en van de Europese Commissie.

In het wetsontwerp zullen slechts de algemene bepalingen worden opgenomen teneinde de diverse modaliteiten bij koninklijke uitvoeringsbesluiten te kunnen regelen.

6.4. *Werking van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart*

De D.R.B. heeft een begroting ingediend met 86.805.000 F ontvangsten en 100.530.000 F uitgaven.

Dit onevenwicht is te verklaren door de inschrijvingen op de begroting 1989 van een investering in een informaticaproject waarvan de financiering geschiedt door een kapitaalsubsidie die als ontvangst werd opgenomen in de begroting 1988 van de Dienst.

De investering in het informaticaproject is een onderdeel van een reorganisatieplan van de Dienst, waarvan de uitvoering in 1987 werd gestart en dat 3 delen omvat:

- een herschikking van de bevrachtingsdistricten, waardoor 5 van de 13 kantoren konden worden gesloten (uitgevoerd in 1987);

— une révision du cadre du personnel adapté à la nouvelle structure (dossier en cours);

— l'informatisation des tâches de l'Office.

Le plan de réorganisation est destiné à rétablir l'autosuffisance de l'Office et de le sauvegarder pour l'avenir. On y a réussi en 1988 et même enregistré un léger bénéfice.

Les efforts se portent à présent sur les éléments susceptibles d'améliorer le fonctionnement de l'Office, en utilisant au maximum le traitement électronique de l'information.

En 1989, on examinera de façon plus approfondie dans quelle mesure l'Office régulateur de la navigation intérieure sera concerné par l'exécution des directives du Conseil et de la Commission des Communautés européennes relative à l'assainissement structurel de la navigation intérieure. L'impact budgétaire ne peut être attendu qu'en 1990.

7. La sécurité routière

Bien que des progrès sensibles aient été enregistrés au cours de ces 15 dernières années, le nombre de victimes et d'accidents reste toujours très élevé. Il apparaît, d'ailleurs que ce nombre a de nouveau augmenté ces dernières années.

	1980	1985	1986	1987	1988
Nombre d'accidents avec lésions corporelles. — <i>Aantal letselongevallen</i>	60.758	54.826	58.519 (+ 6,7 %)	59.669 (+ 2,0 %)	61.918 (+ 3,8 %)

Les spécialistes en la matière attribuent cette nouvelle augmentation à l'accroissement du trafic, en particulier sur les autoroutes, aux excès de vitesse, aux accidents impliquant les jeunes conducteurs surtout le week-end, à la conduite sous l'influence de l'alcool et aux infractions à certaines règles de la circulation (en particulier pour ce qui est des priorités, des changements de direction et des autres manoeuvres, ainsi que du respect des distances de sécurité).

Devant de tels chiffres, devant une telle situation, nous devons tout mettre en oeuvre pour améliorer sérieusement la sécurité routière en agissant sur trois facteurs: l'homme, le véhicule et l'infrastructure.

7.1. L'usager de la route

Le comportement de l'usager de la route joue incontestablement un rôle-clé dans la sécurité du

— een herziening van de personeelsformatie, aangepast aan de gewijzigde structuur (dossier in behandeling);

— de informatisering van de werking van de Dienst.

Het reorganisatieplan heeft als doel het zelfbedruipend karakter van de Dienst te herstellen en te vrijwaren voor de toekomst. In 1988 is men hierin alleszins geslaagd en er werd zelfs een lichte winst gemaakt.

De aandacht wordt nu verder gericht op die elementen die de werking van de Dienst kunnen verbeteren, waarbij de mogelijkheden van de elektronische informatieverwerking maximaal zullen worden benut.

In 1989 zal verder worden onderzocht in welke mate de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart zal worden betrokken bij de uitvoering van de verordeningen van de Raad en de Commissie van de Europese Gemeenschappen m.b.t. de structurele sanering van de binnenvaart. Een budgettaire impact hiervan valt echter slechts in 1990 te verwachten.

7. Verkeersveiligheid

Hoewel er de afgelopen 15 jaar een geweldige vooruitgang werd geboekt op het gebied van de verkeersveiligheid, blijkt het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers nog altijd bijzonder hoog. Bovendien blijkt dit aantal de laatste jaren opnieuw toe te nemen.

Verkeersspecialisten schrijven deze nieuwe ongevallenstijging toe aan de verkeersaan groei, speciaal op de autowegen, de overdreven en onaangepaste snelheid, de ongevallen met jongeren vooral tijdens de weekends, het rijden onder invloed en aan de overtreding van sommige verkeersregels (meer in het bijzonder de voorrangsregels, het veranderen van rijrichting en de andere manoeuvres, alsook de niet-naleving van de veiligheidsafstanden).

Geconfronteerd met deze gegevens en vaststellingen, moet alles in het werk worden gesteld om de verkeersveiligheid drastisch te verbeteren, zowel met betrekking tot de mens, het voertuig als de infrastructuur.

7.1. De verkeersdeelnemer

Het gedrag van de verkeersdeelnemer speelt ongetwijfeld een sleutelrol in de veilige afwikkeling van

trafic. Il faut consacrer une grande attention à l'éducation à la circulation et à la formation à la conduite en particulier. En outre, l'on ne peut négliger non plus l'effet préventif du contrôle policier et de la pénalisation.

C'est pourquoi, un projet de loi modifiant la loi sur la police de la circulation sera déposé au Parlement ayant pour objet des mesures nouvelles dans les domaines suivants:

1. La conduite sous influence de l'alcool

La simplification de la détection au moyen d'un appareillage électronique:

— l'alcotest sera remplacé par un éthylotest électronique;

— la prise de sang sera remplacée par l'usage d'appareils électroniques mesurant l'imprégnation alcoolique dans l'air expiré — le procédé est déjà en vigueur dans plusieurs pays;

— l'abaissement du taux punissable de l'imprégnation alcoolique de 0,8 à 0,5 g par litre (taux correspondant dans l'air expiré: 0,35 mg et 0,22 mg);

— le renforcement des sanctions.

2. L'instauration d'une période de stage pour les nouveaux conducteurs

Le nouveau conducteur sera suivi d'une manière particulière durant une période succédant à la délivrance du permis de conduire. L'objectif de ce stage est d'amener les nouveaux conducteurs à acquérir progressivement un comportement prudent et adéquat dans toutes les conditions de circulation et particulièrement dans les situations difficiles comme par exemple: pendant la nuit, sur autoroutes, pendant les nuits de week-end, etc.

Au cours du stage, certaines restrictions pourront être imposées qui seront levées progressivement et de façon modulée: des limitations particulières de la vitesse, l'interdiction d'avoir plus de deux personnes à bord dans certaines situations (par exemple, les nuits de week-end ...).

3. Le permis de conduire à points

A l'exemple de la République fédérale d'Allemagne, de la Grande-Bretagne et sous peu de la France aussi, il sera question d'instaurer dans notre pays un permis de conduire à points, ce qui doit améliorer la prévention des infractions de roulage et décourager la récidive.

L'instauration d'un tel système se fera dans le cadre de la réglementation sur le permis de conduire,

het verkeer. Veel belang moet er gehecht worden aan de verkeersopvoeding in 't algemeen en aan de rijopleiding. Bovendien mogen de preventieve effecten van het politieel toezicht en de bestraffing niet onderschat worden.

Daarom zal een wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer bij het Parlement worden ingediend met betrekking tot volgende domeinen:

1. Het rijden onder invloed

Het vergemakkelijken van de opsporing d.m.v. elektronische apparatuur:

— de huidige alcoholtest zal worden vervangen door een elektronische ademtest;

— de bloedproef zal worden vervangen door het gebruik van ademanalyseapparatuur die de hoeveelheid alcohol in de uitgeademde lucht meet;

— de verlaging van het strafbaar alcoholgehalte van 0,8 tot 0,5 g per liter bloed (gehalte overeenstemmend met 0,35 mg en 0,22 mg per liter uitgeademde lucht);

— de verzwaring van de straffen.

2. De invoering van een stageperiode voor de nieuwe bestuurders

Gedurende een periode die volgt op de afgifte van het rijbewijs zal de nieuwe bestuurder op een bijzondere wijze worden gevolgd. Het doel van de stage is de nieuwe bestuurders op progressieve wijze een voorzichtig en adequaat rijgedrag bij te brengen in alle verkeersomstandigheden en in het bijzonder in risicoverzwarende omstandigheden: 's nachts, op autosnelwegen, tijdens de weekendnachten ...

Daarom zullen er tijdens de stage bepaalde beperkingen kunnen worden opgelegd, die in de loop ervan stap voor stap en op gemoduleerde wijze worden opgeheven: bijzondere snelheidsbeperkingen, verplichting om met een begeleider te rijden of verbod om met meer dan twee te rijden in bepaalde situaties (bv. weekendnachten, ...).

3. Het rijbewijs met punten

In navolging van de Bondsrepubliek Duitsland, Groot-Brittannië en binnenkort ook Frankrijk is het de bedoeling om het rijbewijs met punten ook in ons land in te voeren, wat de preventie van verkeersovertradingen en hun recidive en bijgevolg ook de verkeersveiligheid ten goede moet komen.

De invoering van een puntensysteem van de overtradingen kadert in de rijbewijsreglementering, die

qui détermine les conditions d'aptitude, de connaissance et d'habileté dans lesquelles le permis est octroyé, retiré ou restitué.

Dans ce contexte, une répétition d'infractions signifie que l'on ne satisfait plus à ces conditions et le droit de conduire sera donc suspendu. La réhabilitation pourra être subordonnée à un apprentissage supplémentaire et à l'obligation de repasser un examen théorique et pratique.

7.2. *Le véhicule*

En vue d'améliorer la sécurité active et passive des véhicules, les mesures concrètes suivantes ont été prises :

1. l'obligation de placer des ceintures de sécurité aux sièges arrières des voitures et des autos à usage mixte et obligation de les porter;

2. la profondeur du profil des pneus est portée à 1,6 mm. Cette mesure est en harmonie avec la décision du Conseil des Ministres des Transports du 5 juin 1989;

3. l'homologation des sièges pour enfants;

4. pour ce qui concerne les poids lourds et les autocars :

— installation de pare-boue;

— installation de rétroviseurs supplémentaires;

— protection latérale empêchant de tomber sous les roues;

— installation du ralentisseur de freinage sur les autocars;

5. en ce qui concerne le contrôle technique, des recherches sont faites au sujet :

— du contrôle des amortisseurs;

— du fonctionnement du catalyseur;

— du contrôle du système de freinage des véhicules lourds.

7.3. *L'infrastructure*

Le rapport entre un comportement déterminé et les conditions existantes de l'environnement routier (la route) est de mieux en mieux perçu et l'on a compris davantage que les accidents peuvent être évités par une action sur l'environnement routier, et non seulement sur le comportement de l'usager.

Le comportement du conducteur doit être différent selon qu'il emprunte une voirie de résidence ou une voirie de trafic.

de voorwaarden inzake geschiktheid, kennis en vaardigheid bepaalt waaronder het rijbewijs wordt verleend, ingetrokken of teruggegeven.

Het herhaaldelijk begaan van overtredingen betekent in deze context dat er niet meer aan deze voorwaarden wordt voldaan, zodat het recht tot sturen zal worden opgeschort en het herkrijgen van dit recht afhankelijk kan worden gesteld van het volgen van bijkomende scholing en het opnieuw afleggen van theoretische of praktische examens.

7.2. *Het voertuig*

De passieve en actieve veiligheid van de motorvoertuigen moet verder worden bevorderd. Concreet worden daarom volgende maatregelen ingevoerd :

1. de verplichte installatie van gordels achteraan in personenauto's en auto's voor dubbel gebruik en de verplichting deze gordels te dragen;

2. de profieldiepte van de banden wordt op 1,6 mm gebracht; deze maatregel is in overeenstemming met de beslissing van de E.G.-Transportraad van 5 juni 1989;

3. de homologatie van de kinderzitjes;

4. wat de vrachtwagens en autocars betreft :

— de installatie van opspatafscherminrichtingen (de zogenaamde spatlappen);

— de plaatsing van bijkomende achteruitkijkspiegels;

— de zijdelingse bescherming die belet dat men onder de wielen zou terechtkomen;

— de installatie van de remvertrager voor autocars;

5. wat de technische controle betreft wordt onderzoek verricht in verband met :

— de controle van de schokdempers;

— de werking van de catalysator;

— de controle op het remsysteem van de zware voertuigen.

7.3. *De infrastructuur*

De relatie tussen een bepaald verkeersgedrag en het voorhanden zijnde verkeersmilieu (de weg) wordt meer en meer onderkend en het besef is gegroeid dat ongevallen kunnen worden voorkomen door in te werken niet alleen op het verkeersgedrag van de mens, maar ook op het verkeersmilieu zelf.

De eisen die aan de bestuurder worden gesteld zullen anders moeten zijn naarmate hij zich in een verblijfsgebied of in een verkeersgebied bevindt.

Des normes d'infrastructure différentes doivent dès lors être établies dans une zone où la fonction d'habitat et de délassement est prépondérante.

C'est ainsi que la réglementation sur la Zone 30, instaurée l'an dernier, impose non seulement une limitation de vitesse à 30 km/h, mais aussi l'aménagement d'une infrastructure adéquate en forçant le respect de la limitation de vitesse grâce à des équipements appropriés.

7.4. *Le permis de conduire européen*

Le permis de conduire européen est instauré en Belgique depuis le 1^{er} janvier 1989. Son instauration a aussi une répercussion sur le budget pour ce qui concerne les indemnités aux administrations communales (art. 43 de l'A.R. du 6.5.1988) et les dépenses relatives aux nouveaux formulaires et documents pour l'obtention d'un permis de conduire.

Depuis le 1^{er} janvier de 1989, les administrations communales reçoivent 150 fr. au lieu de 50 fr. par document (permis de conduire ou attestation en tenant lieu) délivré. Compte tenu de la faculté d'échanger un ancien permis de conduire pour un nouveau modèle (donc non obligatoire) et de la faculté pour les candidats conducteurs de suivre les deux modes d'écologie à la fois et donc de posséder deux documents d'écologie, on a prévu pour 1989 une dépense de 58.560.000 fr. (contre 18.000.000 fr. antérieurement).

Un poste budgétaire de 9.500.000 fr. a été prévu pour la commande de divers documents nouveaux.

Le traitement des documents relatifs au permis de conduire est progressivement automatisé et une dépense de 2.700.000 fr. est donc prévue (logiciel, etc.).

Les rétributions dues pour la délivrance de permis de conduire et de titres équivalents au permis de conduire, doivent être payées au moyen de timbres fiscaux et ont été relevées (art. 41 de l'A.R. précité). Ceci représente pour le Trésor une recette évaluée à 202.242.800 fr. (contre $\pm$ 115.000.000 fr. les années précédentes).

TRAFIC AERIEN

8. Transport aérien

8.1. *Ampleur du trafic aérien*

Le transport aérien vers et à partir de la Belgique a progressé à grands pas ces dernières années.

Bijgevolg moeten er ook andere eisen worden gesteld aan de infrastructuur in een zone waar de woon- en recreatiefunctie doorslaggevend is.

Zo legt de vorig jaar ingevoerde Zone-30-reglementering niet alleen een snelheidsbeperking op van 30 km/u, maar tevens de aanleg van de aangepaste infrastructuur teneinde door snelheidsremmende inrichtingen een snelheidsbeperking van 30 km/u af te dwingen.

7.4. *Het Europees rijbewijs*

Per 1 januari 1989 werd het Europees rijbewijs in België ingevoerd. De invoering ervan heeft ook een weerslag op de begroting wat betreft de vergoedingen aan de gemeentebesturen (art. 43 van het K.B. van 6.5.1988) en de uitgaven die verband houden met alle nodige nieuwe formulieren en documenten tot het verkrijgen van een rijbewijs.

De gemeentebesturen ontvangen vanaf 1 januari 1989 150 frank per afgegeven document (rijbewijs of als dusdanig geldend bewijs) in plaats van 50 frank. Rekening houdend met de mogelijkheid tot omwisselen van een oud rijbewijs voor een nieuw model (dus niet verplicht) en het feit dat de kandidaat-bestuurders de twee bestaande scholingswijzen tegelijkertijd kunnen volgen en derhalve twee scholingsdocumenten kunnen bezitten, werd tegenover een uitgave van 18.000.000 frank in vroegere jaren voor 1989 58.560.000 frank vooropgesteld.

Voor het bestellen van allerlei nieuwe documenten, werd een begrotingspost van 9.500.000 frank vooropgesteld.

Geleidelijk aan wordt de behandeling van de documenten i.v.m. het rijbewijs geautomatiseerd. Derhalve is hiertoe een uitgave uitgetrokken van 2.700.000 frank (software, enz.).

De retributies die voor de afgifte van rijbewijzen en als dusdanig geldende bewijzen dienen betaald bij middel van fiscale zegels, werden verhoogd (art. 41 van het bovengenoemd K.B.) wat voor de Schatkist een ontvangst betekent die geraamd wordt op 202.242.800 frank tegenover $\pm$ 115.000.000 voor de vorige jaren.

LUCHTVERKEER

8. Luchtvaart

8.1. *Omvang van het luchtverkeer*

Het luchtverkeer van en naar België is de laatste jaren met sprongen vooruitgegaan.

A l'aéroport national de Zaventem, le trafic a augmenté en 1988 de 9,5 % par rapport à l'année précédente, comme il résulte du tableau ci-après :

	Mouvements d'avion	Passagers	Tonne/cargaisons
1980	112.425	5.105.366	165.520
1985	116.988	5.780.158	177.283
1987	142.319	6.468.541	227.728
1988	161.076	7.087.227	249.808

En 1988, le trafic passagers est de 22 % supérieur à celui de 1985 et de 38,8 % par rapport à celui de 1980.

Le trafic du fret a enregistré des augmentations, respectivement de 40,9 % et de 50,9 %.

En 1988, l'aéroport de Zaventem a traité 42.904 tonnes de courrier. Il n'y a presque pas de trafic courrier sur les aéroports régionaux.

Les aéroports régionaux ont enregistré en 1988, les résultats suivants :

	Oostende	Antwerpen Deurne	Liège Bierset	Charleroi Gosselies
Passagers. — <i>Passagiers</i>	147.830	160.941	70.994	31.411
Fret en tonne. — <i>Vracht in ton</i>	28.950	177	65	2.298
Mouvements d'avions. — <i>Vliegtuigbewegingen</i>	43.849	59.271	19.037	33.860

8.2. Le développement de l'aéroport national

C'est enfin décidé : les travaux d'extension commenceront dans quelques mois. La R.V.A. a pris les mesures nécessaires en vue d'agrandir l'aire d'embarquement, pour le milieu de l'an prochain. La perte de places de parking pour les avions par suite des travaux d'extension de l'aérogare sera aussi compensée.

BATC (Brussels Airport Terminal Company S.A.) commencera aussi prochainement ses travaux. Un agrandissement des facilités de parking se fera en premier lieu afin de pouvoir créer aussi, par étapes successives d'ici la fin de 1992, 7.700 emplacements supplémentaires.

La compagnie a, en outre, l'intention de construire pour fin juin 1990, un hall de départ provisoire d'une surface de 2.100 m² pour 5.500 passagers. Il s'agit en fait d'une extension de l'espace d'attente, d'où les passagers seront transportés en bus vers et depuis les avions.

Par ailleurs, en même temps, et le 15 octobre pour être précis, commenceront les travaux d'extension de l'aérogare. Ces travaux comprennent deux phases :

Op de nationale luchthaven van Zaventem steeg het verkeer in 1988 met 9,5 % t.o.v. het voorgaande jaar, zoals blijkt uit volgend overzicht :

	Vliegtuigbeweging	Passagiers	Ton/vracht
1980	112.425	5.105.366	165.520
1985	116.988	5.780.158	177.283
1987	142.319	6.468.541	227.728
1988	161.076	7.087.227	249.808

De passagierstrafiek van 1988 lag 22,6 % hoger dan in 1985 en 38,8 % hoger dan in 1980.

Voor het vrachtverkeer werden stijgingspercentages opgetekend van resp. 40,9 % en 50,9 %.

In 1988 werd op de luchthaven van Zaventem ook 42.904 ton post verwerkt. Deze trafiek komt in de regionale luchthavens vrijwel niet voor.

Wat de regionale luchthavens betreft werden in 1988 volgende resultaten opgetekend :

8.2. De ontwikkeling van de nationale luchthaven

Eindelijk is terzake de kogel door de kerk : binnen enkele maanden wordt inderdaad een aanvang genomen met de uitbreidingswerken. Bij de R.L.W. werden de nodige maatregelen getroffen om tegen midden volgend jaar een uitbreiding te realiseren van de inschepingsvloer. Hierdoor zal het verlies aan parkeerplaatsen voor vliegtuigen ingevolge de uitbreidingswerken aan het passagiersgebouw, gecompenseerd kunnen worden.

Ook BATC (Brussel Airport Terminal Company N.V.) begint eerstdaags met de werken. Op de eerste plaats zal een vergroting van de parkeerfaciliteiten worden verwezenlijkt, om zodoende fasegewijze, tegen eind 1992, 7.700 bijkomende parkeerplaatsen te kunnen creëren.

Bovendien ligt het in haar bedoeling tegen eind juni 1990 een tijdelijke vertrekhal te bouwen met een oppervlakte van 2.100 m en een capaciteit van 5.500 passagiers. In feite gaat het hier om een uitbreiding van de wachtruimte, vanwaar de passagiers met een bus naar het vliegtuig zullen worden gebracht of omgekeerd.

Anderzijds wordt tezelfdertijd en meer concreet op 15 oktober a.s. ook aangevangen met de eigenlijke uitbreidingswerken van het passagiersgebouw. Deze

la première consiste à étendre le terminal sur une longueur de 228 m, tandis que la seconde concerne la construction d'un finger en forme d'Y. Le gros-œuvre de ces travaux sera achevé pour fin septembre 1991. L'objectif est de mettre ce nouveau complexe en service au début de 1993.

Le coût total des travaux à charge de BATC est estimé à 12 milliards, valeur août 1989, hors T.V.A. La Régie des Voies aériennes de son côté investira environ 3 milliards.

Pour garantir l'accroissement du trafic aérien que les travaux d'extension rendront possible, dans les meilleures conditions, et principalement en matière de sécurité, il faudra recourir à des investissements accessoires non négligeables. C'est ainsi que l'ordre a déjà été donné d'équiper l'aéroport d'un radar au sol (coût: environ 65 millions). Appelé « Airport Surface Detection Equipment », il permettra d'améliorer la sécurité et l'efficacité du contrôle aérien. ce système fournira au contrôleur du trafic, qui règle la circulation au sol des avions comme des véhicules, des informations sur la position des avions et des véhicules — en mouvement comme à l'arrêt — surtout lorsque la visibilité sera limitée en raison des mauvaises conditions atmosphériques, telles que les fortes pluies, la neige, le brouillard, etc., et durant la nuit. Cette installation sera opérationnelle au début de 1990.

Il va de soi aussi que les problèmes écologiques ne peuvent pas faire les frais de cette expansion. Les intérêts économiques de l'aéroport et le respect de l'environnement doivent coexister de façon équilibrée.

Comme autour des autres aéroports internationaux, il faut en premier lieu que la nuisance sonore reste dans des limites raisonnables. A cette fin, un réseau de sonomètres sera installé autour de l'aéroport. Ses données, combinées à l'information radar, permettront de dresser une description détaillée des sons produits par chaque mouvement d'avion.

Sur la base de ces données, des mesures sévères seront prises contre des avions qui ne suivent pas le trajet imposé ou qui dépassent les normes sonores. Un tel système constitue le moyen indispensable pour éviter les excès de bruit.

L'environnement proprement dit exige également une grande attention. L'extension des bâtiments, l'agrandissement des surfaces bétonnées et la présence d'un nombre de plus en plus élevé d'entreprises et de compagnies aériennes apportent davantage d'eaux usées et de pluie. Pour écarter la menace d'un déséquilibre en ce domaine, il faudra de nouveaux

bestaan uit twee luiken: het eerste omvat een uitbreiding van de terminal over een lengte van 228 m, terwijl het tweede luik de bouw behelst van een finger in Y-vorm. De beëindiging van de ruwbouw van al deze werken wordt tegen einde september 1991 verwacht terwijl het in de bedoeling ligt dit nieuwe complex tegen begin 1993 in exploitatie te nemen.

De totale kostprijs van de werken ten laste van BATC wordt, excl. B.T.W., op 12 miljard fr. geraamd, waarde augustus 1989. De Regie der Luchtwegen daarentegen zal ongeveer voor 3 miljard fr. investeren.

Om de toename van het vliegtuigverkeer dat door deze uitbreidingswerken zal mogelijk gemaakt worden, in goede en vooral veilige banen te leiden, zullen ook niet onbelangrijke neveninvesteringen doorgevoerd worden. Zo werd inmiddels reeds opdracht gegeven de luchthaven uit te rusten met een grondradar (kostprijs: ongeveer 65 miljoen fr.). Deze Airport Surface Detection Equipment — radarinstallatie zal het mogelijk maken de veiligheid en de efficiëntie van de verkeersleiding te verhogen. Het systeem zal de verkeersleider die het grondverkeer, zowel van vliegtuigen als van voertuigen, controleert, informatie geven over de positie van de vliegtuigen en de voertuigen — zowel bewegend als stilstaand — vooral wanneer de zichtbaarheid beperkt is ingevolge slechte weersomstandigheden zoals hevige regen, sneeuw, mist, enz. en tijdens de nacht. Deze installatie zal begin 1990 operationeel zijn.

Anderzijds spreekt het ook vanzelf dat in deze expansie ook de ecologische problemen niet uit het oog mogen worden verloren. Er moet een evenwicht zijn tussen het economisch belang van de luchthaven en een aantrekkelijk leefmilieu.

Zoals op elke internationale luchthaven dient hierbij op de eerste plaats de geluidshinder binnen aanvaardbare proporties gehouden te worden. In dit perspectief zal rond de nationale luchthaven een net van geluidsmeters geïnstalleerd worden, waarvan de gegevens, in combinatie met de radarinformatie, een gedetailleerde beschrijving zullen mogelijk maken van het geproduceerd geluid per vliegtuigbeweging.

Op basis hiervan zullen dan ook strenge maatregelen kunnen worden genomen tegen vliegtuigen die het opgelegde traject niet volgen en/of de geluidsnormen overschrijden. Op die wijze zal dit systeem een onontbeerlijk hulpmiddel zijn om de geluidsoverlast in te dijken.

Ook het milieu op zichzelf vergt de nodige aandacht. De uitbreiding van de gebouwen, de vergroting van de betonoppervlakten en de aanwezigheid van een steeds aangroeiend aantal bedrijven en luchtvaartmaatschappijen brengen steeds meer regen- en afvalwater mee. Om de bedreiging van het milieu vanuit die hoek in te dijken zullen ofwel de bestaande

collecteurs, adapter les bassins d'orage existants ou en installer de nouveaux en veillant également à ce que les eaux usées ne soient évacuées qu'après épuration.

Parallèlement à ces travaux, d'importants investissements privés ont également été réalisés ces dernières années à l'aéroport de Bruxelles national et d'autres projets importants sont encore envisagés. Citons en premier lieu la construction de l'hôtel (coût: 1,5 milliard), tandis que la S.A. TEAMCO a dépensé près d'un milliard pour la construction de hangars pour avions et d'ateliers, dans le cadre de la maintenance et de l'assistance technique pour tous les types d'avions.

Dans ce domaine aussi, la SABENA reste très active, puisqu'elle a projeté la création d'une nouvelle zone technique. Comme nouveau projet, il ne faut pas oublier non plus l'aménagement de la zone courrier commune et les différents projets aux abords de l'aéroport.

Tout ceci prouve que le rôle de l'aéroport en tant que pôle d'attraction économique est très important. La hausse de l'emploi à elle seule peut déjà être citée comme exemple.

Dans ses conclusions d'une enquête à ce sujet, la Chambre de Commerce de l'arrondissement de Hal-Vilvorde constate que l'emploi à Zaventem est particulièrement élevé relativement à d'autres communes. A Brucargo, le nombre d'emplois est passé de 1.500 en 1981 à plus de 2.500 à la fin de 1988. L'activité « courrier » a créé plus de 1.000 emplois en quelque cinq ans.

8.3. La sécurité aérienne

Les problèmes de la saturation de l'espace aérien se posent évidemment au niveau européen.

La poursuite de la libéralisation de la navigation aérienne sous l'impulsion des décisions du Conseil des ministres du transport de la C.E. et l'augmentation du trafic aérien qui peut en résulter, requièrent dès lors une attention accrue pour l'organisation de la sécurité du trafic aérien.

L'exécution de la décision prise à Francfort le 20 octobre 1988 par les ministres du Transport des pays membres de l'Organisation européenne pour la navigation aérienne, est donc suivie attentivement par la C.E.

Pour remédier au problème de la saturation de l'espace aérien et aux retards croissants qu'elle provoque à la circulation aérienne, on a en effet convenu

wachtbekkens aangepast worden ofwel nieuwe afvoercollectoren worden gebouwd, waarbij er in ieder geval zal over gewaakt worden dat geen afvalwater meer zal worden geloosd zonder voorafgaande zuivering.

Benevens deze werken, werden op de luchthaven Brussel-Nationaal de laatste jaren ook heel belangrijke privé-investeringen gerealiseerd, terwijl nog grote projecten in het vooruitzicht worden gesteld. Hierbij kan op de eerste plaats de constructie van het hotel als voorbeeld worden geciteerd, (kostprijs: 1,5 miljard fr.), terwijl de N.V. TEAMCO tegen het miljard heeft gespendeerd in de bouw van vliegtuigloodsen en werkplaatsen in het kader van het onderhoud en technische bijstand voor alle soorten luchtvaartuigen.

Ook op dat vlak blijft SABENA zeer actief, daar zij de ontwikkeling heeft gepland van een nieuwe technische zone. Als nieuw project mag uiteraard ook de inrichting van de gemeenschappelijke koerierzone niet vergeten worden, zonder de verschillende projecten in de omgeving van de luchthaven uit het oog te verliezen.

Dit alles bewijst dat de rol van de luchthaven als economische aantrekkingspool zeer belangrijk is. Alleen al het stijgingsritme van de tewerkstelling kan hiertoe als voorbeeld worden aangehaald.

In haar conclusies van een terzake gehouden enquête stelt de Kamer voor Handel en Nijverheid van het arrondissement Halle-Vilvoorde dat « de tewerkstelling in Zaventem, relatief gezien, op een eenzame hoogte staat. In Brucargo is het aantal werkplaatsen van zowat 1.500 in 1981 gestegen tot meer dan 2.500 op het einde van 1988. De koerierbedrijvigheid heeft in een tijdsbestek van zowat 5 jaar meer dan 1.000 jobs gecreëerd.

8.3. De luchtvaartveiligheid

De problemen van de saturatie van het luchtruim stellen zich uiteraard op Europees niveau.

De verdere liberalisering van de luchtvaart onder impuls van de besluiten van de EG-Ministerraad van Transport, en de verhoging van het verkeer die daaruit kan resulteren, vragen dan ook een verscherpte aandacht voor de organisatie en de veiligheid van het luchtverkeer.

De uitvoering van de beslissing die op 20 oktober 1988 in Frankfurt getroffen werd door de transportministers van de landen die lid zijn van de Europese Organisatie voor de Burgerluchtvaart, wordt dan ook op het niveau van de E.G. met bijzondere aandacht gevolgd.

Om het probleem van de verzadiging van het luchtruim te verhelpen en de daaruit voortvloeiende, steeds maar toenemende vertragingen in het lucht-

de créer un « Air Trafic Flow Management » au sein d'Eurocontrol. L'objectif est d'en arriver à une intégration complète du flux du trafic dans l'espace européen par une coordination des différents centres de contrôle aérien.

La Belgique a, en outre, présenté des projets concrets pour implanter ici ce nouveau service.

CANAC

Le projet CANAC approche de sa mise en service.

Les essais de réception du système de communication vocal ont eu lieu avec succès et divers équipements d'assistance comme les émetteurs- récepteurs, les enregistreurs et les écrans ont été installés et réceptionnés ou seront prochainement livrés.

Des études supplémentaires sont requises en ce qui concerne le logiciel pour le système de traitement et de visualisation des données « radar » et « plan de vol ».

On attend la livraison de ce système pour la fin de cette année.

8.4. La régionalisation

La réforme de l'Etat a occasionné de profonds changements dans la structure d'exploitation des aéroports régionaux et des aérodromes publics. L'exploitation et l'équipement de ces aéroports et aérodromes ont en effet été transférés aux Régions depuis le 1^{er} janvier 1989. Le pouvoir central n'en est donc plus responsable par le biais de la Régie des voies aériennes.

Les considérations suivantes ont essentiellement motivé cette décision politique :

a) le principe qu'une association directe des administrations régionales à la gestion de ces aéroports peut produire un effet stimulant sur leur développement;

b) l'intention de ne plus charger financièrement l'aéroport de Bruxelles national des pertes de ces aéroports régionaux.

Dorénavant donc, les Régions devront assumer la responsabilité des pertes d'exploitation des aéroports régionaux et des aérodromes publics.

Pour y faire face et en vue de faciliter le transfert des aéroports et aérodromes régionaux aux Régions,

verkeer werd inderdaad overeengekomen in de schoot van Eurocontrol een « Air Trafic Flow Management »-dienst in het leven te roepen. De bedoeling hiervan is, bij een coördinatie van de verschillende verkeersleidingscentra, te komen tot een volledige integratie van de verkeersstromen in het Europees luchtruim.

Bovendien heeft België concrete plannen naar voren gebracht om deze nieuwe dienst hier te huisvesten.

CANAC

Het CANAC-project nadert steeds meer zijn operationele inbedrijfname.

De keuringsproeven van het spraakcommunicatiesysteem werden succesvol beëindigd en diverse ondersteuningsuitrustingen — zoals zenders/ontvangers, bandopnemers en beeldschermen — werden geïnstalleerd en opgeleverd, of worden binnenkort geleverd.

Bijkomende studies zijn vereist aangaande de programmatuur van het systeem voor verwerking en voorstelling van radar- en vluchtplangegevens.

Er wordt verwacht dat dit systeem op het einde van 1989 wordt geleverd.

8.4. De regionalisering

De Staatshervorming heeft een ingrijpende verandering teweeggebracht in de structuur van de exploitatie der regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Vanaf 1 januari 1989 zijn de exploitatie en de uitrusting van deze luchthavens en vliegvelden immers overgeheveld naar de Gewesten. Het is dus niet langer de Centrale Overheid, bij wege van de Regie der Luchtwegen, die hiervoor verantwoordelijk is.

Aan de basis van deze politieke beslissing lagen essentieel volgende overwegingen :

a) het besef dat het rechtstreeks betrekken van de regionale besturen bij het beheer van deze luchthavens een stimulerend effect kan sorteren op de ontwikkeling ervan;

b) de betrachting om de luchthaven Brussel-Nationaal niet langer financieel te belasten met de verliezen van deze regionale luchthavens.

Voortaan zullen de Gewesten dan ook de verantwoordelijkheid moeten dragen voor de exploitatieverliezen van de regionale luchthavens en openbare vliegvelden.

Om hieraan tegemoet te kunnen komen en om bovendien de overdracht van deze regionale luchthavens

le Gouvernement a également pris les initiatives suivantes :

a) établissement d'un accord de coopération entre la R.V.A. et les Régions. Ici les aspects suivants entrent en ligne de compte :

— le mode de transfert du personnel concerné par l'exploitation des aéroports;

— le règlement de la sécurité de la circulation aérienne;

— l'intervention dégressive et temporaire de la R.V.A. dans les charges financières;

— la mise à la disposition — en trois ans — d'un montant supplémentaire de 300 millions à répartir uniformément entre les deux régions — en vue de l'exécution d'investissements essentiels à l'exploitation des aéroports et aérodromes concernés.

b) dépôt d'un projet de loi adaptant les statuts de la SABENA : jusqu'à présent, la SABENA avait le monopole du trafic régulier, c'est-à-dire que sauf dérogations accordées dans le cadre des accords aériens bilatéraux, aucun autre transporteur ne pouvait effectuer de tels vols, d'un aéroport quelconque vers et depuis la Belgique.

En vue de stimuler la rentabilité des aéroports régionaux, l'autorité nationale a estimé que dans le cadre de la régionalisation, il s'indiquait de prendre l'initiative d'adapter les statuts de la SABENA de telle manière qu'une autre compagnie aérienne belge aussi puisse organiser un transport régulier à partir d'un aéroport régional.

Si une libéralisation plus poussée au niveau C.E. donnait lieu à un accord, la législation y sera immédiatement adaptée.

Les discussions relatives à ces deux initiatives sont à leur stade final, de sorte que celles-ci pourront bientôt être mises en exécution.

8.5. La Régie des Voies Aériennes

La Régie des Voies aériennes a été soumise à un plan d'assainissement par l'A.R. n° 240 du 31 décembre 1983. Elle doit ainsi tenir son compte d'exploitation en équilibre. Un examen des prévisions budgétaires 1989 permet de constater que la Régie a pleinement réussi dans sa mission.

Un bénéfice d'exploitation de 272 millions peut être attendu à la fin du présent exercice. Le Fonds de réserve, qui peut servir à couvrir d'éventuelles pertes d'exploitations ultérieures, s'élèvera à 767 mil-

vens en vliegvelden naar de Gewesten vlot te laten verlopen, heeft de Overheid nog volgende initiatieven genomen :

a) opstellen van een samenwerkingsakkoord tussen de R.L.W. en de Gewesten. Hierin komen volgende aspecten aan bod :

— de wijze van overdracht van de personeelsleden, betrokken bij de exploitatie van de luchthavens;

— de regeling van de luchtverkeersveiligheid;

— de tijdelijke, degressief verminderende tussenkomst van de R.L.W. in de financiële lasten;

— het ter beschikking stellen — over een periode van drie jaar — van een extra bedrag van 300 miljoen, gelijkmatig te verdelen over de twee Gewesten, voor het uitvoeren van voor de exploitatie van de betrokken luchthavens en vliegvelden essentiële investeringen.

b) indienen van een wetsontwerp tot aanpassing van de statuten van SABENA : tot nog toe beschikte SABENA over het alleenrecht voor het regelmatig verkeer, d.w.z. dat behalve afwijkingen toegestaan in het kader van bilaterale luchtvaartakkoorden geen andere vervoerder dergelijke vluchten van of naar België — van om het even welke luchthaven — kon uitvoeren.

Om de rendabiliteit van de regionale luchthavens te stimuleren heeft de Nationale Overheid, in het kader van de regionalisatie, het aangewezen geoordeeld het initiatief te nemen om de statuten van SABENA zo aan te passen dat vanop een regionale luchthaven ook vluchten door een andere Belgische luchtvaartmaatschappij kunnen worden ingelegd.

Indien een verdere liberalisering op E.G.-niveau tot een akkoord leidt, zal het initiatief genomen worden om de Belgische wetgeving hieraan onmiddellijk aan te passen.

De besprekingen inzake deze twee initiatieven zijn in een eindstadium getreden, zodat die dan ook weldra in uitvoering zullen kunnen gebracht worden.

8.5. De Regie der Luchtwegen

De Regie der Luchtwegen werd onderworpen aan een saneringsplan, ter uitvoering van het K.B. nr. 240 van 31 december 1983, dat haar de verplichting oplegt haar exploitatierekening in evenwicht af te sluiten. Uit een onderzoek van de begrotingsvooruitzichten voor 1989 kan worden vastgesteld dat de Regie deze opdracht volledig nakomt.

Voor het einde van dit boekjaar kan een exploitatiewinst van 272 miljoen verwacht worden. Het reservefonds, dat kan worden aangewend om eventuele latere exploitatieverliezen op te vangen, zal de

lions. Un montant de 2.424 millions est affecté au Fonds spécial et servira à financer des investissements. On notera aussi qu'au cours du présent exercice, la R.V.A. aura financé par ses propres moyens des investissements pour un montant de 1.553 millions.

8.6. SABENA

Les activités et les résultats d'exploitation de la SABENA ont évolué favorablement en 1988 sous l'influence de la reprise générale de l'activité économique et du tourisme. La hausse de plus de 13 % des résultats d'exploitation ne s'explique cependant pas uniquement par un environnement favorable mais est aussi le résultat de la politique menée par la compagnie.

Dans la perspective de la poursuite de la libéralisation du trafic aérien, en Europe principalement, et compte tenu de l'attrait grandissant de Bruxelles, la SABENA s'est résolument tournée vers de nombreuses destinations européennes et vers le Japon pour y développer de nouveaux services.

Cette stratégie se poursuit en 1989 par l'adjonction de 11 nouveaux points d'atterrissage dans le réseau de la SABENA.

Une telle extension n'est cependant pas possible sans adaptation de la flotte: une commande ferme de 20 nouveaux appareils du type B 737 étalée sur les années 1989 et 1991-1992 a donc été effectuée.

Pour les long-courriers également, de nouveaux appareils sont prévus: un B 747 sera livré fin juillet 1990 et une commande ferme de 5 appareils a été passée auprès de Airbus-Industries, avec option pour 5 autres appareils du type A 340-200.

La politique de création de filiales spécialisées, qui est menée depuis quelques années, a été poursuivie en 1988: le point le plus marquant est certes l'entrée en service de SABENA TECHNICS, depuis le 1^{er} septembre 1988. C'est à 100 % une filiale de la SABENA et son chiffre d'affaires est estimé à plus de 14 milliards.

WORLD AIRLINES, qui fut créé par l'A.R. du 24.08.1988, est à présent une filiale à 100 % de la SABENA. Cette filiale permettra de coopérer avec des compagnies aériennes étrangères tout en maintenant l'identité du groupe SABENA.

En effet, la dérégulation du trafic aérien nécessite un élargissement des activités de l'entreprise, qui

som bereiken van 767 miljoen. Aan het Bijzonder Fonds wordt voor 1989 een bedrag toegewezen van 2.424 miljoen, dat zal worden aangewend voor de financiering van de investeringen. Ten slotte dient vermeld dat de R.L.W. haar investeringen in 1989, voor een bedrag van 1.553 miljoen, met eigen fondsen gefinancierd zal hebben.

8.6. SABENA

In 1988 kenden de activiteiten en bedrijfsresultaten van SABENA een gunstig verloop onder invloed van de algemene heropleving van de economische activiteit en het toerisme. De stijging van de exploitatieresultaten met meer dan 13 %, is echter niet uitsluitend te verklaren door een gunstig klimaat, doch is tevens het resultaat van de politiek die de maatschappij heeft gevoerd.

Met het vooruitzicht op een verder doorgedreven vrijmaking van het luchtvaartverkeer, voornamelijk binnen Europa, en rekening houdend met de steeds toenemende aantrekkingskracht van Brussel, heeft SABENA een bewuste inspanning geleverd voor de uitbreiding van het aantal diensten op vele Europese bestemmingen en Japan.

Deze strategie wordt ook in 1989 voortgezet door elf nieuwe landingspunten in het SABENA-net op te nemen.

Een dergelijke uitbreiding is echter niet mogelijk zonder aanpassing van de vloot: er werd dan ook een vaste bestelling geplaatst voor 20 nieuwe toestellen van het type B 737 waarvan de levering gespreid is over de jaren 1989 en 1991-1992.

Ook voor de lange-afstandsvloot werden nieuwe eenheden in het vooruitzicht gesteld: tegen juli 1990 zal een B 747 geleverd worden, en bij Airbus-Industries werd een vaste bestelling geplaatst voor 5, met een optie voor nog eens 5 toestellen van het type A 340-200.

Het beleid gericht op oprichting van gespecialiseerde dochterondernemingen, dat sedert enige jaren gevoerd werd, werd ook in 1988 voortgezet: meest opvallend is zeker het operationeel worden per 1 september 1988 van SABENA TECHNICS, dat een 100 % SABENA-filiaal is, waarvan de omzet voor 1989 op meer dan 14 miljard geraamd wordt.

Ook het filiaal SABENA WORLD AIRLINES, dat werd opgericht nadat SABENA hiertoe gemachtigd werd door het K.B. dd. 24.08.1988, is op dit ogenblik nog een 100 % SABENA-dochteronderneming. Het bestaan van dit filiaal zal het mogelijk maken met buitenlandse luchtvaartondernemingen tot samenwerking te komen op het domein van de luchtvaart, met behoud van de identiteit van de SABENA-groep.

De deregulering van het luchtverkeer noodzaakt immers tot een schaalvergroting van de activiteiten

dépasse les possibilités individuelles de la SABENA. L'on évolue parallèlement vers la formation d'aéroports centraux — HUB — à partir desquels se développe un réseau en forme d'étoile.

C'est sous la responsabilité des instances de gestion que l'on a recherché au cours des dernières années la forme la plus adéquate de coopération.

Des négociations très poussées sont actuellement menées. Elles permettent d'envisager la création d'une filiale d'exploitation à laquelle participeront principalement la SABENA, et d'autres compagnies aériennes.

TRANSPORTS MARITIMES

9. La politique maritime

9.1. Situation de la marine marchande belge

Fin 1988, la flotte marchande belge comptait 82 navires totalisant une capacité de chargement de 3.224.695 tonnes.

En exécution de la loi spéciale du 8 août 1988, l'un des principaux leviers de la politique en matière de marine marchande et de pêche maritime, le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, créé par la loi du 23.08.1948, est passé sous la compétence de l'Exécutif flamand. La loi précitée accorde aussi, en vertu de l'article 1^{er} b), des garanties quant au remboursement des crédits de la S.N.C.I.

En exécution de l'article 55, § 8, second alinéa de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des Régions, la garantie de l'Etat donnée en application de la loi du 23 août 1948 relative au maintien et au développement de la marine marchande et de la pêche maritime et créant à cette fin un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, reste maintenu jusqu'au 31 décembre 2004, au montant actuel de 18 milliards, selon les conditions prévues dans cette loi.

Registre luxembourgeois

Le 31 décembre 1988, les Ministres des Communications et de l'Emploi et du Travail, l'Association des Armateurs belges et les représentants des travailleurs ont conclu un protocole prévoyant la possibilité d'enregistrer les navires belges sur le registre d'empavillonnement en cours de création au Grand-Duché du Luxembourg.

van de onderneming, die de individuele krachten van SABENA te boven gaat. Tevens evolueert men naar de vorming van een aantal centrale luchthavens — HUB — van waaruit zich een stervormig net ontwikkelt.

Onder de verantwoordelijkheid van de beheersinstaties van de maatschappij, werd in de voorbije jaren gezocht naar de meest aangewezen vorm van samenwerking.

Thans worden vergeworderde gesprekken gevoerd die uitzicht bieden op het tot stand brengen van een exploitatiefiliaal waaraan in hoofdzaak SABENA en andere luchtvaartmaatschappijen zullen deelnemen.

MARITIEM VERVOER

9. Scheepvaartbeleid

9.1. Toestand van de Belgische koopvaardijvloot

Eind 1988 bestond de Belgische koopvaardijvloot uit 82 schepen met een totaal draagvermogen van 3.224.695 ton.

Ter uitvoering van de bijzondere wet van 08.08.1988 werd een van de voornaamste instrumenten van het koopvaardij- en zeevisserijvlootbeleid d.m.v. steunverlening, met name het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen, ingesteld door de Wet van 23.08.1948, aan de bevoegdheid van de Vlaamse Executieve toevertrouwd. De bovengenoemde wet verleent eveneens, ter uitvoering van artikel 1 b), waarborgen wat betreft de terugbetaling van de kredieten aan de N.M.K.N.

Ter uitvoering van artikel 55, § 8, tweede lid van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, blijft de staatswaarborg toegekend met toepassing van de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot en houdende instelling te dien einde van een Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen, tot 31 december 2004 behouden op het huidige bedrag van 18 miljard frank, tegen de voorwaarden bepaald in deze wet.

Luxemburgs vlagregister

Op 31 december 1988 werd tussen de Minister van Verkeerswezen, de Minister van Tewerkstelling en Arbeid, de Belgische Redersvereniging en de vertegenwoordigers van de werknemers een protocol afgesloten, waarbij in de mogelijkheid wordt voorzien Belgische schepen in te schrijven in het vlagregister dat in Luxemburg in oprichting is.

Par une combinaison des dispositions fiscales prévues dans le projet de loi luxembourgeois avec les accords C.E. de sécurité sociale en vigueur, et le traité de double imposition entre le Luxembourg et la Belgique, les coûts d'exploitation peuvent être considérablement réduits (estimation 20 MFB par navire-type et par an).

Le protocole garantit en même temps l'emploi au 31.12.1988 c'est-à-dire, 1.072 postes d'ouvriers, $\pm$ 1.750 marins, et les employeurs s'engagent à augmenter cet emploi de 250 unités en 3 ans.

Bien que le Parlement luxembourgeois n'ait pas encore adopté le projet de loi, de nouveaux contacts avec les autorités luxembourgeoises seront pris après les élections du 18 juin 1989, afin d'exécuter le protocole au plus tôt.

Il y a lieu de faire remarquer que conformément au protocole, le plan temporaire de la marine marchande a été entre-temps prorogé.

Une nouvelle évaluation de la situation aura lieu fin septembre 1989 et le cas échéant une solution structurelle alternative ayant un impact identique sur les frais d'exploitation, sera recherchée avec les interlocuteurs sociaux.

Enregistrement des navires de mer en Belgique

La situation actuelle en la matière est régie par la loi du 2 avril 1965 relative à la nationalité des navires de mer et l'immatriculation des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. En effet, cette loi stipule que la nationalité belge est réputée acquise de plein droit dès que les conditions prévues sont remplies.

Un nouveau projet de loi, actuellement en préparation instaure un registre belge des pavillons et attribue au Roi certaines compétences jusqu'à présent régies par les lois.

Il s'agit plutôt de compétences purement administratives et de matières, qui dans la réalité quotidienne de l'entreprise maritime commerciale, sont plutôt sujettes à des changements. Dans ce contexte, il est également tenu compte du développement de l'affrètement coque nue. Ce projet sera soumis à l'avis des Exécutifs.

9.2. Réglementation du trafic maritime

Deux projets de loi modifiant la réglementation du trafic maritime sont en voie d'élaboration.

Door een combinatie van de bepalingen die in het Luxemburgs wetsontwerp zijn opgenomen op het vlak van de fiscaliteit, met bestaande E.G.-akkoorden op het vlak van de sociale zekerheid, en het dubbel belastingverdrag tussen Luxemburg en België, kan de exploitatiekost aanzienlijk worden gedrukt (raming 20 MBF per typeschip per jaar).

Tegelijkertijd wordt door het protocol de tewerkstelling op 31/12/1988, m.n. 1.072 arbeidsplaatsen, $\pm$ 1.750 zeelieden, gevrijwaard en verbinden de werkgevers er zich toe op 3 jaar tijd deze tewerkstelling met 250 eenheden op te voeren.

Niettegenstaande tot op dit ogenblik het Luxemburgs wetsontwerp nog niet in het Parlement werd goedgekeurd, zal na de verkiezingen van 18 juni 1989 opnieuw contact worden opgenomen met de Luxemburgse autoriteiten, teneinde tot een zo snel mogelijke uitvoering van het protocol te kunnen overgaan.

Er dient echter op gewezen dat in de tussentijd, eveneens volgens de bewoordingen van het protocol, het tijdelijk koopvaardijplan werd verlengd.

Eind september 1989 zal de toestand opnieuw worden geëvalueerd en zal eventueel, in overleg met de sociale partners, naar een alternatieve structurele oplossing, met een gelijkwaardige impact op de exploitatiekosten, worden gezocht.

Vlagregister in België

De huidige toestand terzake wordt geregeld door de wet van 2 april 1965 betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen. Deze wet bepaalt dat de Belgische nationaliteit wordt geacht van rechtswege verkregen te zijn, zodra aan bepaalde eisen is voldaan.

Een nieuw wetsontwerp dat thans in voorbereiding is heeft in hoofdzaak tot doel een vlagregister in te stellen en aan de Koning bepaalde bevoegdheden op te dragen die totnogtoe door wetten worden geregeld.

Het gaat hier eerder om bevoegdheden van louter administratieve aard en om materies die in de dagelijkse werkelijkheid van het commerciële maritieme ondernemersschap eerder aan veranderingen onderworpen zijn. In deze context wordt ook rekening gehouden met de ontwikkeling van de rompbevrachting. Dit ontwerp zal voor advies worden voorgelegd aan de Gewestelijke Executieven.

9.2. Reglementering van het scheepvaartverkeer

Twee ontwerpen van wet die een wijziging aanbrengen aan de reglementering op het scheepvaartverkeer zijn in voorbereiding.

L'avis des Exécutifs régionaux et du Conseil d'Etat est demandé à leur sujet.

1. Projet de loi modifiant la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer

La loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer dispose en son article 4 qu'à l'intérieur des limites où l'Etat organise un service de pilotage, les bâtiments de mer sont soumis à l'obligation de prendre un pilote.

Si des capitaines ne respectent pas cette obligation, la seule sanction qu'ils encourent est de devoir payer malgré tout les droits de pilotage prévus à l'article 8 de la présente loi.

Il s'avère maintenant nécessaire de généraliser le respect de l'obligation de pilotage, par suite de l'évolution de la nature des cargaisons et des dimensions des navires qui les transportent et de la densité plus élevée du trafic maritime.

En vue du respect généralisé de l'obligation de pilotage une pénalité complémentaire est prévue, qui est identique en Belgique et aux Pays-Bas, pour la navigation sur l'Escaut.

2. Le projet de loi relatif à la prévention de la pollution de la mer par les navires

La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et le Protocole de 1978 relatif à cette Convention ont été approuvés par la loi du 17 janvier 1984.

Etant donné la teneur de la Convention MARPOL 73/78, il y a lieu par conséquent d'établir en exécution de cette convention, une nouvelle loi, où il ne serait pas seulement question de pollution par les hydrocarbures, mais également de toute pollution par des « Substances nuisibles ».

Le projet comprend deux éléments principaux. D'une part, les aspects écologiques (interdiction de rejeter) et, d'autre part, les prescriptions techniques auxquelles doivent répondre les navires en vue d'une prévention optimale de la pollution de la mer par les navires (construction, aménagement et équipement des navires). Ce projet a été établi en concertation avec le Secrétariat d'Etat à l'Environnement.

10. La Régie des transports maritimes

Depuis sa création, la Régie a toujours enregistré un résultat d'exploitation positif avant amortissement, excepté en 1981.

Durant la période de 1972 à 1980, une légère perte d'exploitation apparaissait, le cash-flow restant tou-

Over deze ontwerpen is thans het advies gevraagd van de Executieven en van de Raad van State.

1. Het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen

De wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen bepaalt in artikel 4 dat zeevaartuigen binnen de grenzen waarop de Staat een loodsdienst inricht, onderworpen zijn aan de verplichting tot het nemen van een loods.

Indien gezagvoerders zich daar niet aan houden bestaat de enige sanctie er in dat ze dan toch loodsgeld dienen te betalen. Dit is bepaald in artikel 8 van de wet.

Het veralgemeend doen naleven van de loodsplicht is evenwel noodzakelijk geworden ingevolge de evolutie van de aard van de vervoerde goederen en van de grootte van de schepen waarmede deze vervoerd worden en ingevolge de hogere densiteit van de scheepvaart.

Om de veralgemeende naleving te realiseren wordt in het wetsontwerp een strafmaat ingeschreven die voor de vaart op de Schelde gelijklopend is voor Nederland en België.

2. Het wetsontwerp betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen

Het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen en het Protocol van 1978 bij dit Verdrag werden goedgekeurd bij wet van 17 januari 1984.

Gelet op de inhoud van dit zgn. MARPOL 73/78 Verdrag dient bijgevolg een nieuwe wet opgesteld ter uitvoering van dit Verdrag, waarin niet alleen de olievervuiling wordt behandeld maar elke verontreiniging door « schadelijke stoffen ».

Het ontwerp bevat twee hoofdelementen: enerzijds de milieutechnische aspecten (verbod tot lozen) en anderzijds de technische vereisten waaraan de schepen moeten voldoen om een optimale voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen tot stand te brengen (bouw, inrichting en uitrusting van schepen). Dit ontwerp werd opgesteld in overleg met het Staatssecretariaat voor Leefmilieu.

10. De Regie voor maritiem transport

Sinds haar oprichting heeft de Regie steeds, op 1981 na, een positief exploitatieresultaat vóór afschrijving gerealiseerd.

Van 1972 tot 1980 was er een licht verlies doch niettemin een positieve cash-flow. Van 1981 tot 1985

tefois positif. De 1985 à 1988, d'importantes pertes de 4 à 500 millions par an étaient enregistrées.

En 1987, le déficit a été ramené à 42 millions et en 1988 à 12 millions. Des cash-flow positifs de 377 et 409 millions ont été réalisés.

Les mesures d'assainissement prises en 1984 et l'accord de coopération avec P&O ont amélioré les recettes et comprimé les dépenses par une diminution du nombre de voyages et d'agents (de 2.027 au 31.12.1981 à 1.444 au 31.12.1988).

La structure du capital de la Régie s'est améliorée grâce à la remise de la dette de 1.500 millions de la Régie envers le S.C.D.F. (article 169 de la loi-programme du 30 décembre 1988).

Budget 1989

Le budget de 1989 laisse prévoir un boni de 120 millions et un cash-flow positif de 540 millions.

Résultats du trafic en 1988

Partenariat (Ostende-Douvres, Zeebrugge-Douvres, Zeebrugge-Felixstowe)

Passagers: 2.968.547 (- 13,8 % par rapport à 1987)

Voitures: 434.501 (- 12,6 % par rapport à 1987)

Poids lourds: 356.420 (- 11,8 % par rapport à 1987)

Ostende-Douvres

Passagers: 2.097.037 (+ 8,7 % par rapport à 1987)

Voitures: 272.427 (+ 17,0 % par rapport à 1987)

Poids lourds: 147.363 (+ 18,9 % par rapport à 1987)

La baisse du trafic du partenariat et la hausse du trafic sur la ligne Ostende-Douvres sont dues à une longue grève sur les lignes du partenaire P&O.

Les recettes sont fonction du trafic du partenariat (et non du trafic sur la ligne Ostende-Douvres).

Le résultat de 1988 est ainsi influencé négativement mais reste néanmoins proche de l'équilibre.

Politique commerciale

Par suite de l'accord de pool entre la R.T.M. et P&O European Ferries, les recettes de la ligne Ostende-Douvres (R.T.M.) et Zeebrugge-Douvres et Zeebrugge-Felixstowe (P&O) sont fusionnées. Pour

waren er zware verliezen -van 400 à 500 miljoen per jaar.

In 1987 werd het verlies teruggebracht tot 43 miljoen en in 1988 tot 12 miljoen en werd een positieve cash-flow van resp. 377 en 409 miljoen verwezenlijkt.

De saneringsmaatregelen getroffen in 1984 en het samenwerkingsakkoord met P&O hebben de inkomsten weten te verbeteren en de uitgaven gedrukt door vermindering van het aantal uitgevoerde reizen en van het personeelseffectief (van 2.027 op 31 december 1981 tot 1.444 op 31 december 1988).

De kapitaalsstructuur van de Regie is verbeterd door het kwijtschelden van een schuld van 1.500 miljoen F t.o.v. de C.D.V.U. (art. 169 van de programmawet van 30 december 1988).

Begroting 1989

De begroting 1989 laat een winst voorzien van 120 miljoen F en een positieve cash-flow van 540 miljoen F.

Verkeersresultaten in 1988

Partnership (Oostende-Dover, Zeebrugge-Dover, Zeebrugge-Felixstowe)

Passagiers: 2.968.547 (- 13,8 % t.o.v. 1987)

Personenwagens: 434.501 (- 12,6 % t.o.v. 1987)

Vrachtwagens: 356.420 (- 11,8 % t.o.v. 1987)

Oostende-Dover

Passagiers: 2.097.037 (+ 8,7 % t.o.v. 1987)

Personenwagens: 272.427 (+ 17,0 % t.o.v. 1987)

Vrachtwagens: 147.363 (+ 18,9 % t.o.v. 1987)

De daling van de trafiek van het partnership en de stijging van de trafiek op Oostende-Dover zijn te wijten aan een langdurige staking op de lijnen van de poolpartner P&O.

De inkomsten zijn functie van de trafiek van het partnership (en niet van de trafiek op de Oostende-Dover lijn).

Het resultaat van 1988 is daardoor ongunstig beïnvloed maar benadert niettemin toch nog het evenwicht.

Commerciële politiek

Ingevolge het poolakkoord tussen R.M.T. en P&O European Ferries worden de inkomsten van de routes Oostende-Dover (R.M.T.) en Zeebrugge-Felixstowe (P&O) samengevoegd. Uiterlijk op 1 sep-

le 1^{er} septembre 1989 au plus tard, il faudra décider de proroger, d'adapter ou de mettre fin à cet accord.

Dans la négociation sur la poursuite de la coopération, la R.T.M. songera entre autres à :

- sauvegarder et renforcer sa position en Grande-Bretagne (le trafic embarqué via les routes belges provient pour la moitié du Royaume-Uni, pour 20 % de l'Allemagne, 15 % de Belgique, 10 % des Pays-Bas, 5 % d'autres pays);

- l'impact du nom P&O European Ferries;

- la répartition de certains frais (manipulation dans les ports, marketing, réservations);

- l'influence indirecte de la politique commerciale menée par P&O sur ses lignes françaises.

Problématique à moyen terme

Comme les autres sociétés de navigation transmanche, la R.T.M. sera confrontée dans les prochaines années :

- à l'ouverture du tunnel sous la Manche;

- aux réactions des autres compagnies de navigation face à ce nouveau concurrent — la réaction se fera sur les tarifs et le confort offert;

- la suppression éventuelle de la vente hors taxes de produits à bord des navires après l'unification du marché européen.

Il pourrait en résulter une moins-value de l'ordre de 600 millions par an à partir de 1993.

Action prévue

La R.T.M. envisage des mesures pour assainir financièrement l'entreprise et assurer son activité industrielle.

- poursuivre le renouvellement de la flotte en commençant par la commande d'un navire à livrer à la mi-1991 (capacité de cargaison 1800 lane meters) avec option pour un second navire afin de parvenir à une flotte comprenant deux nouveaux navires (2 x 1800 L.M.) et deux navires existants (850 + 920 L.M.) au lieu de 5 navires (380 x 3 + 850 + 920 L.M.). Trois navires actuellement en service pourraient alors être vendus;

- diminution du nombre des traversées (de 2.500 allers et retours à présent, à $\pm$ 2.000 allers et retours) mais avec augmentation de la capacité de cargaison.

tember 1989 zal beslist moeten worden of het akkoord wordt verlengd, aangepast dan wel stopgezet.

Bij de onderhandelingen over het voortzetten van de poolsamenwerking zal de R.M.T. zich laten leiden door o.m.:

- het vrijwaren en bestendigen van haar positie in Engeland (de trafiek die via de Belgische routes verscheept wordt is voor circa 50 % afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk, 20 % uit Duitsland, 15 % uit België, 10 % uit Nederland, 5 % uit andere landen);

- de impact van de merknaam P&O European Ferries;

- de verdeling van sommige kosten (behandeling in de havens, marketing, reservatie);

- het onrechtstreeks beïnvloeden van de commerciële politiek gevoerd door P&O op haar Franse routes.

Problematiek op halflange termijn

De R.M.T. zal net als de andere kanaalrederijen in de komende jaren geconfronteerd worden met :

- de opening van de Kanaaltunnel;

- de reactie van de kanaalrederijen tegenover deze nieuwe concurrent; deze reactie zal zich situeren op het vlak van de tarieven en van het aangeboden comfort;

- de eventuele afschaffing van de verkoop van taksvrije goederen aan boord van de schepen na de éénmaking van de Europese markt.

Vanaf 1993 kan hierdoor een minderinkomen ontstaan van de orde van 600 miljoen BF per jaar.

Geplande acties

De R.M.T. stelt een aantal maatregelen in het vooruitzicht om het bedrijf financieel gezond te maken en de bedrijfzekerheid te bestendigen.

- de vernieuwing van de vloot, beginnende met bestelling van een ro/ro-veerschip, te leveren midden 1991 (vrachtcapaciteit 1800 lane meters) met optie voor een tweede schip, om in $\pm$ 1992/1993 te komen tot een vloot bestaande uit 2 nieuwe schepen (2 x 1800 L.M.) en 2 bestaande schepen (850 + 920 L.M.) in plaats van 3 schepen (380 x 3 + 850 + 920 L.M.). Drie thans in dienst zijnde schepen zouden dan verkocht kunnen worden;

- verminderen van aantal overvaarten (van 2.500 heen en terug nu, tot $\pm$ 2.000 heen en terug) waarbij de vrachtcapaciteit echter toeneemt.

Le C.M.C.E.S. du 19 mai 1987 a autorisé la R.T.M. de conclure un contact avec un organisme financier en vue du renting d'un transbordeur du type ro/ro à construire dans un chantier naval belge moyennant l'attribution d'un crédit maritime par l'Exécutif flamand et de la décision d'aménager le port d'Ostende afin de pouvoir accueillir de plus grands navires.

II. DISCUSSION GENERALE

A. Politique générale des transports

A la suite d'une remarque formulée par plusieurs membres, le Ministre confirme que c'est délibérément qu'il a placé comme premier point de l'exposé introductif la problématique générale de la mobilité, étant donné que celle-ci constituera peut-être un des grands défis, non seulement pour le Ministre des Communications, mais aussi pour la collectivité dans son ensemble. Durant la période des années '60 aux années '80, l'on a dans une large mesure fait face à l'expansion des transports et du trafic par une extension quantitative de l'infrastructure. Toutefois, une poursuite de l'extension pose un problème de limites physiques et de viabilité. Une approche plus qualitative du problème de la mobilité est donc indispensable et suppose que l'on consacre une plus grande attention à des éléments tels que la sécurité routière, la viabilité et l'accessibilité du coût des communications. A l'avenir, la mobilité ne pourra plus être développée au détriment de ces objectifs.

Une deuxième considération générale est étroitement liée à celle qui précède, à savoir la nécessité d'une concertation régulière et approfondie entre l'autorité nationale et les Régions, afin de pouvoir résoudre, après la réforme récente de l'Etat, les problèmes de mobilité de l'ensemble du pays. C'est pourquoi, dès l'entrée en vigueur de la loi du 8 août 1988 et de la loi de financement du 16 janvier 1989, des initiatives ont immédiatement été prises en vue de mettre en œuvre la concertation avec les Régions en matière de communications et d'infrastructure. Vu l'importance de cette concertation, le Ministre continuera de suivre de près les activités de cette conférence interministérielle.

B. Transports terrestres

1. Chemins de fer

Répondant à la remarque d'un membre, le Ministre déclare qu'il n'est pas particulièrement heureux de la manière dont la direction des chemins de fer a

Het MCESC van 19 mei 1989 heeft de R.M.T. gemachtigd een contract af te sluiten met een bankinstelling voor renting van een ro/ro-veerschip, te bouwen op een Belgische werf, onder voorbehoud van het toekennen van een scheepskrediet door de Vlaamse Executieve en van de beslissing tot verdieping van de havengeul van Oostende, eveneens door het Vlaamse Gewest, om grotere schepen te kunnen ontvangen.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen vervoerbeleid

Na een opmerking van verschillende leden bevestigt de Minister dat hij zeer bewust in de inleidende uiteenzetting als eerste punt de algemene problematiek van de mobiliteit aan de orde heeft gesteld, aangezien die problematiek wellicht een van de grote uitdagingen zal zijn, niet alleen voor de Minister van Verkeer, maar voor de gemeenschap in haar geheel. In de jaren '60 tot '80 werd de expansie van het vervoer en het verkeer in belangrijke mate opgevangen door een kwantitatieve uitbreiding van de infrastructuur. Verdere uitbreiding stelt echter fysische en leefbaarheidslimieten. Een meer kwalitatieve aanpak van het probleem van de mobiliteit is dan ook noodzakelijk en dit veronderstelt een grotere aandacht voor punten als de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de betaalbaarheid van het verkeer. De mobiliteit zal in de toekomst niet meer uitgebouwd kunnen worden ten koste van deze doelstellingen.

Een tweede algemene bedenking hangt hier nauw mee samen, met name de noodzaak van een regelmatig en grondig overleg tussen de nationale overheid en de Gewesten ten einde, na de recente staatshervorming, de mobiliteitsproblemen van het gehele land te kunnen oplossen. Daarom werden vanaf de inwerkingtreding van de wet van 8 augustus 1988 en de financieringswet van 16 januari 1989, onmiddellijk initiatieven genomen om het overleg met de Gewesten inzake verkeer en infrastructuur op gang te brengen. Gezien het belang van dit overleg zal de Minister verder de werkzaamheden van deze interministeriële conferentie van nabij volgen.

B. Vervoer over land

1. Spoorwegen

In antwoord op een opmerking van een lid verklaart de Minister dat hij niet al te gelukkig is met de manier waarop de directie van de spoorwegen

présenté ses soi-disant bénéfiques. Il comprend bien qu'elle voulait ainsi montrer que les efforts consentis avaient porté leurs fruits, mais il craint qu'elle ne donne l'impression (fausse) que toutes les difficultés de la S.N.C.B. sont désormais surmontées. La direction en subit d'ailleurs déjà le premier contre-coup, car les syndicats, avec lesquels elle doit négocier un accord sectoriel, se basent évidemment sur l'existence de ce bénéfice de 400 millions pour réclamer leur part, alors qu'il y a toujours un déséquilibre structurel de plusieurs milliards. Pour terminer en ce qui concerne ce point, il réexprime sa satisfaction quant à l'amélioration de l'exploitation et de la gestion de la société, tout en se montrant peu enthousiaste de la manière dont on a présenté les résultats comptables, ce qui peut faire croire que l'Etat va bientôt recevoir des dividendes; les problèmes restent nombreux et graves, et l'annonce de bénéfices théoriques n'aide en rien à les résoudre.

Le Ministre attire ensuite l'attention sur l'importance que devrait avoir dans l'élaboration d'un plan général de mobilité dans notre pays, l'étude « Rail 21 » qu'il a demandée à la S.N.C.B.. Un tel plan de mobilité doit bien entendu se concevoir en concertation avec les Régions, mais le chemin de fer doit y prendre une place importante, notamment grâce à l'intégration du T.G.V. dans le réseau intérieur.

Le Ministre fournit ensuite quelques explications sur différents problèmes soulevés par les membres de la Commission.

Premièrement, les commandes de la S.N.C.B., en particulier celle des automotrices et celle des équipements d'Anvers-Nord.

Le Ministre tient à faire remarquer à ce sujet que ces commandes concernent avant tout la S.N.C.B. et sont destinées à satisfaire à ses besoins et non à remplir le carnet de commandes d'autres entreprises, qu'elles soient en difficultés ou non. Dans cette problématique, l'aspect politique, et notamment l'aspect communautaire, ne peut prendre le dessus. En outre, les fournisseurs intéressés par ces commandes doivent prendre conscience que, malgré leur position de monopole, du moins dans le cadre de notre pays, les prix et les conditions qu'ils offrent ne peuvent être acceptés sans discussion par la S.N.C.B.; ils ont d'ailleurs intérêt à améliorer leur compétitivité s'ils veulent survivre.

Une partie du retard enregistré dans la commande des automotrices est précisément due à cela; la recherche d'une solution de financement qui soit conforme aux principes convenus sur le plan politique et énoncés dans la loi-programme, a également

haar zogenaamde winst heeft voorgesteld. Hij begrijpt goed dat zij daarmee heeft willen aantonen dat de inspanningen tot iets hebben gediend, maar vreest ook dat daarmee ook enigszins de indruk wordt gewekt dat nu alle moeilijkheden van de N.M.B.S. zijn opgelost. De directie wordt trouwens nu reeds met dit probleem geconfronteerd, daar de vakbonden, waarmee ze over een sectorieel akkoord moet onderhandelen, vanzelfsprekend steunen op het bestaan van deze winst van 400 miljoen om daarvan iets op te eisen, daar waar er in feite nog een structureel onevenwicht bestaat dat meerdere miljarden bedraagt. Om dit punt te besluiten spreekt hij opnieuw zijn voldoening uit over de verbetering in de exploitatie en in het beheer van de maatschappij, maar stelt hij duidelijk dat hij weinig enthousiast is over de wijze waarop de boekhoudkundige resultaten worden voorgesteld die de indruk geven dat de Staat weldra dividend zou kunnen gaan ontvangen; de problemen blijven talrijk en zijn zeer ernstig, en het aankondigen van theoretische winsten is zeker geen manier om ze te helpen oplossen.

Vervolgens vestigt de Minister de aandacht op het belang van de studie « Spoor 21 » die hij aan de N.M.B.S. gevraagd heeft in de context van een algemeen mobiliteitsplan voor ons land. Zulk mobiliteitsplan moet vanzelfsprekend worden opgesteld in overleg met de Gewesten, maar de spoorweg moet er een belangrijke plaats in bekleden, vooral dank zij de integratie van de S.S.T. in het binnenlands net.

De Minister geeft nadien nadere toelichting bij de verschillende problemen die door de leden van de Commissie werden naar voor gebracht.

In de eerste plaats behandelt hij de aankopen van de N.M.B.S. en meer in het bijzonder deze van motorstellen en van uitrustingen voor Antwerpen-Noord.

Hieromtrent merkt de Minister op dat deze bestellingen in de eerste plaats de N.M.B.S. aanbelangen en bestemd zijn om aan haar behoeften te voldoen, en niet dienen om het orderboek te vullen van andere, al dan niet in moeilijkheden verkerende ondernemingen. In deze problematiek mag het politieke en meer bepaald het communautaire aspect niet de overhand halen. Bovendien moeten de hierbij geïnteresseerde leveranciers goed weten dat, ondanks hun monopoliepositie binnen ons land, de aangeboden prijzen en voorwaarden door de N.M.B.S. niet zonder discussie aanvaard kunnen worden; zij hebben er trouwens alle belang bij zich meer competitief op te stellen, willen zij in de toekomst overleven.

Een deel van de vertraging in de aankoop van de motorstellen is juist hieraan te wijten; het zoeken naar een oplossing voor de financiering, conform de principes die op politiek vlak werden overeengekomen en die vervat zijn in de programmawet, heeft

pris un certain temps et a retardé la conclusion de ce dossier. Les problèmes paraissent aujourd'hui résolus, de sorte que la commande définitive pourrait être passée très prochainement.

En ce qui concerne le dossier d'Anvers-Nord, le Ministre fait observer qu'il s'agit d'investissements de la S.N.C.B. et non de l'Etat, et que ce n'est pas son rôle, ni son intention d'ailleurs, de s'immiscer dans les choix de gestion de la société: cette responsabilité appartient au Conseil d'administration, et le Ministre espère que celui-ci opérera ses choix en fonction des intérêts de la société et non pour faire plaisir à telle Région, à telle localité ou à telle entreprise. En tant que Ministre de tutelle, il se bornera à veiller à ce que la décision soit prise dans le respect des dispositions réglementaires; trop souvent, dans le passé, la S.N.C.B. a pu, à tort ou à raison, se retrancher derrière les choix opérés par la tutelle, et imputer à l'Etat et à ses représentants politiques, la responsabilité des difficultés rencontrées dans la suite.

En réponse à la question d'un membre, le Ministre déclare que, selon les prévisions actuelles, la première phase des travaux de modernisation d'Anvers-Nord, à savoir la mise en service du système automatique pour triage et freinage sur les voies 33-64 du faisceau C2, sera terminée en 1992; l'année suivante, l'on procédera à l'équipement des voies 17-32 du même faisceau. Les voies 1-16 ne sont provisoirement pas équipées.

Coût de cette première phase: 2 900 millions de francs.

Pour la modernisation du faisceau B2, la S.N.C.B. fixera son calendrier au moment où des moyens financiers seront mis à sa disposition.

Coût de cette phase: 1 300 millions de francs.

C'est au fond un peu le même problème que celui du dossier de la restructuration des « Centres routiers ». Un membre regrette la suppression du centre de Mons. Il s'agit là d'un problème de gestion, et donc d'une responsabilité des organes de gestion de la société, d'autant plus que l'on se trouve ici dans le secteur commercial et qu'un déficit de plusieurs milliards n'est pas admissible, puisqu'en fin de compte, il sera directement ou indirectement à la charge de la communauté sans l'excuse du « service public ».

Certains membres étant intervenus à propos de problèmes de bâtiments, de terrains ou de parkings, le Ministre livre son point de vue sur la problématique de la gestion immobilière de la S.N.C.B.

eveneens een zekere tijd in beslag genomen en heeft dan ook de afhandeling van het dossier vertraagd. Momenteel lijken de moeilijkheden opgelost, zodat de definitieve bestelling zeer binnenkort kan worden geplaatst.

Wat het dossier Antwerpen-Noord betreft merkt de Minister op dat het hier gaat om investeringen van de N.M.B.S. zelf en niet van de Staat en dat het dan ook niet zijn rol en ook niet zijn intentie is om zich in de beheerskeuzen van de maatschappij te mengen; deze verantwoordelijkheid ligt bij de Raad van bestuur, en de Minister verwacht dat deze zijn keuze maakt in het belang van de maatschappij en niet om een bepaald Gewest, lokaliteit of onderneming een plezier te doen. Als voogdijminister zal hij erop toezien dat de beslissing wordt genomen met eerbiediging van de reglementaire bepalingen; in het verleden heeft de N.M.B.S. zich al te veel, terecht of ten onrechte, kunnen wegsteken achter keuzen gemaakt door de voogdijoverheid en heeft zij dan ook de Staat en de politieke vertegenwoordigers verantwoordelijk gesteld voor de moeilijkheden die er later op volgden.

Als antwoord op de vraag van een lid, verklaart de Minister dat volgens de huidige vooruitzichten een eerste fase van de moderniseringswerken van Antwerpen-Noord, namelijk de indienstname van het automatisch systeem voor triëring en remming op de sporen 33-64 van de sporenbundel C2, afgewerkt zal zijn in 1992; het jaar daarop zullen ook de sporen 17-32 van dezelfde bundel worden uitgerust. De sporen 1-16 worden voorlopig niet uitgerust.

Kostprijs van deze eerste fase: 2 900 miljoen frank.

Voor de modernisering van de sporenbundel B2 zal de N.M.B.S. pas een planning opmaken wanneer voldoende financiële middelen ter beschikking worden gesteld.

Kostprijs van deze fase: 1 300 miljoen frank.

Dit is in de grond zowat hetzelfde probleem als de herstructurering van de « Wegcentra ». Een lid betreurt de afschaffing van het centrum van Bergen. Het gaat hier inderdaad om een beheersprobleem, en bijgevolg om een verantwoordelijkheid van de bestuursorganen van de maatschappij, des te meer daar men hier te maken heeft met een commerciële of handelssector, waarbij een deficit van meerdere miljarden niet aanvaardbaar is, temeer nog dat dit tekort uiteindelijk rechtstreeks of onrechtstreeks ten laste komt van de gemeenschap, zonder dat hier een reden van « openbare dienst » tegenover staat.

Daar sommige leden zijn tussengekomen in verband met de problemen van gebouwen, terreinen of parkings geeft de Minister ook zijn visie over de problematiek van het beheer van de onroerende goederen van de N.M.B.S.

Grâce à certaines dispositions de la loi-programme du 30 décembre 1988, la S.N.C.B. a reçu une plus grande autonomie en matière de gestion de son patrimoine immobilier. Jusqu'alors, c'était l'Administration de la T.V.A., de l'Enregistrement et des Domaines, qui assurait la vente d'immeubles ou de terrains des chemins de fer; dans certains cas, le produit en revenait à la S.N.C.B., en vue de financer de nouveaux investissements, mais ce n'était pas la règle générale. Cette séparation des responsabilités, les procédures en place et l'affectation incertaine du produit constituaient un contexte peu propice à une gestion active et à une mise en valeur du patrimoine immobilier.

Ainsi, les terrains, les immeubles, ou même l'espace au-dessus des voies ou des gares peuvent être valorisés selon différentes formules, en fonction des circonstances et des possibilités locales, et apporter ainsi à la S.N.C.B. un bénéfice plus important.

A cet égard, le cas du Quartier Léopold est symptomatique: plutôt que de se contenter de vendre une parcelle de terrain inutilisée, la S.N.C.B. a cherché à s'intégrer dans un projet plus vaste, apportant son terrain et son accord pour couvrir une partie de ses installations et recevant, en contre-partie, une participation dans l'ensemble immobilier et donc une partie des bénéfices potentiels de cette opération.

Le Ministre aborde ensuite la question des parkings. Pour lui, il s'agit d'un élément essentiel d'une politique visant à attirer de nouveaux voyageurs vers le rail.

A cette fin, il convient non seulement d'aménager systématiquement des parkings auprès des gares, mais également d'en valoriser l'usage pour le chemin de fer, par exemple en accordant la gratuité aux usagers lorsque ceux-ci prennent le train. L'idéal serait évidemment de disposer d'emplacements à proximité des gares et des autoroutes et d'indiquer clairement aux automobilistes quelles sont les facilités de parking et de transport par train dont ils peuvent bénéficier.

Aux alentours des villes également, surtout de celles dont le centre et leurs emplacements de parking sont difficilement accessibles, des parkings devraient être disponibles près des gares périphériques dont certaines, aujourd'hui fermées, pourraient être réouvertes aux heures de pointe. L'exemple de la gare de Ans, près de Liège, illustre bien le succès d'une telle politique.

Pour convaincre l'automobiliste d'abandonner son véhicule, il faut remplir certaines conditions de facilité d'accès, de modernisation des gares et du matériel roulant. Les gares pourront ainsi redevenir des lieux de rencontre et de détente; cela contribue-

Dank zij zekere bepalingen in de programmawet van 30 december 1988 heeft de N.M.B.S. een grotere autonomie verkregen inzake het beheer van het onroerend patrimonium. Tot dan deed het Bestuur van de B.T.W., de Registratie en Domeinen de verkoop van onroerende goederen of gebouwen van de spoorwegen; in bepaalde gevallen kreeg de N.M.B.S. de opbrengst ervan om nieuwe investeringen te financieren, maar dit was geen algemene regel. Deze opsplitsing van verantwoordelijkheid, de toegepaste procedures en de onzekere bestemming van de opbrengst bleken een weinig geschikte context om het onroerend patrimonium actief te beheren en te valoriseren.

Aldus kunnen de terreinen, gebouwen of zelfs de ruimte boven de sporen of de stations volgens verschillende formules worden gevaloriseerd, formules die afhangen van de lokale omstandigheden en mogelijkheden en die aldus voor de N.M.B.S. meer kunnen opbrengen.

Op dit vlak is het geval van de Leopoldwijk symptomatisch: eerder dan alleen een strook ongebruikt terrein te verkopen heeft de N.M.B.S. er naar gestreefd te worden ingeschakeld in een globaal project, waarvoor zij haar terrein en haar akkoord met het overbouwen van een gedeelte van haar installaties inbracht en als tegenprestatie een participatie nam in het geheel van het project, en daarmee ook in de potentiële winsten van deze operatie.

De Minister handelt vervolgens over het probleem van de parkeerterreinen. Voor hem is het een essentieel punt van een beleid dat ertoe strekt nieuwe reizigers voor het spoor te winnen.

Hiertoe moeten niet alleen parkeerterreinen in de omgeving van de stations worden aangelegd, maar moet ook hun gebruik voor de spoorwegen worden gevaloriseerd, bijvoorbeeld door het kosteloos ter beschikking stellen ervan aan de verkeersdeelnemers wanneer zij per trein reizen. Het beste is natuurlijk over parkeerplaatsen te beschikken in de omgeving van de stations en van de autowegen en aan de automobilisten de parkeergelegenheid en het vervoer per spoor, waarover zij kunnen beschikken, duidelijk aan te wijzen.

Ook rond de steden, en dan vooral rond die waarvan het centrum en de parkeergelegenheden binnen dat centrum moeilijk toegankelijk zijn, zouden parkeerplaatsen ter beschikking moeten staan bij de randstations, waarvan sommige, die nu gesloten zijn, opnieuw zouden kunnen worden geopend tijdens de spitsuren. Het station te Ans, bij Luik, is een goed voorbeeld van dergelijk beleid.

Om de automobilist te overhalen om zijn voertuig achter te laten moet aan bepaalde voorwaarden inzake toegankelijkheid, stationsmodernisering en rollend materieel worden voldaan. De stations kunnen aldus weer gezellige trefpunten worden; dit zou

rait, en tous cas, à résoudre le problème des bouchons, tout en revalorisant le transport ferroviaire.

Le Ministre répond ensuite aux questions posées par plusieurs membres à propos du transport combiné (voir annexe I).

Il insiste sur l'importance de ce type de transport pour les relations à longue distance. La distribution et la production, qui s'organisent de plus en plus sur le mode du *just in time*, exigent des transporteurs de marchandises, à l'instar de ce que demandent les voyageurs aux transporteurs de personnes, qu'ils garantissent les délais, ce qui exige une parfaite organisation des chaînes de transport sur le plan international. Pour renforcer leur position, les compagnies ferroviaires devraient coopérer davantage; l'idéal serait de n'avoir plus qu'une seule société européenne de transport ferroviaire, assurant l'acheminement de bout en bout, sans changement de locomotive ou de personnel, et sans perte de temps aux frontières ou dans des gares de triage.

L'une des grandes difficultés du transport international est le transit intra-européen par la route à travers l'Autriche et la Suisse: l'encombrement de leur réseau routier et les atteintes à leur environnement nous obligent, ne fût-ce que pour la traversée de ces pays, à nous tourner vers le transport combiné.

Le transport combiné apparaît ainsi, de plus en plus, comme la solution d'avenir aux problèmes posés par la multiplication des échanges commerciaux en Europe. Le Ministre se réjouit, dès lors, que la direction de la S.N.C.B. ait présenté, à ses organes de gestion, des propositions visant à restructurer l'organisation des terminaux qui jouent un rôle essentiel dans la chaîne de transport, comparable à celui qu'ils ont dans les ports.

Telle qu'elle est proposée, cette organisation reposerait sur une association étroite entre la S.N.C.B. et les sociétés privées du secteur, en vue d'intéresser tous les partenaires et de rendre plus efficace le transbordement rail-route.

En ce qui concerne le T.G.V., le Ministre renvoie à son exposé qui est suffisamment explicite en ce qui concerne ses conceptions en la matière.

Aux questions plus spécifiques sur le T.G.V. posées par plusieurs membres, il répond que son intention est de présenter une étude générale abordant les différents aspects du problème, de manière à ce qu'une décision puisse intervenir au plus tard fin septembre; par ailleurs, dès que les études d'impact sur l'environnement seront disponibles, il espère pouvoir entamer des négociations avec les Régions. La proposition de base sera bien entendu celle qu'élaborera la S.N.C.B., sur la base des études d'impact.

Parallèlement, l'étude de rentabilité et de financement sera complétée, de manière à ce que la réunion

alleszins bijdragen tot de oplossing van het probleem van de opstoppen en tevens het treinvervoer herwaarderen.

De Minister antwoordt daarna op de vragen, die verschillende leden hebben gesteld over het gecombineerd vervoer (zie bijlage I).

Hij benadrukt het belang van dit soort vervoer voor de afstandsverbindingen. De distributie en de produktie die meer een meer volgens de *just in time*-wijze georganiseerd worden, vereisen van goederenvervoerders, net als in het reizigersvervoer, dat zij de termijnen naleven, waarvoor een perfecte organisatie van de vervoerketens op internationaal vlak noodzakelijk is. Om hun positie te verstevigen moeten de spoorwegmaatschappijen beter samenwerken; best ware één enkele Europese spoorwegmaatschappij die instaat voor het vervoer van het begin tot het einde, zonder verandering van locomotief of personeel en zonder tijdverlies aan de grenzen of in de trierstations.

Het intra-Europees transitovervoer over de weg, door Oostenrijk en Zwitserland, is één van de grootste moeilijkheden: de verkeersopstopping op hun wegennet en de milieu-aantasting dwingen ons ertoe alleen al voor de reis door die landen een beroep te doen op het gecombineerd vervoer.

Het gecombineerd vervoer blijkt aldus meer en meer de oplossing te zijn voor de problemen die rijzen naar aanleiding van de stijging van het handelsverkeer in Europa. De Minister is bijgevolg verheugd dat de N.M.B.S.-leiding aan haar beheersorganen voorstellen heeft gedaan tot herstructurering van de organisatie van de terminals die net zoals in de havens, in de vervoerketen een essentiële rol spelen.

Zoals zij wordt voorgesteld, zou de organisatie berusten op een nauwe associatie tussen de N.M.B.S. en de privémaatschappijen van de sector, om alle partners te betrekken en de overslag tussen spoor en weg efficiënter te maken.

In verband met de S.S.T. verwijst de Minister naar de tekst van zijn uiteenzetting die een voldoende overzicht geeft van zijn opvattingen ter zake.

Meer bepaald op de vragen van verschillende leden in verband met de S.S.T., antwoordt hij dat hij de bedoeling heeft een algemene studie voor te leggen die verschillende aspecten van het probleem aanroert, zodat uiterlijk eind september een beslissing kan worden genomen; hij hoopt, zodra de M.E.R.-studies beschikbaar zijn, onderhandelingen met de Gewesten aan te vatten. Het basisvoorstel zal natuurlijk het voorstel zijn dat de N.M.B.S. op grond van die M.E.R.-studies zal doen.

Parallel daarmee zal de studie over de rendabiliteit en de financiering worden vervolledigd, zodat op de

prévue fin septembre avec les Ministres européens concernés puisse aboutir à une décision définitive sur le financement du projet. Bien que le schéma des tracés apparaisse plus clairement, le Ministre ne peut exclure que, pour la partie la plus difficile — mais qui n'apparaît pas comme prioritaire dans la réalisation du projet — à savoir Bruxelles-Liège, certaines études complémentaires pourraient s'avérer nécessaires.

En ce qui concerne le calendrier, le Ministre estime qu'il convient de tout mettre en œuvre pour être prêt en 1993, du moins pour la partie Lille-Bruxelles. Il se dit cependant étonné que la date de 1993 ait également été avancée pour la partie au-delà de Bruxelles, alors qu'il avait toujours été question de 1995-1996.

Quant au financement de l'infrastructure, il est clair que, en Belgique, ce projet, dans son ensemble, n'est pas rentable sans une certaine solidarité sur le plan européen; cette solidarité a été obtenue, d'une part, grâce à une meilleure répartition des recettes de la part de la France et, d'autre part, grâce à une subvention de la C.E. au titre de soutien communautaire aux grands projets d'infrastructure, pour la tranche 1988-1989, et ce, grâce à l'appui de la France et de l'Allemagne. Il faut d'ailleurs souligner que l'Allemagne a renoncé à l'aide à laquelle elle pouvait prétendre, de sorte que nous avons reçu une part supplémentaire. Il n'est d'ailleurs pas exclu que cette situation se reproduira pour les tranches 1990-1991 et 1992; la France et l'Allemagne apporteraient ainsi leur soutien au projet T.G.V., qui apparaît comme fort important dans la perspective du tunnel sous la Manche.

Un commissaire voudrait connaître les chiffres concernant l'accroissement du transport de personnes et de marchandises, à la S.N.C.B., ces dernières années.

Le Ministre répond ce qui suit :

Evolution du transport voyageurs et marchandises S.N.C.B.

I. Voyageurs

L'évolution globale se présente comme suit :

(En millions)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Nombre de voyageurs transportés. — <i>Aantal vervoerde reizigers</i>	155,5	149,9	150,3	139,1	142,1	143 (1)
Nombre de voyageurs/km. — <i>Aantal reizigers/km</i>	6 631,2	6 444,2	6 572,0	6 069,0	6 262,0	6 334 (1)

(1) Données provisoires.

vergadering van de betrokken Europese Ministers, die tegen eind september is gepland, een definitieve beslissing over de financiering van het project kan worden genomen. Hoewel het probleem van die tracés klaarder zal worden, kan de Minister voor het moeilijkste gedeelte Brussel-Luik — dat echter niet prioriteir is voor de totstandkoming van het project — geen bijkomende en noodzakelijk geachte studies uitsluiten.

Wat het tijdschema betreft, is de Minister van oordeel dat alles in het werk moet worden gesteld om in 1993 klaar te zijn, alleszins voor het gedeelte Rijsel-Brussel. Hij is niettemin verwonderd dat ook 1993 werd voorgesteld voor het gedeelte verder dan Brussel, terwijl er altijd sprake was van 1995-1996.

In verband met de financiering van de infrastructuur is het duidelijk dat het project in zijn geheel in België niet rendabel is zonder solidariteit op Europees vlak; die solidariteit kwam tot stand door een betere verdeling van de ontvangsten vanwege Frankrijk en met een toelage van de E.G. bij wijze van communautaire steun aan de grote infrastructuurprojecten voor de schijf 1988-1989, die dank zij de steun van Frankrijk en Duitsland behouden werd. Er moet trouwens worden benadrukt dat Duitsland heeft afgezien van de steun waarop het aanspraak kon maken, zodat wij een bijkomend deel hebben gekregen. Het is bovendien niet uitgesloten dat de situatie zich opnieuw voordoet voor de schijven 1990-1991 en 1992; Frankrijk en Duitsland zouden trouwens zo het S.S.T.-project kunnen steunen dat in het vooruitzicht van de Kanaaltunnel zeer belangrijk is.

Een commissielid wil vernemen hoeveel het personen- en goederenvervoer bij de N.M.B.S. over de jongste jaren is toegenomen.

De Minister geeft hem de volgende informatie :

Evolutie van het reizigers- en goederenvervoer bij de N.M.B.S.

I. Reizigers

Over het geheel genomen ziet de evolutie er als volgt uit :

(In miljoenen)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Over het geheel genomen	155,5	149,9	150,3	139,1	142,1	143 (1)
Per kilometer	6 631,2	6 444,2	6 572,0	6 069,0	6 262,0	6 334 (1)

(1) Voorlopige gegevens.

II. Marchandises

(En millions)

II. Goederen

(In miljoenen)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Nombre tonnes/km. — <i>Aantal ton/km</i>	6 780	7 822	8 179	7 357	7 266	7 693

Un commissaire ayant demandé quels dossiers font encore partie de l'en-cours, au 31 décembre 1986, de l'article 81.61, voici un aperçu d'après la nature des dossiers. Pour être complet, on reproduit également les données relatives aux en-cours au 31 décembre 1988.

Aangaande de vraag van een lid welke dossiers nog in uitvoering zijn op 31 december 1986 van artikel 81.61 volgt hierbij een overzicht volgens de aard der dossiers. Volledigheidshalve vindt men ook de gegevens in verband met de in uitvoering zijnde dossiers op 31 december 1988.

(En milliards)

(In miljarden)

En cours — <i>In uitvoering</i>	31 décembre 1986 — <i>31 december 1986</i>	31 décembre 1988 — <i>31 december 1988</i>
Total. — <i>Totaal</i>	23,481	19,920
Electrifications. — <i>Elektrificaties</i>	6,875	4,032
Extension des installations portuaires et industrielles. — <i>Uitbreiden industrieel spoor en havens</i>	1,729	1,734
Suppression et modernisation de passages à niveau. — <i>Afschaffen en moderniseren van overwegen</i>	1,082	1,160
Amélioration de l'accueil de la clientèle. — <i>Verbeteren onthaal cliënteel</i>	0,147	0,159
Modernisation des nœuds ferroviaires. — <i>Moderniseren van spoorwegknooppunten</i>	0,840	0,651
Augmentation de la vitesse et de la sécurité. — <i>Opvoeren van de snelheid en veiligheid</i>	4,178	6,527
Acquisition de matériel roulant. — <i>Aanschaffing rollend materieel</i>	7,837	4,010
Autres. — <i>Andere</i>	0,793	1,647

On peut ajouter qu'une grande partie de ces dossiers ont trait à des travaux qui sont tout à fait terminés, mais pour lesquels, en raison de la limitation antérieure des crédits d'ordonnancement, les ordonnancements nécessaires n'ont pas encore pu être effectués.

Parmi les travaux d'électrification repris en p. 110 le membre voudrait savoir quels sont ceux réellement prévus sur les lignes suivantes : Saint-Ghislain-Tournai-Mouscron et Charleroi-Mons.

Qu'en est il également pour la ligne : Saint-Ghislain-Quévrain. Y a-t-il un projet d'électrification joint à ce plan de modernisation ?

En ce qui concerne les lignes Saint-Ghislain-Tournai-Mouscron et Charleroi-Mons le Ministre confirme qu'elles fonctionnent à l'électricité. Les crédits se rapportent à des petites finitions (engagements) mais surtout à des ordonnancements sur des engagements pris au cours des années précédentes.

D'autre part, une étude de la rentabilité économique de l'électrification du tronçon Saint-Ghislain-Quévrain est actuellement en cours à la S.N.C.B.

Hieraan kan worden toegevoegd dat een groot deel van deze dossiers werken betreft die volledig beëindigd zijn maar waarvoor, wegens de vroegere beperking van ordonnanceringskredieten, de nodige ordonnancements nog niet konden worden uitgevoerd.

In verband met de elektrificatie (*cf.* blz. 110) vraagt een lid welke werken gepland zijn op de volgende lijnen : Saint-Ghislain-Doornik-Moeskroen en Charleroi-Bergen.

Hoe staat het met de lijn Saint-Ghislain-Quévrain ? Werd er een elektrificatieplan bij het moderniseringsplan gevoegd ?

De Minister deelt mee dat de lijnen Saint-Ghislain-Doornik-Moeskroen en Charleroi-Bergen elektrisch geëxploiteerd worden. De kredieten betreffen nog kleine afwerkingen (vastleggingen), maar voornamelijk ordonnancements op vastleggingen genomen tijdens de vorige jaren.

Bij de N.M.B.S. is een studie aan de gang over de economische rendabiliteit van de elektrificatie van het baanvak Saint-Ghislain-Quévrain.

En ce qui concerne cette ligne, le membre ajoute qu'il y aurait peut-être lieu de tenter de convaincre la S.N.C.F. de relier Valenciennes à Quiévrain.

Dans l'optique des rapports transfrontaliers cette liaison intéresse les régions de Mons Borinage et les Valenciennois.

Elle remettrait en plus Valenciennes en liaison directe avec Bruxelles dans le cadre de l'Europe de demain.

Cela pourrait donc être une opération financière intéressante pour la S.N.C.B.

Qu'en pense le Ministre ?

Le Ministre estime, quant à la relation avec Valenciennes, que le trafic potentiel n'est pas suffisant pour justifier la desserte de cette ligne transfrontalière.

Suite à la demande d'un membre, le Ministre donne les raisons de l'abandon de l'électrification de la ligne 39 Montzen-Welkenraedt :

— Le détournement des trains via le 39 en cas d'incident est peu fréquent;

— Le tracé du T.G.V. entre Liège et Aix rend inutiles tous les arguments relatifs au détournement des trains voyageurs.

Un autre membre désire savoir où en est la modernisation de la ligne 162.

Le Ministre lui donne la réponse suivante.

Investissements sur la ligne 162

1. Ouvrages d'art

Modernisation de 2 passages inférieurs à Haversin

1989: 7,5 millions de francs.

Modernisation du voûtement de l'Arquet à Namur (3^e tronçon)

Fin en 1990: 17,5 millions de francs.

2. Télécommunication et signalisation

Annonce automatique des trains:

Etablissement à Ciney et Arlon: 1990: 9 millions de francs.

In verband met deze spoorlijn voegt een lid eraan toe dat het wellicht de moeite zou lonen de S.N.C.F. te overtuigen Valenciennes met Quiévrain te verbinden.

Uit het oogpunt van de grensoverschrijdende betrekkingen is die verbinding belangrijk voor de streek van Bergen-Borinage en voor de inwoners van Valenciennes.

In het kader van het Europa van morgen zou ze tevens Valenciennes rechtstreeks met Brussel verbinden.

Voor de N.M.B.S. zou dat financieel wellicht interessant zijn.

Wat denkt de Minister daarvan ?

Wat de spoorverbinding met Valenciennes betreft, is de Minister van oordeel dat zij niet intensief genoeg gebruikt zal worden om de aanleg van een grensoverschrijdende verbinding te verantwoorden.

Als antwoord op de vraag van een lid geeft de Minister de redenen waarom de elektrificatie van lijn 39 Montzen-Welkenraedt werd stopgezet :

— Bij ongeval worden de treinen niet zo vaak via lijn 39 omgelegd;

— Het tracé van de S.S.T. tussen Luik en Aken sluit elke discussie over het omleggen van reizigers-treinen uit.

Een ander lid wil weten hoe het staat met de modernisering van lijn 162.

De Minister geeft hem het volgende antwoord.

Investerings op de lijn 162

1. Kunstwerken

Modernisering van 2 onderbruggingen te Haversin

1989: 7,5 miljoen frank.

Modernisering van de overwelling van de Arquet te Namen (3^e stuk)

Einde in 1990: 17,5 miljoen frank.

2. Telecommunicaties en signalisering

Automatische aankondiging van treinen:

Vestiging te Ciney en Aarlen: 1990: 9 miljoen frank.

Equipement de postes « all relay » :

- à Marloie : 1991 : 65 millions de francs;
- à Neufchâteau : 1992 : 30 millions de francs;
- à Habay : 1990 : 25 millions de francs;
- à Libramont : 1990 : 90 millions de francs, en cours.

3. Catenaires

Mise en service de la nouvelle sous-station de traction de Sart-Bernard, début juin 1989.

Coût de l'investissement : 100 millions de francs.

Modernisation annuelle de 15 à 20 km de voie.

4. Voies

1989 : 100 millions de francs d'investissements sur la ligne 162.

Criblage de 25 km de voie dans la zone de Jemelle — en cours.

Renouvellement de traverses par le train spécial P 811 — 2,5 km Naninne (en automne).

Modernisation des appareils de voie :

- Stockem (3);
- Libramont (2);
- Namur (3);
- Naninne (6).

1990 :

20 km de traverses zone de Libramont;
5 appareils de voie.

1991 :

9 km de traverses zone de Jemelle;
8 km de traverses zone de Libramont;
8 km de traverses zone de Haversin;
5 appareils de voie.

1992 :

5,5 km de traverses zone de Marloie;
3,5 km de traverses zone d'Arlon;
5 km de traverses zone de Ciney;
8 km de traverses zone de Jemelle;
11 km de voies de rails zone de Libramont;

Uitrusting van « all relay » posten :

- te Marloie : 1991 : 65 miljoen frank;
- te Neufchâteau : 1992 : 30 miljoen frank;
- te Habay : 1990 : 25 miljoen frank;
- te Libramont : 1990 : 90 miljoen frank, in uitvoering.

3. Bovenleidingen

In bedrijf nemen van het nieuw tractie-onderstation te Sart-Bernard, nu in begin van juni 1989.

Kostprijs van de investering : 100 miljoen frank.

Jaarlijkse modernisering van 15 à 20 km spoor.

4. Sporen

1989 : 100 miljoen frank investeringen op de lijn 162.

Zeven van 25 km spoor in de zone van Jemelle — aan de gang.

Vernieuwing van de dwarsliggers door de speciale trein P 811 — 2,5 km Naninne (in het najaar).

Modernisering van de spoortoestellen :

- Stockem (3);
- Libramont (2);
- Namen (3);
- Naninne (6).

1990 :

20 km dwarsliggers zone Libramont;
5 spoortoestellen.

1991 :

9 km dwarsliggers zone van Jemelle;
8 km dwarsliggers zone van Libramont;
8 km dwarsliggers zone van Haversin;
5 spoortoestellen.

1992 :

5,5 km dwarsliggers zone van Marloie;
3,5 km dwarsliggers zone van Aarlen;
5 km dwarsliggers zone van Ciney;
8 km dwarsliggers zone van Jemelle;
11 km spoorrails zone van Libramont;

4 appareils de voies.

1993:

9 km de traverses zone de Naninne-Assesse;

5 km de traverses zone de Marbehan;

4 km de rails zone de Marloie;

4 appareils de voie.

N.B.: de 1990 à 1993: nécessité de 200 millions/an pour réaliser ce programme de modernisation.

5. Bâtiments et accueil de la clientèle

Modernisation des bâtiment de voyageurs:

— à Arlon: engagement 1989 pour 7 millions de francs;

— à Libramont: engagement 1989 pour 3,7 millions de francs.

Parkings

Namur:

+ 242 places pour autos;

+ 15 places pour vélos;

+ 9 places pour motos.

15 millions de francs, en cours.

Commencé le 5 juin 1989.

Fin des travaux prévue: fin septembre 1989.

Marloie:

+ 75 places pour autos;

+ 30 places pour vélos;

+ 20 places pour motos.

6 millions de francs, en cours — fin: juillet 1989.

Libramont:

+ 25 places pour autos;

à l'étude pour 1990.

Remarques générales

Tous les investissements prévus sont liés aux contraintes budgétaires existantes et à venir.

4 spoortoestellen.

1993:

9 km dwarsliggers zone van Naninne-Assesse;

5 km dwarsliggers zone van Marbehan;

4 km spoor zone van Marloie;

4 spoortoestellen.

N.B.: van 1990 tot 1993 zijn er per jaar 200 miljoen nodig voor heel het moderniseringsprogramma.

5. Gebouwen en ontvangst cliënteel

Modernisering van de reizigersgebouwen:

— te Aarlen: vastlegging 1989 voor 7 miljoen frank;

— te Libramont: vastlegging 1989 voor 3,7 miljoen frank.

Parkeerterreinen

Namen:

+ 242 plaatsen voor wagens;

+ 15 plaatsen voor fietsen;

+ 9 plaatsen voor motoren.

15 miljoen frank, in uitvoering:

Gestart op 5 juni 1989.

Werken voltooid: einde september 1989.

Marloie:

+ 75 plaatsen voor wagens;

+ 30 plaatsen voor fietsen;

+ 20 plaatsen voor motoren.

6 miljoen frank, in uitvoering — einde: juli 1989.

Libramont:

+ 25 plaatsen voor wagens;

in studie voor 1990.

Algemene opmerkingen

Alle investeringen zijn gebonden aan de huidige en latere druk op de begroting.

*Electrification de la ligne 43
Angleur (Liège)-Rivage-Marloie*

Répondant aux questions d'un autre intervenant, le Ministre expose ce qui suit.

Compte tenu des restrictions budgétaires dans le cadre du plan pluriannuel actuel, la mise en service de cette électrification ne peut en aucun cas être envisagée avant mai 1993, le respect de cette échéance étant subordonné à la possibilité de prévoir aux programmes annuels les sommes nécessaires à cet investissement.

L'entreprise adjudicataire de la pose des caténaires (fondations, poteaux, traverses, fils de contact) a exécuté environ 60 p.c. de son marché.

L'entreprise relative à la consolidation des parois rocheuses à Sainval et Sainte-Anne va commencer au second semestre 1989.

Les bâtiments, destinés aux équipements d'alimentation électrique (redresseurs, disjoncteurs, sectionneurs, ...) sont à l'étude, ainsi que divers ouvrages d'art (dont le tunnel de Sy) qui doivent être adaptés aux exigences de la traction électrique.

Le coût total des travaux réalisés à ce jour s'élève à un peu moins de 600 millions de francs (investissement Ministère des Communications).

Le total des engagements nécessaires à la réalisation de ces travaux est estimé à 1 600 millions de francs. La moitié de ces engagements est obtenue à ce jour. Ce montant sera influencé par les révisions de prix et les modifications possibles du schéma directeur de l'électrification.

Quant au dossier Athus-Meuse, la ligne Rivage Gouvy est une des composantes de ce dossier. Pour l'instant il n'y a pas de modification prévue et, au contraire, les options restent ce qu'elles sont.

Les deux sociétés de chemins de fer, la S.N.C.B. et les C.F.L., ont actuellement démarré des discussions au travers de divers groupes de travail, comme il en avait été convenu avec le Ministre luxembourgeois, M. Schlechter, lors de la rencontre du 21 juin 1988. Des pourparlers sont donc en cours entre les deux sociétés pour voir si l'on ne peut pas trouver des alternatives aux exigences luxembourgeoises, entre autres par rapport à des règlements financiers, mais ces négociations n'ont jusqu'ici pas abouti.

Un membre aimerait savoir ce qui est envisagé pour la modernisation de la gare de Welkenraedt.

Le Ministre répond que la gare actuelle ayant été construite dans le début des années 50, la S.N.C.B. envisage actuellement l'érection d'un nouveau bâtiment.

*Elektrificatie van de lijn 43
Angleur (Liège) — Rivage — Marloie*

In antwoord op de vragen van een andere spreker geeft de Minister de volgende uiteenzetting.

Rekening houdend met de budgettaire beperkingen in het kader van het huidig meerjarenplan, zal de indienstneming van de elektrificatie zeker niet voor mei 1993 overwogen kunnen worden; deze streefdatum is dan nog afhankelijk van de mogelijkheid de voor deze investering benodigde sommen op de jaarlijkse programma's uit te trekken.

De onderneming aan wie de aanbesteding voor de plaatsing van de bovenleiding (funderingen, palen, dwarsbalken, rijdraden) is gegund, heeft ongeveer 60 pct. van het werk uitgevoerd.

De versterking van de rotsachtige wanden te Sainval en Sainte-Anne begint in de loop van het tweede semester 1989.

De gebouwen bestemd voor de uitrusting van de elektrische voeding (gelijkrichters, stroomonderbrekers, schakelaars...) zijn in studie, evenals verschillende kunstwerken (waaronder de tunnel te Sy) die aangepast moeten worden aan de eisen van de elektrische tractie.

De totale kostprijs van de tot op heden uitgevoerde werken bedraagt bijna 600 miljoen frank (investering Ministerie van Verkeerswezen).

Het totaal der vastleggingen nodig voor de uitvoering van deze werken is geraamd op 1 600 miljoen frank. Tot nu toe zijn de helft van deze vastleggingen reeds verwezenlijkt. Dit bedrag zal beïnvloed worden door de prijsherziening en de mogelijke wijzigingen van het algemeen elektrificatieschema.

Wat het dossier Athus-Meuse betreft is de lijn Rivage Gouvy een van de bestanddelen van dat dossier. Tot op heden is er geen enkele wijziging, integendeel zelfs, de beleidslijnen blijven dezelfde.

De twee spoorwegmaatschappijen, de N.M.B.S. en de C.F.L., hebben besprekingen aangevat in de diverse werkgroepen, zoals werd overeengekomen met de heer Schlechter, de Luxemburgse Minister, tijdens de ontmoeting op 21 juni 1988. Er zijn dus besprekingen gaande tussen de twee maatschappijen om na te gaan of er geen alternatieven kunnen worden gevonden voor de Luxemburgse eisen, met name ten aanzien van financiële reglementen, maar de onderhandelingen hebben tot dusver nog geen resultaat opgeleverd.

Een lid wil weten wat de beleidsvoornemens zijn in verband met het station van Welkenraedt.

De Minister antwoordt dat het huidig station in de jaren '50 werd gebouwd en de N.M.B.S. nu overweegt een nieuw gebouw op te trekken.

Dans cette perspective des contacts ont été noués avec la Régie des Postes et le Ministère des Finances en vue d'une éventuelle utilisation en commun d'un bâtiment unique.

A l'heure actuelle ces contacts n'ont pas encore abouti.

Un membre demande des éclaircissements sur les articles suivants :

— article 32.01, concernant l'augmentation du crédit de la S.N.C.B., par rapport à 1988.

Le Ministre lui répond que l'augmentation de l'article 32.01 (compensation des charges S.N.C.B.) jusqu'à 118,8 millions est principalement due au fait qu'en 1988 un montant de 129,55 millions a été retenu pour la S.N.C.B., celle-ci ayant omis de supporter les charges des parties communes du bâtiment C.C.N.

— article 32.04, concernant l'achat de matériel durable.

Le Ministre répond que l'Etat supporte des charges d'emprunts conformément à diverses dispositions légales.

En 1988, il s'agissait d'emprunts prévus par les lois du 5 août 1978, 8 août 1980 et 15 janvier 1981; les charges d'intérêts ont été de 349,3 millions.

En 1989, viennent s'ajouter les charges de l'opération de *sale and lease back* autorisée par la loi-programme du 30 décembre 1988.

La justification se présente comme suit :

— charges des emprunts autorisés par des lois antérieures : environ 311,7 millions de francs.

— charges de l'opération de *sale and lease back* de 1 350 millions de francs : 146,8 millions de francs (y compris les amortissements).

Au total : 458,5 millions de francs.

2. Transport de personnes et de marchandises par route — Sécurité routière

Plusieurs membres se félicitent du renforcement des mesures de sécurité envisagées par le Ministre.

Ils insistent sur le développement de l'éducation de l'usager de la route et aussi sur le contrôle du taux d'alcoolémie des conducteurs, le port de la ceinture de sécurité et la réglementation du permis de conduire.

Le permis de conduire européen est-il déjà en vigueur ?

Le Ministre déclare ce qui suit.

Hiertoe werden contacten gelegd met de Regie der Posterijen en met het Ministerie van Financiën met het oog op een gemeenschappelijk gebruik van dat gebouw.

Tot nog toe hebben deze contacten nog niets opgeleverd.

Een lid wil opheldering over de volgende artikelen :

— artikel 32.01, betreffende de kredietvermeerdering voor de N.M.B.S. ten opzichte van 1988.

De Minister antwoordt dat de stijging op artikel 32.01 (compensatie lasten van de N.M.B.S.) ad 118,8 miljoen frank in hoofdzaak te wijten is aan het feit dat in 1988 een bedrag van 129,55 miljoen frank werd afgehouden voor de N.M.B.S., daar deze verzuimd had de lasten van de gemeenschappelijke delen van het C.C.N.-gebouw te dragen.

— artikel 32.04, betreffende de aankoop van duurzaam materieel.

De Minister antwoordt dat de Staat interestlasten draagt overeenkomstig diverse wettelijke bepalingen.

In 1988 ging het om leningen die toegestaan zijn bij de wetten van 5 augustus 1978, 8 augustus 1980 en 15 januari 1981; de interestlasten bedroegen 349,3 miljoen frank.

In 1989 komen daarbij de lasten van de *sale and lease back*-verrichting, die toegestaan werd bij de programmawet van 30 december 1988.

De verantwoording ziet er als volgt uit :

— lasten van leningen toegestaan bij de vorige wetten : ongeveer 311,7 miljoen frank;

— lasten van de *sale and lease back*-verrichting van 1 350 miljoen frank : 146,8 miljoen frank (daaronder begrepen de afschrijvingen).

In totaal : 458,5 miljoen frank.

2. Personen- en goederenvervoer over de weg. — Verkeersveiligheid

Verscheidene leden spreken hun tevredenheid uit over het feit dat de Minister strengere veiligheidsmaatregelen wil invoeren.

Zij dringen erop aan dat er meer verkeersopvoeding komt, alsmede een strengere controle op het alcoholgebruik van de bestuurders, het dragen van de veiligheidsgordel, de reglementering op het rijbewijs.

Is de regeling op het Europees rijbewijs reeds van kracht ?

De Minister verklaart wat volgt.

En ce qui concerne la problématique de la sécurité routière, le Ministre souligne tout d'abord qu'une concertation permanente avec les Régions est nécessaire à ce sujet, car la circulation routière est déterminée par trois éléments: le chauffeur, le véhicule et l'infrastructure. On ne peut obtenir des résultats que par la conjonction de ces trois éléments et il est clair que, dans la conception même des routes, les responsables des Travaux publics doivent tenir compte de la sécurité routière. Les routes ont trop longtemps été conçues uniquement en fonction de la fluidité du trafic. La meilleure route était une route large coupant les villages et le paysage en ligne droite. On oubliait trop facilement les pistes cyclables et les trottoirs. Aujourd'hui, on constate, surtout au niveau des communes, qu'une nouvelle approche qui tient compte des éléments ralentisseurs du trafic, des piétons et des cyclistes, gagne du terrain. Les Travaux publics commencent surtout à s'intéresser petit à petit à la sécurité et à la viabilité des routes qu'ils conçoivent.

De cette manière, la voiture n'est plus le seul élément déterminant pour ce qui est de l'aménagement du pays. Cette évolution s'inscrit dans le contexte plus large d'une société, qui après avoir été longtemps obnubilée par le phénomène voiture, en revient à d'autres valeurs plus consistantes que le seul critère du déplacement et qui attribue à la voiture une place plus adéquate.

Les constructeurs automobiles devront eux aussi en tenir compte tôt ou tard. Il faudra continuer à adapter ces règles de sécurité relatives aux véhicules eux-mêmes, si bien que les constructeurs seront en quelque sorte obligés d'axer leurs efforts de recherche sur l'aspect sécurité et confort de la voiture plutôt que sur l'aspect puissance. On peut se demander si les voitures capables de développer des vitesses supérieures à celles qui sont autorisées ne devraient pas tout simplement être interdites.

En ce qui concerne l'adaptation des normes de sécurité routière, le Ministre attire l'attention sur les mesures qu'il a prises:

- profondeur minimale de la sculpture des pneumatiques;

- usage obligatoire de la ceinture de sécurité à l'arrière: cette obligation n'entrera toutefois en vigueur qu'au moment où un nombre suffisant de voitures seront équipées de ceintures à l'arrière et où le public aura été suffisamment sensibilisé à la nécessité de les boucler.

C'est la raison pour laquelle la date du 1^{er} janvier 1991 a été choisie, compte tenu notamment de ce qu'à ce moment-là tout le parc des voitures de moins

Wat de problematiek van de verkeersveiligheid betreft, onderstreept de Minister vooreerst dat hierover permanent overleg met de Gewesten noodzakelijk is; de verkeersveiligheid wordt immers bepaald door drie elementen: de chauffeur, de wagen en de infrastructuur. Resultaten kunnen pas geboekt worden door een samenspel van deze drie elementen en het is dus duidelijk dat de verantwoordelijken voor Openbare Werken, in de conceptie zelf van de wegen, rekening moeten houden met de verkeersveiligheid. Al te lang werden de verkeerswegen eenzijdig geconcepieerd met het oog op de vlotheid van het verkeer. Op dat moment was de beste weg een brede weg die recht door de dorpen en het landschap sneed. Hierbij werden trouwens fietspaden en voetpaden al te gemakkelijk vergeten. Thans wordt vastgesteld, zeker op het niveau van de gemeenten, dat een nieuwe aanpak veld wint, waarbij gedacht wordt aan verkeersvertragende elementen en aan de plaats van voetgangers en fietsers. Ook Openbare Werken begint langzamerhand oog te hebben voor de veiligheid en de leefbaarheid van de wegen die zij ontwerpen.

Op die wijze wordt de auto niet langer het enige bepalende element voor de inrichting van het land. Deze evolutie situeert zich in een bredere context waarin de maatschappij — die lange tijd al te zeer beneveld was door het verschijnsel auto — terugkeert naar andere, bredere waarden dan uitsluitend het verplaatsingsmotief en dat men zo komt tot een meer evenwichtige plaats van de auto in de maatschappij.

Ook de autoconstructeurs zullen hier vroeg of laat mee rekening moeten houden. De veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de wagens zelf zullen dus verder aangepast moeten worden, zodat de constructeurs als het ware verplicht worden hun onderzoek eerder te richten op het aspect veiligheid en comfort van de wagen, dan op het aspect vermogen. De vraag kan zelfs gesteld worden of wagens die hogere snelheden kunnen ontwikkelen dan die welke toegelaten zijn, zonder meer niet verboden moeten worden.

Inzake de aanpassing van de normen voor de verkeersveiligheid, vestigt de Minister de aandacht op de maatregelen die hij getroffen heeft:

- minimale diepte van het profiel van de banden;

- verplicht gebruik van de veiligheidsgordel achteraan: deze verplichting zal echter pas van kracht worden op het moment dat er voldoende wagens mee uitgerust zijn en op het moment dat het publiek voldoende gesensibiliseerd zal zijn voor de noodzaak om de veiligheidsgordel ook achteraan te dragen.

Daarom werd de datum van 1 januari 1991 bepaald, waarbij er tevens rekening mee gehouden werd dat op dat moment het volledig autopark van

de six ans d'âge (mises en circulation après le 1^{er} janvier 1984) devra être équipé de ceintures de sécurité à l'arrière. D'ici 1991, il sera également possible d'organiser un certain nombre de campagnes de sensibilisation.

En ce qui concerne les mesures relatives à l'alcoolémie et au permis de conduire avec points, elles figureront dans un projet de loi qui sera soumis au Conseil des Ministres encore avant les vacances, et qui sera déposé au début de la prochaine session parlementaire. L'exposé des motifs de ce projet comportera une large description des mesures analogues prises dans les pays voisins ainsi que leur évaluation.

En matière de circulation routière, un membre voudrait être éclairé sur le problème du cabotage, sur le plan international.

Le Ministre confirme que le problème du cabotage, c'est-à-dire la possibilité pour un transporteur d'une autre nationalité d'assurer du transport interne dans un pays est l'un des grands problèmes actuels auxquels la C.E. est confrontée. Le cabotage ouvrira de grands marchés tels que la France et l'Allemagne aux transporteurs des petits pays. D'autre part, les transporteurs de ces grands pays, qui ont pu bénéficier longtemps d'un marché protégé, vont se trouver confrontés à une concurrence nouvelle, sans que pour autant leur marché potentiel ne s'accroisse considérablement. Le Ministre regrette que le Conseil européen des transports, qui s'est tenu à Luxembourg le 5 juin, n'ait pu enregistrer aucun progrès en la matière.

Un membre rappelle qu'il avait été question, dans certains pays, d'interdire la circulation des poids lourds la nuit. Qu'en est-il?

Le Ministre déclare que le problème des pays de transit, la Suisse et l'Autriche, a été longuement évoqué au Conseil européen des transports du 5 juin, en rapport notamment avec la mesure que l'Autriche s'apprête à prendre en ce qui concerne le transport de nuit. Le Conseil a adopté en la matière une résolution dans laquelle il proteste contre ces mesures (cf. annexe 2), mais d'une manière qui laisse subsister une porte ouverte à des négociations. Personnellement, le Ministre estime qu'il est possible de négocier avec l'Autriche et la Suisse un accord visant à promouvoir le transit par systèmes de transport combiné et de prendre des mesures propres à réduire les nuisances des poids lourds par un renforcement des normes en matière de bruit et de gaz d'échappement.

En ce qui concerne les transports internationaux par route, un autre intervenant estime que le contingent d'autorisations fixé par l'Autriche est trop faible. Peut-il être augmenté?

wagens die minder dan 6 jaar oud zijn (in circulatie gebracht na 1 januari 1984), verplicht uitgerust zijn met de veiligheidsgordel achteraan. Deze datum zal het tevens mogelijk maken om in de tussentijd een aantal sensibiliseringscampagnes op te zetten.

De maatregelen met betrekking tot het alcoholgehalte en het rijbewijs met punten zullen opgenomen worden in een wetsontwerp dat nog vóór de vakantie aan de Ministerraad voorgelegd zal worden en dat bij het begin van het volgende parlementaire jaar ingediend zal worden. De memorie van toelichting bij dit wetsontwerp zal een ruime beschrijving bevatten van soortgelijke maatregelen die in de ons omringende landen getroffen werden en hun evaluatie.

Wat het wegverkeer betreft, verzoekt een lid om informatie omtrent het probleem van de « cabotage » in internationaal verband.

De Minister bevestigt dat de « cabotage » een van de grote problemen vormt waarmee de E.G. op dit ogenblik geconfronteerd is; « cabotage » is de mogelijkheid voor een vervoerder van een bepaalde nationaliteit om in een ander land intern transport uit te voeren. De « cabotage » zal voor de vervoerders van de kleinere landen grote markten, zoals Frankrijk en Duitsland, openen. Voorts zullen de vervoerders van deze grote landen, die gedurende lange tijd hebben kunnen werken op een beschermde markt, met een nieuwe concurrentie geconfronteerd worden zonder dat hun potentiële markt daar aanzienlijk bij toeneemt. De Minister betreurt dat de E.G.-Transportraad van Luxemburg van 5 juni op dit punt geen vooruitgang heeft kunnen boeken.

Een lid herinnert eraan dat er in bepaalde landen plannen hebben bestaan om het zwaar wegvervoer tijdens de nacht te verbieden. Hoeveel staat het daarmee?

De Minister verklaart dat de problematiek van de transitlanden, Zwitserland en Oostenrijk, langdurig besproken werd op de E.G.-Transportraad van 5 juni, eveneens naar aanleiding van de maatregel die Oostenrijk voornemens is te nemen op het vlak van nachtvervoer. De Raad nam in dat verband een resolutie aan waarin tegen deze maatregelen geprotesteerd wordt (zie bijlage 2), doch op een manier die opening laat voor onderhandelingen. Persoonlijk is de Minister van oordeel dat met Oostenrijk en Zwitserland onderhandeld kan worden over een akkoord waarin, enerzijds, de transit met systemen van gecombineerd vervoer bevorderd wordt en, anderzijds, stappen gedaan worden om de vrachtwagens minder milieubelastend te maken door de normen inzake lawaai en uitlaatgassen te verscherpen.

Wat het internationaal wegvervoer betreft, wijst een andere spreker erop dat het contingent vergunningen dat door Oostenrijk werd toegekend, te klein is. Kan het verhoogd worden?

Le Ministre confirme que le contingent de 5 000 voyages entre la Belgique et l'Autriche est insuffisant pour répondre à la demande jusqu'à la fin de l'année. Il y a lieu de noter toutefois que nous sommes pratiquement le seul pays à avoir avec l'Autriche un accord permettant le libre transit des poids lourds. Des pourparlers auront en tout cas lieu avec l'Autriche dans le courant du mois d'octobre dans le but d'élargir le contingent actuel.

Un membre aimerait connaître les mesures prises en vue d'un meilleur contrôle des limitations de vitesse des poids lourds et de la limitation du nombre d'heures de travail des chauffeurs.

Le Ministre a conscience du fait que la vitesse des poids lourds soulève un problème réel et il estime qu'une solution peut être recherchée au niveau de la C.E. qui s'inspirerait de ce qui se fait déjà en France notamment par l'installation obligatoire, à bord des poids lourds, d'appareils limitant leur vitesse.

De plus, le même membre voudrait savoir s'il existe des dispositions légales obligeant les transporteurs à mettre des bâches pour recouvrir les chargements de marchandises en vrac comme, par exemple du sable ou du charbon?

Le Ministre donne la réponse suivante.

Le règlement de la circulation détermine spécifiquement la manière d'arrimer et de protéger la cargaison.

Extrait du règlement de la circulation routière:

Article 45. — Chargement des véhicules: Prescriptions générales.

45.1. Le chargement d'un véhicule doit être disposé et au besoin fixé de manière qu'il ne puisse:

- 1° nuire à la visibilité du conducteur;
- 2° constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers;
- 3° occasionner des dommages à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ou aux propriétés publiques ou privées;
- 4° trainer ou tomber sur la voie publique;
- 5° compromettre la stabilité du véhicule;
- 6° masquer les feux, les catadioptres et le numéro d'immatriculation.

45.2 Si le chargement est constitué de céréales, lin, paille ou fourrage, en vrac ou en balles. Il doit être recouvert d'une bâche ou d'un filet. Cette disposition n'est toutefois pas applicable si ce transport se fait dans un rayon de 25 km du lieu de chargement et pour autant qu'il ne s'effectue pas sur une autoroute.

De Minister bevestigt dat het contingent van 5 000 reizen tussen België en Oostenrijk onvoldoende is om de vraag te beantwoorden tot het einde van het jaar. Er moet echter opgemerkt worden dat wij nagenoeg het enige land zijn dat met Oostenrijk een akkoord heeft waarbij de transit van vrachtwagens vrij is. Er zullen zeker in de loop van de maand oktober besprekingen gevoerd worden met Oostenrijk om het bestaande contingent te verhogen.

Een ander lid vraagt welke maatregelen werden genomen om de snelheid van de vrachtwagens beter te controleren, en om het aantal gepresteerde uren van de chauffeurs te beperken.

De Minister is zich bewust van het probleem van de snelheid van de vrachtwagens en meent dat op E.G.-vlak een oplossing gezocht kan worden in de richting van wat Frankrijk nu reeds toepast, met name verplichte inbouw van apparaten die de snelheid van de vrachtwagens beperken.

Hetzelfde lid wil daarenboven weten of er wettelijke bepalingen bestaan die de vervoerders verplichten de ladingen van bulkgoederen zoals zand of kolen te overdekken met een dekzeil.

De Minister antwoordt het volgende.

Het verkeersreglement bepaalt specifiek hoe de lading vastgemaakt en beschermd moet worden.

Uittreksel uit het verkeersreglement:

Artikel 45. — Lading van de voertuigen: Algemene voorschriften.

45.1. De lading van een voertuig moet zodanig geschikt en zo nodig vastgemaakt worden dat ze:

- 1° de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;
- 2° geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen, en de andere weggebruikers kan vormen;
- 3° geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, aan zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare of privé-eigendommen;
- 4° niet op de openbare weg kan slepen of vallen;
- 5° de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrang kan brengen;
- 6° de lichten, de reflectoren en het inschrijvingsnummer niet onzichtbaar kan maken.

45.2. De ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen, moeten overdekt worden met een dekzeil of met een net. Deze bepaling geldt echter niet voor vervoer binnen een straal van 25 km van de plaats van lading, voor zover het niet langs een autosnelweg geschiedt.

45.3. Si le chargement est constitué de pièces de grande longueur, celles-ci doivent être solidement arrimées entre elles et au véhicule, de manière à ne pas déborder le contour latéral extrême de celui-ci dans leurs oscillations.

45.4. Les accessoires servant à arrimer ou à protéger le chargement, tels que chaînes, bâches, filets, etc., doivent entourer étroitement celui-ci.

45.5. Le conducteur du véhicule doit prendre les mesures nécessaires pour que les accessoires servant à arrimer ou à protéger le chargement, ne puissent, par leur bruit, gêner le conducteur, incommoder le public ou effrayer les animaux.

45.6. Si, exceptionnellement, des portières latérales ou arrières doivent rester ouvertes, elles doivent être fixées de manière à ne pas dépasser le contour latéral extrême du véhicule.

(Sanctions en cas d'infraction: art. 59.7.)

Un commissaire demande si on envisage des mesures d'harmonisation des vitesses autorisées sur autoroutes au niveau européen (130 km/h en France — 120 km/h en Belgique). A proximité des frontières cette différence provoque des accélérations de tous les conducteurs, qui roulent à du 130.

Le Ministre lui répond qu'il y a eu, à plusieurs reprises, des propositions d'harmonisation. Jusqu'ici elles se sont heurtées à deux obstacles. Certains pays, dont l'Allemagne et la Grande-Bretagne, considèrent que la Commission ne peut trouver de bases légales dans le Traité pour harmoniser des règles de sécurité, argumentant que le Traité est un traité économique pour l'unification des marchés et dans lequel la sécurité n'a rien à voir. Par contre, le service juridique de la Commission maintient l'autre thèse, qui est par ailleurs la nôtre.

Le Ministre ajoute que sous la pression de la coutume nationale, mais surtout de leurs constructeurs nationaux, les Allemands s'y opposent farouchement, même s'ils sont en cela les derniers de toute l'Europe et même s'il y a beaucoup d'hypocrisie dans leur position, puisque, si en Allemagne, théoriquement, il n'y a pas de limitation de vitesse, on doit bien constater, qu'en fait, il y en a de plus en plus, fût-ce au nom de la défense de l'environnement. C'est donc un débat qui pour le moment, à son grand regret, n'est pas mûr au niveau européen.

Un membre voudrait savoir s'il existe des dispositions légales imposant l'obligation de munir les poids lourds de pare-boue.

La réponse du Ministre est la suivante:

L'obligation de munir les camions de plus de 3,5 tonnes de dispositifs anti-projections (pare-boue)

45.3. Bestaat de lading uit lange stukken, dan moeten deze onderling en ook aan het voertuig zo stevig vastgemaakt worden dat zij bij het schommelen niet buiten de grootste zijomtrek van het voertuig komen.

45.4. Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten zoals kettingen, dekzeilen, netten, enz. moet de lading nauw omsluiten.

45.5. De bestuurder van het voertuig moet de nodige maatregelen nemen om te voorkomen dat al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten, door lawaai de bestuurder zouden hinderen, het publiek ongemak aandoen of de dieren doen schrikken.

45.6. Indien zij- of achterdeuren bij uitzondering moeten openblijven, moeten zij zodanig vastgezet worden dat zij niet uitsteken buiten de grootste zijomtrek van het voertuig.

(Sancties bij overtreding: artikel 59.7.)

Een commissielid vraagt of men maatregelen overweegt tot Europese harmonisering van de op de autosnelwegen toegestane snelheden (130 km/u in Frankrijk — 120 km/u in België). Het huidige verschil leidt ertoe dat alle bestuurders in de nabijheid van de grens vlugger gaan rijden, namelijk tegen 130 km per uur.

De Minister antwoordt dat er herhaaldelijk voorstellen tot harmonisering werden gedaan. Tot nu toe stuitte men daarbij op twee moeilijkheden. Sommige landen, waaronder Duitsland en Groot-Brittannië, zijn van mening dat de Commissie in het Verdrag geen wettelijke grondslag kan vinden om de veiligheidsvoorschriften te harmoniseren. Zij voeren als argument aan dat het Verdrag een economisch verdrag is dat de eenmaking van de markten beoogt en niets te maken heeft met veiligheid. De juridische dienst van de Commissie daarentegen huldigt echter een ander standpunt dat ook het onze is.

De Minister voegt eraan toe dat de Duitsers zich daartegen, onder druk van de nationale gewoonten maar ook en vooral van de nationale constructeurs, hardnekkig verzetten, ook al zijn zij daarmee de laatsten in Europa en ook al is hun standpunt vrij hypocriet: hoewel er in Duitsland theoretisch geen snelheidsbeperking bestaat, moet men toch vaststellen dat die steeds meer een feit wordt, zij het dan in naam van de bescherming van de omgeving. Tot mijn grote spijt is de tijd nog niet rijp om dit debat op Europees niveau te voeren.

Een lid wenst te weten of er wettelijke bepalingen zijn, volgens welke zware vrachtwagens verplicht uitgerust moeten zijn met spatlappen.

Het antwoord van de Minister luidt als volgt:

De verplichting inzake opspatafscherminrichtingen (spatlappen) voor vrachtwagens van meer dan

sera applicable aux camions et remorques de ceux-ci mis en circulation en Belgique à partir du 1^{er} janvier 1991.

Dans le cadre de la directive C.E., cette obligation sera applicable dans tous les Etats membres à partir de cette même date.

Un commissaire constate qu'il y a des plaintes concernant l'octroi des permis de conduire dans certaines auto-écoles (par exemple celle d'Eupen — interventions venant de l'extérieur). Existe-t-il des mesures de contrôle?

Le Ministre lui donne la réponse suivante.

Les conditions d'agrément des auto-écoles concernant la formation et les brevets des instructeurs et des directeurs sont fixées par arrêté royal.

Il existe un service d'inspection à l'Administration des Transports, Service Permis de conduire.

Appel des décisions des examinateurs relatives aux examens théorique et pratique, peut être interjeté auprès de la Commission de recours, qui est composée de magistrats.

Il y a les directives et les circulaires relatives à l'organisation et au fonctionnement des auto-écoles et des centres d'examen (notamment à propos de la remise des documents concernant le nombre d'heures de cours, de candidats, etc.).

Plusieurs membres se plaignent également à propos des services de contrôle technique des véhicules automobiles, notamment en ce qui concerne les temps d'attente (cf. Alken). Est-il souhaitable de leur conserver cette position de monopole?

Le Ministre donne les explications suivantes.

Les services d'inspection de l'Autosécurité suivent depuis longtemps de près la question des temps d'attente subis à l'organisme Autosécurité et plus précisément à la station d'Alken.

Après des avertissements répétés, une lettre recommandée a encore été envoyée le 12 octobre 1988, afin d'inciter la direction à prendre des mesures.

Pourtant, malgré toutes les promesses, aucune amélioration ne s'est encore fait sentir.

Il ressort d'une inspection effectuée sur place le 10 avril 1989 qu'à 8 h 15, il y avait déjà un temps d'attente de 30 minutes, et ce, parce qu'un certain nombre d'usagers venaient déjà faire la file avant l'heure d'ouverture.

Dans le courant de la matinée, le temps d'attente varie entre 60 et 80 minutes. D'après d'autres sources, il atteint parfois 2 à 3 heures.

3,5 ton wordt ingevoerd voor vrachtwagens en hun aanhangwagens, die voor het eerst in het verkeer worden gebracht in België vanaf 1 januari 1991.

In het kader van E.G.-richtlijn zal dit uiteraard voor elke lid-staat gelden vanaf dezelfde datum.

Een commissielid stelt vast dat er klachten zijn betreffende de toekenning van het rijbewijs in sommige autorisaties (b.v. die van Eupen — tussenkomst van buitenstaanders). Bestaan er controlemaatregelen?

De Minister verstrekt het volgende antwoord.

Erkenningsvoorwaarden van de rij scholen zijn bij koninklijk besluit vastgelegd, inzake de opleiding en de brevetten van de rij schoolinstructeurs en -directeurs.

Er bestaat een inspectiedienst bij het Bestuur van het Vervoer, Dienst Rijbewijzen.

Er is beroepsmogelijkheid bij de Beroepscommissie, samengesteld uit magistraten, tegen de beslissingen van de examinatoren voor het theoretisch en praktisch examen.

Er zijn de richtlijnen en circulaires betreffende de organisatie en werking van de rij scholen en examencentra (onder andere betreffende de overlegging van de documenten, betreffende het aantal lesuren, kandidaten, enz...).

Verscheidene leden hebben ook klachten over de diensten voor technische controle van voertuigen, met name wat de wachttijd betreft (bijvoorbeeld Alken). Valt hun monopoliepositie te verantwoorden?

De Minister geeft de volgende uitleg.

Het probleem van de wachttijden bij de instelling Autoveiligheid, meer bepaald in het station te Alken, wordt reeds sedert geruime tijd speciaal gevolgd door de inspectiediensten van het Bestuur van het Vervoer.

Na herhaalde aanmaningen werd op 12 oktober 1988 nog een aangetekende brief verstuurd om de directie ertoe aan te zetten maatregelen te treffen.

Ondanks alle beloften is echter nog altijd geen verbetering merkbaar.

Uit een inspectie ter plaatse op 10 april 1989 blijkt dat om 8 u. 15 de wachttijd al 30 minuten beloopt, dit omdat reeds vóór het openingsuur een aantal gebruikers zijn komen aanschuiven.

In de loop van de voormiddag schommelt de wachttijd tussen 60 à 80 minuten. Volgens andere berichten beloopt de wachttijd soms 2 à 3 uur.

L'inspecteur constate que cette situation est provoquée par la mauvaise organisation du travail et une répartition non rationnelle du personnel. L'administration a proposé d'imposer à l'organisme concerné l'amende de 10 000 francs prévue dans le protocole d'accord. Au cas où cette mesure s'avérerait elle aussi inefficace, l'on pourrait procéder à une nouvelle répartition des circonscriptions qui entraînerait donc moins de travail pour l'organisme Auto-sécurité.

Monopole de l'inspection automobile

En vertu d'un protocole d'accord, il existe actuellement dix organismes (firmes privées) agréés pour procéder à l'inspection automobile, chacun dans une circonscription déterminée.

Cependant, les usagers peuvent choisir librement, dans tout le pays, la station où ils présenteront leur véhicule.

Le Ministre De Croo a toutefois dénoncé le protocole d'accord et actuellement, l'on élabore de nouveaux critères auxquels les organismes devront se conformer pour être à nouveau agréés sur la base de la loi du 21 juin 1985.

Il va de soi qu'il faut également tenir compte en l'espèce des intérêts du personnel actuel occupé dans le secteur.

Immatriculation des véhicules Modernisation

Plusieurs membres soulignent la lenteur du service de l'immatriculation des véhicules. Ceci peut être fort préjudiciable aux usagers de véhicules à titre professionnel.

Le Ministre leur donne les informations suivantes.

A l'entrée en fonction du Gouvernement actuel il y avait de mars à juin 1988 un retard atteignant progressivement près de quatre semaines par suite du salon de l'auto 1988. Grâce à des mesures spéciales comme l'appel à du personnel d'autres services de l'Administration des transports et à des stagiaires, ce retard a été ramené progressivement à une moyenne qui, à l'automne, était inférieure à une semaine.

Depuis le début de 1989, le nombre de demandes et par conséquent le délai de livraison ont à nouveau augmenté de sorte que depuis lors l'on mène une politique différenciée selon la sorte de demande: pour les demandes donnant lieu à la délivrance d'une nouvelle plaque d'immatriculation, le délai est d'environ trois jours; mais lorsque le demandeur possède encore la plaque du véhicule précédent, le délai s'élève à trois ou quatre semaines.

De inspecteur stelt vast dat dit alles een gevolg is van de slechte organisatie van het werk en de ondoordachte verdeling van het personeel. De administratie heeft voorgesteld aan de betrokken instelling de in het protocolakkoord voorgeschreven boete van 10 000 frank op te leggen. Mocht dit ook niet helpen, dan kan overgegaan worden tot een herverdeling van de ambtsgebieden, wat dus minder werk voor de instelling Autoveiligheid tot gevolg zou hebben.

Monopolie automobielininspectie

Krachtens een protocolakkoord zijn er momenteel 10 privé-firma's die erkend zijn om, ieder binnen een bepaald ambtsgebied, de automobielininspectie, uit te voeren.

De gebruikers mogen echter vrij, over heel het land, een station kiezen om hun voertuig aan te bieden.

Het protocolakkoord werd echter door Minister De Croo opgezegd en momenteel worden nieuwe criteria uitgewerkt waaraan de firma's zullen moeten voldoen om opnieuw erkend te worden op basis van de wet van 21 juni 1985.

Het spreekt vanzelf dat hierbij ook rekening gehouden moet worden met de belangen van het huidige personeel tewerkgesteld in de sector.

Inschrijving van de voertuigen Modernisering

Verscheidene leden wijzen op de traagheid van de dienst voor de inschrijving van voertuigen. Dit kan zeer nadelig zijn voor mensen die hun voertuig voor beroepsdoeleinden gebruiken.

De Minister verstrekt hun de volgende inlichtingen.

Bij het aantreden van de huidige Regering was, tengevolge van het autosalon 1988, de achterstand van maart 1988 tot begin juni 1988 progressief opgelopen tot een piek van ongeveer een viertal weken; door het nemen van bijzondere maatregelen, zoals het inzetten van extra personeel uit andere diensten van het Bestuur van het vervoer, evenals van stagiaires, kon deze achterstand geleidelijk teruggebracht worden tot een gemiddelde van minder dan een week in het najaar.

Sinds begin 1989 is het aantal aanvragen en bijgevolg de afgiftetijd terug gaan stijgen, zodat sindsdien een gedifferentieerde politiek gevoerd wordt naargelang het soort aanvraag: voor aanvragen waarbij een nieuwe nummerplaat afgegeven moet worden is de wachttijd ongeveer drie dagen; voor de gevallen waarbij de aanvrager nog over de nummerplaat van het vorige voertuig beschikt, bedraagt de wachttijd echter drie à vier weken.

Le système actuel d'immatriculation des véhicules date de 1963 et est basé sur le principe totalement dépassé des manipulations successives. Ces procédures successives, qui nécessitent une nombreuse main-d'œuvre, peuvent être résumées comme suit :

1° le courrier destiné à l'Administration des transports est ouvert à la main; le courrier destiné au service d'immatriculation des véhicules est séparé de celui destiné aux autres services de cette administration et les demandes d'immatriculation sont réparties entre les quatre catégories de base;

2° des fonctionnaires des Finances contrôlent le document de douane 705 ou les documents de la T.V.A. sur leur présence et leur conformité avec les autres données de la demande;

3° la demande est contrôlée sur sa complétude et exactitude; il y a une codification en fonction des demandes. A noter que pour les voitures de seconde main, le contrôle du rapport avec les antécédents de la voiture requiert plus de temps que pour des voitures neuves (identification du véhicule au moyen du document auto-collant 705);

4° les demandes d'immatriculation codées sont perforées au moyen d'un matériel techniquement obsolète;

5° les disquettes obtenues par perforation sont chaque fois introduites dans l'ordinateur central, sur la base du programme original et donc totalement dépassé;

6° après introduction dans le fichier, l'ordinateur imprime les nouveaux certificats d'immatriculation (cartes grises);

7° découpe semi-automatique des certificats d'immatriculation;

8° mise sous enveloppe manuelle de ces certificats, accompagnés ou non de la plaque d'immatriculation, après contrôle visuel de la cohérence entre la plaque et le certificat d'immatriculation;

9° classement alphabétique manuel des demandes d'immatriculation traitées;

10° mise sur micro-film des demandes classées.

Si des erreurs sont constatées au cours de ce processus :

a) à la seconde étape (finances) : la demande est renvoyée au demandeur;

Het huidige systeem voor de inschrijving van de voertuigen dateert nog van 1963 en is gebaseerd op het totaal verouderde principe van opeenvolgende manueel uit te voeren procedures. Deze opeenvolgende, en merendeels zeer arbeidsintensieve, procedures kunnen schematisch als volgt worden samengevat :

1° de voor het Bestuur van het Vervoer bestemde post wordt met de hand geopend; de voor de dienst Inschrijvingen der voertuigen bestemde post wordt gescheiden van die bestemd voor de overige diensten van het Bestuur van het vervoer, en de inschrijvingsaanvragen worden verdeeld over de vier basiscategorieën;

2° ambtenaren van Financiën controleren of het douanedocument 705 of de B.T.W.-documenten zijn overgelegd en of ze overeenstemmen met de overige gegevens van de aanvraag;

3° de aanvraag wordt gecontroleerd op volledigheid en juistheid; aan de hand van de gegevens gebeurt er een codering. Er zij opgemerkt dat de controle van de tweedehandswagens door de voorgeschiedenis van het voertuig, beduidend tijdsintensiever is dan voor de nieuwe voertuigen (identificatie van het voertuig door middel van het zelfklevende douanedocument 705);

4° de gecodeerde inschrijvingsaanvragen worden ingeponst, weliswaar door middel van technologisch totaal verouderd materiaal;

5° dagelijks worden de door ponsing verkregen diskettes in de centrale computer ingevoerd, op basis van de originele en dus totaal verouderde programmatuur;

6° na invoering in de bestanden drukt de computer de nieuwe inschrijvingsbewijzen (grijze kaarten);

7° half-automatische versnijding van de inschrijvingsbewijzen;

8° manuele invoer van de inschrijvingsbewijzen in de omslagen, al dan niet in combinatie met de metalen nummerplaat, na visuele controle van de overeenstemming tussen plaat en inschrijvingsbewijs;

9° manuele alfabetische rangschikking van de verwerkte inschrijvingsaanvragen;

10° op microfilm zetten van de gerangschikte inschrijvingsaanvragen.

Indien tijdens het verwerkingsproces fouten ontdekt worden :

a) bij stap 2 (financiën) : de aanvraag wordt teruggestuurd naar de aanvrager;

b) à la troisième étape (contrôle demande): la demande est également renvoyée au demandeur;

c) à la cinquième étape (introduction dans l'ordinateur), par suite du rejet pour données fautives: retour à la troisième étape et la demande est renvoyée au demandeur, à moins que la faute puisse être résolue et qu'une nouvelle tentative d'introduction puisse être entreprise. Le nombre de tels cas n'est pas négligeable: plus de 10 p.c. du nombre total des demandes. Il apparaît que presque dans tous les cas, le rejet est dû au demandeur lui même, par le fait de remplir négligemment ou erronément le formulaire.

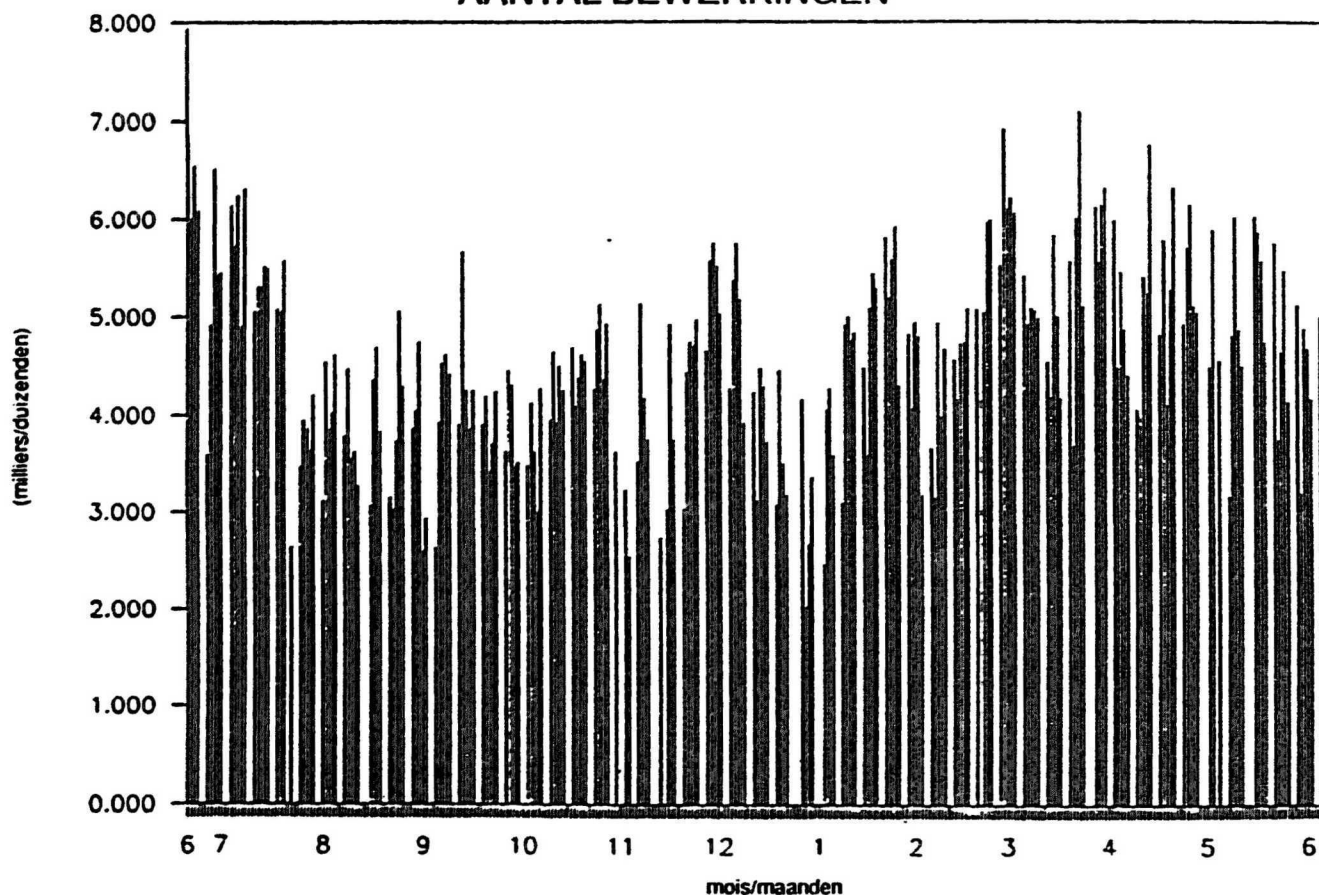
Une statistique du nombre d'immatriculations faites quotidiennement figure ci-dessus.

b) bij stap 3 (controle aanvraag): de aanvraag wordt eveneens teruggestuurd naar de aanvrager;

c) bij stap 5 (invoer in computer): wegens de verwerping als gevolg van foutieve gegevens: terug naar stap 3, en de aanvraag wordt teruggestuurd naar de aanvrager, tenzij de fout opgelost kan worden. In dat geval wordt een volgende invoerpoging ondernomen. Het aantal dergelijke gevallen is niet onaanzienlijk: meer dan 10 pct. van het totale aantal aanvragen. In bijna alle gevallen blijkt de verwerping veroorzaakt te worden door de schuld van de aanvrager zelf, door het slordig of foutief invullen van sommige gegevens.

Hieronder volgt een statistiek van het gedurende het vorige jaar dagelijks verrichte aantal inschrijvingen.

NOMBRE DE MANIPULATIONS AANTAL BEWERKINGEN



L'augmentation du nombre de demandes a donné lieu à une saturation de cette méthode de travail; depuis plus de quinze ans cependant, les Communications n'ont entrepris aucune modernisation fondamentale de ce service. La modernisation indispensable est donc si fondamentale et profonde qu'elle ne peut être réalisée dans un bref délai.

C'est la raison pour laquelle le C.M.C.E.S. a, sur la proposition du Ministre des Communications, approuvé à la mi-mai un plan de modernisation qui,

De toename van de aanvragen heeft geleid tot een verzadiging van deze werkmethode; sedert meer dan vijftien jaar is er door Verkeerswezen echter geen enkele fundamentele modernisering van de betrokken dienst aangevat. Hierdoor is de noodzakelijke ingreep zo grondig en verstrekkend geworden, dat zij niet in een kort tijdsbestek gerealiseerd kan worden.

Het is daarom dat het M.C.E.S.C. half mei, op voorstel van de Minister van Verkeerswezen, zijn goedkeuring gegeven heeft aan een moderniserings-

étalé sur quatre ans, doit apporter progressivement un service amélioré tant pour le public que pour les autres administrations et institutions (douane, T.V.A., police, gendarmerie, etc.).

Les différentes phases d'exécution de ce projet de modernisation sont :

1989

Le matériel d'entrée des données et le logiciel y afférent sont remplacés par une version moderne. Le logiciel de base a déjà été livré; le matériel même sera livré fin juin de sorte que le logiciel d'application pourra être mis au point après les vacances et que le nouveau matériel d'entrée des données sera opérationnel au début de 1990.

Entre-temps un nouveau formulaire d'immatriculation pour nouveaux véhicules est mis au point, éventuellement sur la base de l'utilisation du code à barres. En outre, l'application « permis de conduire » servira de point de départ à la partie « personnes » de la banque de données à mettre au point.

Parallèlement on examinera dans quelle mesure la plaque d'immatriculation même devra encore être délivrée par l'Administration des transports.

1990

Au cours du 1^{er} trimestre le nouveau formulaire pour véhicules nouveaux sera employé. Un formulaire analogue pour les véhicules de seconde main sera implémenté et mis en circulation à la fin de 1990.

Ces nouveaux formulaires d'immatriculation iront de pair avec l'instauration d'un nouveau modèle de certificat d'immatriculation.

Au cours de cette année, la nouvelle banque de données sera mise au point sur la base d'une base relationnelle de données et des langages de la 4^e génération. L'archivage ainsi que le traitement du courrier seront mécanisés davantage et renouvelés.

1991 et 1992

Le nouvel ordinateur et son appareillage périphérique seront installés et la nouvelle banque de données mise en service sur la base de traitement en batch.

Ensuite, on procédera au traitement interactif des inscriptions. C'est donc à ce stade que tous les avantages de la banque de données et que les nouvelles méthodes de traitement seront entièrement exploi-

plan dat, gespreid over vier jaar, een stelselmatig verbeterende dienstverlening moet realiseren, zowel naar het publiek toe als naar de andere betrokken administraties en instellingen (douane, B.T.W., politie, rijksmacht, enz.).

De verschillende uitvoeringsfasen van dit moderniseringsproject zijn :

1989

De verouderde apparatuur voor gegevensinvoer en de bijbehorende programmatuur wordt vervangen door een moderne versie. Op dit ogenblik is de basisprogrammatuur reeds geleverd; de apparatuur zal einde juni geleverd zijn, zodat de toepassingsprogrammatuur na de vakantieperiode ontwikkeld kan worden en de nieuwe apparatuur van gegevensinvoer vanaf begin 1990 in gebruik kan worden genomen.

Ondertussen wordt het nieuwe inschrijvingsformulier voor nieuwe voertuigen ontwikkeld, eventueel op basis van het gebruik van de streepjescode. Bovendien zal de toepassing « rijbewijs » dienen als uitgangspunt voor het onderdeel « personen » van de te ontwikkelen databank.

Daarnaast zal onderzocht worden in welke mate de nummerplaat zelf nog door het Bestuur van het vervoer afgegeven dient te worden.

1990

Tijdens het eerste trimester wordt het nieuwe inschrijvingsformulier voor de nieuwe voertuigen ingevoerd. In de loop van het jaar wordt een analoog formulier voor de tweedehandsvoertuigen geïmplementeerd en op het einde van 1990 ingevoerd.

Met deze nieuwe inschrijvingsformulieren wordt een nieuw soort inschrijvingsbewijs ingevoerd.

In de loop van dit jaar wordt eveneens de nieuwe databank ontwikkeld op basis van een relationele database en van de vierde-generatietalen. Daarnaast wordt de archivering en de postbehandeling doorgedreven gemechaniseerd en vernieuwd.

1991 en 1992

De nieuwe computer en zijn randapparatuur zullen worden geïnstalleerd en de nieuwe gegevensbank zal in gebruik worden genomen op basis van seriegewijze verwerking.

Hierna zal overgegaan worden tot de interactieve verwerking van de inschrijvingen. Het is bijgevolg in dit stadium dat alle voordelen van de gegevensbank en de nieuwe verwerkingsmethode volledig

tées, puisque l'inscription se fera immédiatement à partir d'un terminal et non plus suite au nombre de manipulations citées plus haut.

Un commissaire voudrait connaître le développement actuel des zones 30.

Le Ministre déclare que, jusqu'à présent, 9 projets approuvés par les conseils communaux et faisant l'objet d'un supplément au règlement sur la circulation, ont été introduits auprès de son département.

Il s'agit des communes suivantes : Liedekerke, Leuven, Court-Saint-Etienne, Deinze, Kortrijk, Temse, Braine l'Alleud, Schelle (2).

De ces dossiers, il en a approuvé trois (Kortrijk, Temse, Braine l'Alleud), deux (tous de Schelle) ont été refusés.

Une cinquantaine de demandes officielles en vue de la réalisation de projets zone 30 ont été introduites auprès de son département.

En vue d'encourager la nécessité de la réglementation-zone 30 et d'accompagner avec compétence les communes intéressées, l'Institut belge pour la sécurité routière a établi un programme d'accompagnement, en collaboration avec son département. Ce programme comprend l'établissement de directives générales pratiques pour l'aménagement de la zone 30 du point de vue de son infrastructure et les conseils individuels aux communes.

Plusieurs membres aimeraient qu'il soit pris des mesures à l'encontre du parking des poids-lourds dans les zones résidentielles de certaines communes.

Un autre aimerait voir précisée la délimitation de la compétence du département des Travaux publics en matière de signalisation routière. (Cf. une récente circulaire du Ministre Olivier, lors de la précédente législature).

3. Navigation intérieure

Plusieurs membres soulignent le déclin et la vétusté de ce secteur qu'ils voudraient voir redynamisé et modernisé grâce à une réglementation et une structure adaptées à l'avenir européen. Il leur semble qu'il existe une entière contradiction à cet égard dans l'application du système de déchirage adapté au niveau européen.

Le Ministre répond ce qui suit :

En ce qui concerne la navigation intérieure, le Ministre reconnaît que le fonctionnement actuel, qui implique l'intervention de l'Office régulateur de la navigation intérieure, est assurément loin d'être idéal et qu'il faudrait tendre à un fonctionnement plus conforme au marché, ce qui ne sera toutefois possible

geëxploiteerd zullen worden, doordat de inschrijving onmiddellijk gebeurt met gebruik van een terminal, en niet via het bovenvermelde grote aantal bewerkingen.

Een lid zou willen weten hoe het gesteld is met de zone 30.

De Minister zegt dat tot op heden 9 projecten, door middel van een aanvullend verkeersreglement goedgekeurd door de gemeenteraad, bij zijn departement werden ingediend.

Het betreft de volgende gemeenten : Liedekerke, Leuven, Court-Saint-Etienne, Deinze, Kortrijk, Temse, Eigenbrakel, Schelle (2).

Van deze projecten werden er drie (Kortrijk, Temse, Eigenbrakel) door hem goedgekeurd, terwijl er twee (allebei Schelle) werden afgekeurd.

Daarnaast werden er een 50-tal officiële aanvragen voor de concrete realisatie van zone 30-projecten ingediend bij het departement.

Teneinde het welslagen van de zone 30-reglementering te bevorderen en de gemeenten ter zake op deskundige wijze te begeleiden, heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in samenwerking met zijn departement een begeleidingsprogramma opgesteld. Dit programma behelst zowel het opstellen van algemene praktische richtlijnen voor de aanleg van de infrastructuur voor de zone-30 als de individuele adviesverlening aan gemeenten.

Verscheidene leden willen dat maatregelen worden genomen tegen het parkeren van vrachtwagens in de woonwijken van sommige gemeenten.

Een ander lid had graag gezien dat de bevoegdheid van het departement Openbare Werken inzake verkeerstekens en bewegwijzering nader zou worden afgebakend (zie een recente circulaire van Minister Olivier tijdens de vorige zittingsperiode).

3. Binnenvaart

Verscheidene leden wijzen erop dat deze sector achteruit boert en verouderd is en dat die sector een nieuwe dynamiek moet krijgen door een reglementering en een structuur die aangepast zijn aan de toekomstperspectieven in Europees verband. Het wil hen voorkomen dat er op dat vlak enige tegenspraak bestaat bij het toepassen van de Europese regeling op het toekennen van slooppremies.

De Minister antwoordt daarop het volgende :

Wat de binnenvaart betreft, is de Minister het er mee eens dat de huidige werking met tussenkomst van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart, zeker niet het ideale is en dat een meer marktconforme werking nagestreefd zou moeten worden. Dit kan echter niet gebeuren vooraleer de sector ten

qu'après un assainissement fondamental du secteur. Cet assainissement est actuellement entrepris au niveau européen — c'est-à-dire avant tout par les Pays-Bas, la Belgique, la France et l'Allemagne — en vue d'aborder ensemble les problèmes de surcapacité et il faut admettre que ceux-ci sont en grande partie dus aux mesures de soutien des Pays-Bas à leur flotte intérieure. Le problème spécifique de la Belgique est qu'elle dispose d'une flotte vétuste, qui compte surtout des bateaux de trop petite capacité. La réglementation de base et les modalités d'application de ce plan européen sont actuellement mises au point et devraient être décrétées avant le 1^{er} octobre.

A cette occasion, on préconisera certainement l'instauration d'une réglementation sociale en matière de départs parallèle à celle portant sur les déchirements. Il va de soi qu'une telle réglementation sociale, quelle qu'elle soit, sera onéreuse et ne pourra pas être réalisée à court terme.

Le Ministre espère bien qu'en cas de réussite de ce plan de la modernisation du secteur au niveau de la C.E., surtout pour les pays déjà cités, la navigation intérieure pourra encore jouer un rôle important à l'avenir, conjointement avec les chemins de fer, vu la saturation des routes, notamment sur le plan du transport par conteneur. Cela nécessitera néanmoins un certain nombre d'investissements supplémentaires, notamment pour permettre que le transport fluvial par conteneur puisse se faire en trois niveaux, ce qui n'est pas possible actuellement sur le canal Albert, notamment en raison de la hauteur des ponts.

Un membre demande pour quelle date la réglementation en matière de déchirage doit être prête.

Le Ministre donne les explications suivantes.

La C.E. a promulgué le 27 avril 1989 un règlement relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure.

Ce règlement prévoit notamment une réglementation relative au déchirage tant des bateaux à cargaison sèche que des bateaux-citernes de quelque tonnage qu'ils soient.

Il a néanmoins été prévu que chaque Etat membre pourrait exclure les bateaux de moins de 450 tonnes pour autant qu'un plan national ait été adopté et soumis à la Commission le 1^{er} octobre 1989 au plus tard.

Si le plan national n'était pas adopté, le règlement C.E. s'appliquerait également aux bateaux de moins de 450 tonnes.

Il est prévu que les demandes d'obtention d'une prime de déchirage doivent être introduites entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} mai 1990.

Le préopinant aimerait également connaître la surcapacité de la flotte belge.

gronde gezond gemaakt is. Die gezondmaking wordt thans ondernomen op Europees vlak — dat wil dan vooral zeggen Nederland, België, Frankrijk en Duitsland — om gezamenlijk de problemen van overcapaciteit — en men moet toegeven dat deze voor een groot gedeelte het gevolg zijn van de Nederlandse steunmaatregelen aan hun binnenvloot — aan te pakken. Het specifieke Belgische probleem is dat wij beschikken over een verouderde vloot met vooral schepen met te kleine capaciteit. De basisreglementering en de toepassingsregels van dit E.G.-plan worden thans uitgewerkt en zouden vóór 1 oktober moeten worden uitgevaardigd.

Hierbij zal zeker de vraag gesteld worden naar het instellen van een sociale afvloeiingsregeling parallel met de sloopregeling. Het is duidelijk dat een dergelijke sociale regeling, hoe dan ook, geld zal kosten en niet zomaar op korte termijn kan worden gerealiseerd.

De Minister vertrouwt er wel op dat, mocht dit moderniseringsplan van de sector slagen op het niveau van de E.G., maar dan vooral voor de reeds genoemde landen, de binnenvaart, gezien de saturatie van de wegen, naast de spoorwegen ook nog een belangrijke rol zal kunnen spelen in de toekomst, onder meer op het vlak van het containervervoer. Dit zal dan echter nog een aantal bijkomende investeringen vragen onder meer om het containervervoer langs de binnenvaart met 3 niveaus mogelijk te maken, wat thans onder meer op het Alberkanaal niet kan gezien de hoogte van de bruggen.

Wat betreft de sloopregeling vraagt een lid tegen welke datum deze regeling klaar moet zijn.

De Minister legt uit wat volgt.

Door de E.G. werd op 27 april 1989 een verordening uitgevaardigd betreffende de structurele sanering van de binnenvaart.

Dit reglement voorziet o.m. in een sloopregeling die geldt zowel voor de droge-ladingsschepen als voor de tankschepen en dit ongeacht hun tonnage.

Er is niettemin bepaald dat iedere lid-staat de mogelijkheid heeft om schepen van minder dan 450 ton uit te sluiten, op voorwaarde dat er een nationaal plan wordt uitgevaardigd en voorgelegd aan de Commissie ten laatste op 1 oktober 1989.

Indien het nationaal plan niet aanvaard wordt, dan is de E.G.-verordening ook van toepassing op de schepen van minder dan 450 ton.

Er is bepaald dat de aanvragen voor het verkrijgen van een slooppremie ingediend moeten worden tussen 1 januari en 1 mei 1990.

Hetzelfde lid wenst ook te weten wat de overcapaciteit is in de Belgische vloot.

Le Ministre déclare que le secteur belge de la navigation intérieure est confronté depuis des années à une crise structurelle grave en raison de la vétusté et de l'inadaptation de la flotte.

L'âge moyen de celle-ci n'a cessé d'augmenter (il était de 42 ans le 1^{er} janvier 1988) et le tonnage moyen par bateau est inférieur à celui des pays voisins.

On s'attend à ce que la réglementation européenne entraîne, surtout en Belgique, le déchirage de vieux bateaux de faible tonnage. La réglementation communautaire vise globalement à une réduction de capacité de 10 p.c. pour les bateaux à cargaison sèche et de 15 p.c. pour les bateaux-citernes.

Pour la Belgique, les réductions seraient donc les suivantes :

— bateaux à cargaison sèche: 10 p.c. de 1 429 647 tonnes, soit 142 969 tonnes;

— bateaux-citernes: 15 p.c. de 218 018 tonnes, 32 703 tonnes;

— pousseurs: 10 p.c. de 33 702 Kw, soit 3 370 Kw.

(Composition de la flotte belge au 1^{er} janvier 1989 :

— 1 995 bateaux à cargaison sèche, dont 1 072 de moins de 400 tonnes,

— 219 bateaux-citernes, dont 88 de moins de 400 tonnes,

— 85 pousseurs.

C. Trafic aérien

Dans l'optique de voir Bruxelles devenir la capitale de l'Europe, plusieurs membres s'accordent pour affirmer qu'il est indispensable d'organiser un transport aérien fiable et rapide. Il leur apparaît comme vital d'assurer au plus vite un système de contrôle aérien européen unique, et dans ce but, de développer l'institution existante d'Eurocontrol.

En conséquence de quoi ils voudraient également connaître la répercussion d'un tel élargissement sur le statut des contrôleurs aériens nationaux. Ils attirent l'attention sur la nécessité de réduire les temps d'attente dans les aéroports.

Le Ministre approuve la préoccupation qu'ont exprimée plusieurs membres à propos de l'organisation du trafic aérien en Europe. Ces derniers mois, une prise de conscience générale pour cette problématique s'est indubitablement manifestée au niveau européen et c'est ce qui explique pourquoi les Ministres des Communications ont, en quelque sorte, tiré le signal d'alarme, le 20 octobre de l'année dernière à Francfort, quant à la nécessité d'une organisation

De Minister verklaart dat de Belgische binnenvaartsector sinds jaren geconfronteerd is met een ernstige structurele crisis die gekenmerkt is door het feit dat het gaat om een verouderde en niet aangepaste vloot.

Zo is de gemiddelde ouderdom van de vloot steeds hoger (op 1 januari 1988: 42 jaar) geworden en is de gemiddelde tonnenmaat per schip kleiner dan die van onze buurlanden.

Verwacht wordt dat de E.G.-reglementering voornamelijk een sloping van oudere en kleine schepen zal meebrengen in België. Globaal wordt met de E.G.-reglementering betracht 10 pct. vermindering capaciteit in de droge-ladingsschepen en 15 pct. vermindering capaciteit in de tankschepen tot stand te brengen.

Voor België zou dit neerkomen op :

— droge-ladingsschepen: 10 pct. van 1 429 647 ton, dat is 142 969 ton;

— tankschepen: 15 pct. van 218 018 ton, dat is 32 703 ton;

— duwboten: 10 pct. van 33 702 Kw, dat is 3 370 Kw.

(Samenstelling Belgische vloot op 1 januari 1989 :

— 1 995 droge-ladingsschepen, waarvan 1 072 minder dan 400 ton;

— 219 tankschepen waarvan 88 minder dan 400 ton;

— 85 duwboten.

C. Luchtverkeer

Aangezien Brussel hoofdstad van Europa gaat worden, wijzen verscheidene leden op de noodzaak van snel en betrouwbaar luchtverkeer. Zij vinden het van wezenlijk belang dat een uniform Europees stelsel van controle van het luchtverkeer tot stand komt, en dat daartoe de bestaande instelling Eurocontrol verder wordt uitgebreid.

Daarom willen zij ook de weerslag kennen van zo'n uitbreiding op het statuut van de luchtverkeersleiders in ons land. Zij wijzen op de noodzaak om de wachttijd in de luchthavens te beperken.

De Minister deelt de zorg van heel wat leden in verband met de organisatie van het luchtverkeer in Europa. Er is de laatste maanden ongetwijfeld een algemene bewustwording op Europees niveau voor deze problematiek, en dit verklaart dan ook waarom de Verkeersministers vorig jaar op 20 oktober in Frankfurt als het ware alarm geslagen hebben wat betreft de noodzaak van een Europese organisatie van de luchtverkeersleiding. De politieke verant-

européenne de la direction du trafic aérien. En fait, les responsables politiques qui, au début des années 60, avaient créé Eurocontrol, avaient compris la nécessité d'une organisation européenne du trafic aérien avant même que des problèmes ne se posent véritablement. Mais, dans la pratique, précisément parce qu'on n'était pas encore confronté à de vrais problèmes, chacun a, en fait, après cette belle décision de principe, élaboré son propre système de contrôle. En définitive, Eurocontrol n'a pu assumer des tâches véritablement opérationnelles que pour l'espace aérien supérieur de la Belgique et du Nord de l'Allemagne, ainsi que, depuis peu, des Pays-Bas. En conséquence, il subsiste dans l'espace aérien des frontières nationales réelles, si bien que pour un vol entre Amsterdam et Barcelone, il faut utiliser trois ou quatre systèmes de contrôle différents, qui, de surcroît, ne sont pas suffisamment reliés entre eux pour l'échange des données indispensables.

On commence à se rendre compte de l'intérêt qu'il y aurait à charger Eurocontrol d'une organisation commune. Le Conseil européen des transports, qui s'est réuni le 5 juin à Luxembourg, l'a confirmé en adoptant une résolution visant clairement à accorder une plus grande compétence de décision à Eurocontrol (voir annexe 3). Il est également important qu'Eurocontrol soit mentionné dans une résolution du Conseil européen des transports, car ce serait gaspiller de l'énergie que de prendre, comme le voudraient certains au sein de la Commission, un certain nombre d'initiatives au niveau de la C.E. pour lesquelles Eurocontrol est techniquement beaucoup mieux équipé. Toutefois, pour la coordination des différents aspects de la politique aérienne, il serait souhaitable que la C.E. dispose d'un observateur au sein des organes d'Eurocontrol.

Au niveau du Conseil européen des transports, il existe manifestement une volonté d'améliorer la compatibilité entre les différents systèmes de contrôle aérien et les différents ordinateurs utilisés à cet effet. Toutefois, il faut oser voir plus loin qu'une simple coordination du contrôle aérien à proprement parler: sur le plan européen, il faut élaborer un véritable *Air traffic management*, autrement dit une planification globale de tous les mouvements dans l'espace aérien européen, à partir du moment où un avion décolle jusqu'au moment où il atterrit, et ce, indépendamment du nombre de pays et/ou des centres de contrôle aériens qu'il est amené à survoler. Aux Etats-Unis, un tel système a réussi à réduire sensiblement les délais d'attente. Au niveau européen, ce système devrait permettre que lorsqu'un avion reçoit, par exemple, l'autorisation de décoller à Bruxelles, il puisse terminer son voyage sans devoir être mis en attente, soit en cours de voyage, soit à la fin. De tels retards impliquent une consommation accrue de carburant, ce qui représente non seulement une perte financière mais également une pollution supplémentaire pour l'environnement.

woordelijken die bij het begin van de jaren '60 overgingen tot de oprichting van Eurocontrol hadden in feite, nog vóór er zich werkelijk problemen voordeden, de behoefte aan een Europese organisatie van het luchtverkeer ingezien. Maar precies omdat men nog niet geconfronteerd werd met echte problemen is de realiteit geweest dat, na deze mooie principebeslissing, in feite iedereen zijn eigen controlesysteem heeft uitgewerkt. Uiteindelijk heeft Eurocontrol slechts voor het hogere luchtruim voor België en Noord-Duitsland, en sedert kort ook voor Nederland, werkelijk operationele taken op zich kunnen nemen. Het gevolg is dat er in het luchtruim nog reële nationale grenzen bestaan, zodat voor een vlucht tussen Amsterdam en Barcelona, drie tot vier verschillende controlesystemen moeten worden aangewend die dan nog onvoldoende met mekaar verbonden zijn voor de uitwisseling van de noodzakelijke gegevens.

Thans is het bewustzijn gegroeid dat Eurocontrol inderdaad belast moet worden met een gezamenlijke organisatie. De E.G.-Transportraad van 5 juni te Luxemburg heeft dit bevestigd door een resolutie goed te keuren die duidelijk streeft naar een meer reële beslissingsbevoegdheid van Eurocontrol (zie bijlage 3). Het is ook belangrijk dat Eurocontrol wordt aangeduid in een resolutie van de E.G.-Transportraad want het zou een verspilling van krachten zijn indien thans zou ingegaan worden op een tendens die er inderdaad binnen de Commissie bestaat, om ook op het niveau van de E.G. een aantal initiatieven te nemen waarvoor Eurocontrol technisch veel beter is uitgerust. Wel zou het aangewezen zijn dat, voor de coördinatie van de verschillende aspecten van de luchtvaartpolitiek, de E.G. een observator zou kunnen hebben binnen de organen van Eurocontrol.

Op het niveau van de E.G.-Transportraad bestaat dus duidelijk de wil om de compatibiliteit tussen de verschillende verkeersleidingssystemen en tussen de verschillende computers die daarvoor gebruikt worden te vergroten. Men moet echter verder durven denken dan alleen het coördineren van de eigenlijke luchtverkeersleiding: men moet op Europees vlak een echte *air traffic management* uitwerken, dat wil zeggen een alles omvattende planning van alle bewegingen in het Europese luchtruim, vanaf het moment dat een vliegtuig opstijgt tot het moment waarop dit weer landt en dit ongeacht het aantal landen en/of verkeersleidingscentra die het daarvoor moet doorkruisen. In de Verenigde Staten heeft een dergelijk systeem alleszins de wachttijden drastisch kunnen verminderen. Op Europees niveau zou dit systeem het mogelijk moeten maken dat wanneer een vliegtuig toelating krijgt om op te stijgen in bijvoorbeeld Brussel, het zijn reis kan afwerken zonder onderweg of op het einde, abnormaal in *holding* geplaatst te worden. Dergelijke vertragingen hebben immers een enorme kostprijs aan brandstofverbruik, doch zijn tevens een bijkomende bezwaring voor het milieu.

Dans ce cadre, des négociations seraient également entamées avec les autorités militaires et celles de l'O.T.A.N. en ce qui concerne la répartition de l'espace aérien pour usage militaire et civil. La poursuite de la libéralisation du trafic aérien intra-européen ne fera qu'accroître la demande en vue d'un usage plus intensif de l'espace aérien à des fins civiles.

Un commissaire s'enquiert des mesures prises au niveau européen en vue de la libéralisation du transport aérien.

En 1987, le Conseil a approuvé un premier train de mesures de libéralisation du trafic aérien. Ces mesures portaient sur les tarifs, la capacité, les conditions d'accès au marché et la concurrence. Lors de la dernière réunion du Conseil, la directive de 1983 relative aux services aériens interrégionaux a été adaptée en fonction de la libéralisation susmentionnée.

L'ensemble de cette première phase vaut jusqu'au 30 juin 1990. Bientôt, la Commission de la C.E. déposera une proposition portant sur la deuxième phase de libéralisation, laquelle doit mener à une plus grande libération encore. La future présidence française a déjà annoncé qu'elle donnerait priorité à ce projet.

Craignant, à la veille des vacances de nouvelles grèves des contrôleurs aériens, un membre demande au Ministre ce qui a été fait pour régler cette situation.

Le Ministre déclare que le problème du personnel des services de contrôle aérien est le même dans tous les pays voisins. Les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie, la France, tous ces pays ont des problèmes avec leurs et contrôleurs aériens et ont tous été obligés de prendre des mesures particulières pour répondre à leurs exigences car ils possèdent effectivement un monopole. Cette situation de monopole a encore été renforcée par le blocage des engagements, ces dernières années, au niveau des services de contrôle aérien, et ce à un moment où le trafic aérien enregistrait un accroissement spectaculaire.

Le problème du contrôle aérien pose la question fondamentale de savoir si une telle fonction spécialisée s'intègre bien dans la fonction publique. Au sein de ce cadre, il est en effet presque impossible de payer à ce groupe spécialisé un traitement qui soit plus ou moins comparable à celui de leurs collègues des pays voisins, sans parler de leurs collègues d'Eurocontrol, sans créer de nouvelles anomalies, en ce sens que ces membres du personnel gagneraient finalement plus que les ingénieurs et techniciens du cadre dirigeant avec lequel ils doivent collaborer.

In dit kader zouden tevens met de militaire en N.A.V.O.-overheden gesprekken op gang gebracht worden in verband met de verdeling van het luchtruim voor militair en burgerlijk gebruik. De verdere liberalisering van het intra-Europese luchtverkeer zal de vraag naar een groter gebruik van het luchtruim voor burgerlijke doeleinden trouwens nog doen toenemen.

Een lid vraagt naar de maatregelen die in Europees verband werden genomen met het oog op de liberalisering van het luchtverkeer.

De Minister antwoordt dat, in 1987, de Raad een eerste liberalisatiepakket voor het luchtvervoer goedkeurde. Het betrof een reeks tariefmaatregelen, een capaciteitsregeling, een vrijere toegang tot het beroep en maatregelen op het stuk van de mededingingsregels. Tijdens de jongste raadszitting werd de bestaande richtlijn van 1983 betreffende de interregionale luchtdiensten overeenkomstig bovenstaande liberalisatie aangepast.

Het geheel van deze eerste fase geldt tot 30 juni 1990. Binnenkort zal de E.G.-Commissie een voorstel indienen betreffende de tweede liberalisatiefase, die tot een grotere vrijmaking moet leiden. De Fransen hebben reeds aangekondigd dit tijdens hun nakende voorzitterschap prioritair te willen behandelen.

Een lid, dat vreest dat de luchtverkeersleiders vlak vóór het begin van de vakantie is staking zullen gaan, vraagt wat de Minister heeft gedaan om die toestand in het reine te brengen.

De Minister verklaart dat de problematiek van het personeel van de verkeersleidingsdiensten is terug te vinden in alle ons omringende landen: Nederland, Spanje, Italië, Frankrijk, al deze landen kennen problemen met hun verkeersleiders en werden allen verplicht om bijzondere maatregelen te treffen om aan de eisen van de verkeersleiders — die inderdaad over een monopoliepositie beschikken — tegemoet te komen. Deze monopoliepositie werd nog versterkt door het onverkort toepassen op de diensten van de verkeersleiding gedurende de laatste jaren van de aanwervingsstop, op een moment dat het luchtverkeer juist drastisch toenam.

De problematiek van de luchtverkeersleiding doet de fundamentele vraag rijzen of een dergelijke gespecialiseerde functie wel kan ingepast worden in het openbaar ambt als dusdanig. Binnen dit kader is het immers haast onmogelijk aan deze gespecialiseerde groep een wedde uit te betalen die min of meer vergelijkbaar is met de wedde van hun collega's van de ons omringende landen, — laat staan met hun Eurocontrolcollega's — zonder nieuwe anomalieën te creëren waarbij deze categorie personeelsleden uiteindelijk meer zouden verdienen dan het leidinggevende kader van ingenieurs en technici met wie zij moeten samenwerken.

La seule solution quant au fond de ce problème consiste à créer un nouveau statut pour la Régie des Voies aériennes, dans le cadre d'un parastatal beaucoup plus autonome qui puisse fixer les traitements, barèmes et cadres indépendamment de la fonction publique.

Entre-temps, tout est mis en œuvre pour mettre à exécution l'accord provisoire du 2 mai dernier, qui doit permettre de régler le trafic de manière plus souple.

CADRE DU CONTROLE AERIEN

Cadre et effectifs du personnel
au 28 avril 1986

Grade — Graad	A.C./H.B.	E.B.B.R.	E.B.B.R. — entr./opl.	E.B.O.S.	E.B.C.I.	E.B.A.W.	E.B.L.H.	E.B.G.B.	Total — Totaal
Directeur A.T.S. — Directeur A.T.S.	1/	—	—	—	—	—	—	—	1/
Expert e.a. A.T.S. — E.a. expert A.T.S.	3/1	2/2	1/1	—	—	—	—	—	6/4
Expert A.T.S. — Expert A.T.S.	8/7	5/4	7/5	—	—	—	—	—	20/16
Contrôleur aérien déf. — Def. verkeersl.	—	28/16	—	2/3	2/2	2/1	—	—	34/22
Contrôleur aérien e.a. — E.a. verkeersl.	—	102/77	—	10/10	8/8	—	—	—	120/95
Contrôleur aérien 1 ^{re} classe. — Verkeersleider 1 ^{ste} klasse	—	—/1	—	—	—	7/7	7/3	—	14/11
Contrôleur aérien 2 ^e classe. — Verkeersleider 2 ^{de} klasse	—	14/6	—	9/9	4/4	4/4	—	7/6	38/29
Contrôleur aérien 3 ^e classe ou aspirant contrô- leur aérien. — Verkeersleider 3 ^{de} klasse of aspirant verkeersleider	—	46	24	—	—	—	—	-/1	70/111
	12/8	197/106	8/6	21/22	14/14	13/12	7/3	7/7	303/288

Abbréviations

A.C.: Administration centrale
E.B.B.R.: Europe Belgium Brussels (Zaventem)
E.B.B.R. entr.: Europe Belgium Brussels (centre d'entraînement)
E.B.O.S.: Europe Belgium Ostend
E.B.C.I.: Europe Belgium Charleroi
E.B.A.W.: Europe Belgium Antwerp
E.B.L.H.: Europe Belgium Liège
E.B.G.B.: Europe Belgium Grimbergen

Evoquant la situation difficile créée par les grèves des contrôleurs aériens, un intervenant voudrait savoir ce que coûte un jour de grève.

Le Ministre l'informe de ce qui suit: sans tenir compte de la récupération partielle des pertes dues à la grève des contrôleurs du trafic aérien par une retenue sur le traitement du personnel en grève, les moins-values peuvent être estimées comme suit:

— 2 millions par jour en redevances d'atterrissage;

— 2,5 millions par jour en redevances d'embarquement, dont les 5/6 reviennent au B.A.T.C. et 1/6 à la R.V.A.

Le coût d'une grève de ces contrôleurs ne peut cependant pas être limité à cette perte directe de recettes pour la Régie.

Een oplossing ten gronde voor dit vraagstuk kan enkel gevonden worden in een nieuw statuut voor de Regie der Luchtwegen, in het kader van een veel autonomere parastatale die wedden, loonschalen en formaties kan vaststellen los van het Openbaar Ambt.

In de tussentijd wordt alles in het werk gesteld om uitvoering te geven aan het voorlopig akkoord dat op 2 mei laatstleden bereikt werd en dat een vlotte afhandeling van het verkeer mogelijk moet maken.

PERSONEELSFORMATIE VERKEERSLEIDING

Personeelsbestand
per 28 april 1986

Afkortingen

H.B.: Hoofdbestuur
E.B.B.R.: Europe Belgium Brussels (Zaventem)
E.B.B.R. opl.: Europe Belgium Brussels (opleidingscentrum)
E.B.O.S.: Europe Belgium Ostend
E.B.C.I.: Europe Belgium Charleroi
E.B.A.W.: Europe Belgium Antwerp
E.B.L.H.: Europe Belgium Luik
E.B.G.B.: Europe Belgium Grimbergen

Verwijzend naar de moeilijkheden die ontstonden als gevolg van de staking van de luchtverkeersleiders wil een lid weten hoeveel een stakingsdag kost.

De Minister deelt mee dat zonder rekening te houden met de gedeeltelijke recuperatie van de verliezen die het gevolg zijn van een staking van de verkeersleiding, door afhoudingen op de wedde van de personeelsleden die in staking zijn, de gedeerde inkomsten kunnen geschat worden op:

— 2 miljoen per dag aan landingsvergoedingen;

— 2,5 miljoen per dag aan inschepingsvergoedingen, waarvan 5/6 aan B.A.T.C. toekomt en 1/6 aan de R.L.W.

De kostprijs van een staking van de verkeersleiders mag echter niet beperkt worden tot een verlies aan rechtstreekse inkomsten voor de Régie.

Il est clair qu'une telle action porte atteinte à long terme à l'image et à l'attrait de l'aéroport. Les pertes qui en résultent ne peuvent pas être évaluées.

Par ailleurs, les actions des contrôleurs du trafic aérien occasionnent des pertes importantes en dehors de la R.V.A. Les compagnies aériennes sont confrontées à d'importants frais supplémentaires dus aux retards et au détournement de leurs avions vers d'autres aéroports et aux frais de déplacement supplémentaires de leurs passagers.

Les entreprises de courrier et de transport spécialisées dans le fret subissent aussi des pertes importantes.

Il est clair que de telles actions ont une influence néfaste, non estimable, sur l'économie tout entière.

Un membre pose la question de savoir quel est le programme des travaux du plan C.A.N.A.C. et les crédits qui lui ont été alloués.

Le Ministre donne la réponse suivante.

Au niveau belge, des efforts importants ont été consentis ces dernières années en vue de l'amélioration du contrôle de la navigation aérienne par l'installation du nouveau centre C.A.N.A.C. Cependant, comme il s'agit d'un projet dont le préfinancement est assuré par un emprunt spécifique, dont les charges financières seront remboursées ultérieurement par les redevances d'utilisation de l'espace aérien perçues à charge des compagnies aériennes par le biais d'Eurocontrol, le budget de la R.V.A. ne comporte jusqu'ici aucun article relatif à ces investissements.

Le C.M.C.E.S. a approuvé un budget global de 2 830 millions de francs pour le projet C.A.N.A.C.; jusqu'à présent des contrats ont été conclus pour les grands postes ci-après:

- bâtiment: 594,5 millions de francs;
- système d'automation: 1 295 millions de francs;
- voice communication: 228,5 millions de francs;
- projets de support: 163 millions de francs;
- études M.I.T.R.E.: 98,5 millions de francs.

Dans un proche avenir, il faudra encore commander des émetteurs/récepteurs et des antennes pour un montant de 55 millions, et des contrats doivent encore être conclus avec M.I.T.R.E. ainsi que pour l'ordinateur de communication des plans de vol.

Jusqu'à présent des paiements d'un montant de 1 248 millions ont déjà été effectués pour le projet C.A.N.A.C.

Het is duidelijk dat een dergelijke actie het imago en de aantrekkingskracht van de luchthaven op lange termijn in gevaar kan brengen. De verliezen die hiervan het gevolg zijn kunnen onmogelijk geschat worden.

Bovendien leiden de acties van de verkeersleiders tot belangrijke verliezen buiten de Regie der Luchtweegen: de luchtvaartmaatschappijen worden geconfronteerd met zware bijkomende kosten die het gevolg zijn van de vertraging en de afleiding naar andere vliegvelden van hun vliegtuigen en van de bijkomende kosten voor het vervoer van hun passagiers.

De koerierbedrijven en transportondernemingen, gespecialiseerd in het verdere vervoer van luchtvracht, leiden eveneens zware verliezen.

Het is duidelijk dat dergelijke acties op de hele economie een niet te schatten negatieve invloed hebben.

Een lid wenst het programma van de werken met betrekking tot het C.A.N.A.C.-project te kennen. Hij vraagt eveneens welk bedrag hiervoor werd uitgetrokken.

Het antwoord van de Minister luidt als volgt.

Op Belgisch niveau werden de laatste jaren belangrijke inspanningen gedaan inzake de verbetering van de luchtverkeersleiding door de uitbouw van het nieuwe centrum C.A.N.A.C. Aangezien het hier echter een project betreft waarvan de prefinanciering door een specifieke lening verzekerd wordt, lening waarvan de financiële lasten later terugbetaald zullen worden door de vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim die van de luchtvaartmaatschappijen via Eurocontrol gevorderd worden, bevat de begroting van de R.L.W. tot nu toe geen artikelen die betrekking hebben op deze investeringen.

Door het M.C.E.S.C. werd voor het project C.A.N.A.C. een globaal budget goedgekeurd van 2 830 miljoen frank. Tot hiertoe werden contracten afgesloten voor de volgende belangrijke posten:

- gebouw: 594,5 miljoen frank;
- automation system: 1 295 miljoen frank;
- voice communication: 228,5 miljoen frank;
- support projecten: 163 miljoen frank;
- studies M.I.T.R.E.: 98,5 miljoen franken.

Verder blijven nog te bestellen in de nabije toekomst zenders/ontvangers en antennes voor 55 miljoen frank en moeten ook nog verdere contracten gesloten worden met M.I.T.R.E. en voor de communicatiecomputer voor de vluchtplannen.

Tot op heden werden reeds 1 248 miljoen frank betalingen verricht voor het C.A.N.A.C.-project.

Un intervenant rappelle qu'il a été question, il y a quelques années, d'allonger les pistes de l'aéroport de Zaventem et d'en épaissir le recouvrement de sol pour répondre à l'augmentation du gabarit des avions. Où en est ce projet ?

Le Ministre déclare que le plan de développement de l'aéroport de Bruxelles national ne prévoit aucune modification aux pistes d'atterrissage et de décollage actuelles.

Des travaux sont cependant prévus en vue de l'extension et de l'adaptation des aires de stationnement pour les avions et des voies de circulation (taxi-ways), de la prolongation du tunnel sous la piste 07L-25R, de l'aménagement du balisage et du réseau d'égouts.

L'ensemble des travaux est estimé à 4 milliards.

Un autre membre demande des éclaircissements sur la situation du personnel de la R.V.A. détaché au B.A.T.C. Quel est, d'autre part, le statut du personnel de la B.A.T.C. ?

Selon le Ministre, la société anonyme B.A.T.C. a été chargée des travaux d'extension au bâtiment existant des passagers de l'aéroport et, d'autre part, de la gestion et de l'exploitation commerciale du bâtiment existant des passagers et de ses extensions ultérieures. La B.A.T.C. ne disposait toutefois pas du personnel requis pour assumer toutes les tâches. Etant donné que la R.V.A. disposait quant à elle de ce personnel, le contrat de fourniture de services a été conclu entre la B.A.T.C. et la R.V.A. en vertu duquel du personnel de la R.V.A. — qui conserve son statut d'agent de la Régie — accomplit des prestations pour le compte de B.A.T.C. Le contrat de fourniture de services comporte toutefois des dispositions qui confèrent à la B.A.T.C. un droit de recours au cas où certaines tâches ne seraient pas exécutées à sa satisfaction.

Un membre relève qu'un crédit de 300 millions a été attribué aux aéroports régionaux. Or, il semble que celui de Bierset éprouve des difficultés à obtenir ce qui lui revient. Pourrait-on remédier à cette situation ?

En ce qui concerne les aéroports régionaux, le Ministre déclare qu'un projet d'accord de coopération a été négocié entre le pouvoir national et les Régions et qu'après avoir reçu l'approbation formelle des Exécutifs et du Conseil des Ministres, cet accord pourra être conclu définitivement dans les semaines qui suivent.

Les principaux points de cet accord de coopération sont les suivants :

Een spreker herinnert eraan dat er enkele jaren geleden sprake was van een verlenging van de start- en landingsbanen van de luchthaven van Zaventem. Wegens de steeds grotere afmetingen van de vliegtuigen zou ook een dikkere deklaag worden aangebracht. Werd dit plan reeds uitgevoerd ?

De Minister verklaart dat het ontwikkelingsplan van de luchthaven in geen wijzigingen aan de bestaande start- en landingsbanen van de nationale luchthaven voorziet.

Wel zijn een aantal werken gepland tot uitbreiding en aanpassing van de parkeerplatforms voor de vliegtuigen en van de rolbanen (taxi-ways), de verlenging van de bestaande tunnel onder de baan 07L-25R, aanpassing van de bebakening en van de riolering.

Het geheel van deze werken wordt geraamd op 4 miljard.

Een ander lid vraagt enerzijds uitleg over de toestand van het personeel van de R.L.W. dat bij de N.V. B.A.T.C. gedetacheerd werd en wil anderzijds weten welk statuut het personeel van de N.V. B.A.T.C. heeft.

Volgens de Minister werd de N.V. B.A.T.C. belast met de uitbreidingswerken aan het bestaande passagiersgebouw van de luchthaven en, anderzijds, met het beheer en de commerciële exploitatie van het bestaande passagiersgebouw en zijn latere uitbreidingen. De B.A.T.C. beschikte echter niet over het vereiste personeel om al die taken op zich te nemen. Vermits de R.L.W. wel over dit personeel beschikte, werd tussen B.A.T.C. en R.L.W. een dienstverleningscontract gesloten waarbij R.L.W.-personeel — dat zijn statuut van ambtenaar bij de Regie behoudt — prestaties uitvoert ten behoeve van B.A.T.C. Het dienstverleningscontract bevat evenwel bepalingen die de B.A.T.C. een verhaalrecht geven indien bepaalde taken niet tot bevrediging van B.A.T.C. worden uitgevoerd.

Een lid merkt op dat aan de regionale luchthavens een krediet ten belope van 300 miljoen frank werd toegekend. Nochtans lijkt de luchthaven van Bierset het moeilijk te hebben om het bedrag waarop ze recht heeft te krijgen. Kan die situatie worden verholpen ?

Wat de regionale luchthavens betreft verklaart de Minister dat tussen de nationale overheid en de Gewesten over een ontwerp van samenwerkingsakkoord werd onderhandeld dat na formele goedkeuring van de Executieven en de Ministerraad, beklonken zal kunnen worden in de loop van de volgende weken.

De belangrijkste punten van dit samenwerkingsakkoord zijn de volgende :

— désignation du personnel entrant en ligne de compte dans chacun des aéroports régionaux pour être repris par les Régions;

— fixation d'un niveau des références des prestations en matière de contrôle de la navigation aérienne dans les aéroports régionaux concernés, prestations qui sont entièrement prises en charge par le pouvoir national;

— pour les années 1989-1990-1991, est prévue une intervention spéciale dans les déficits d'exploitation des aéroports régionaux jusqu'à concurrence respective de 3/3, 2/3 et 1/3 du déficit de référence de 1989;

— pendant les mêmes années, un effort d'investissement exceptionnel dans les aéroports régionaux est pris en charge par le pouvoir national pour un montant total de 300 millions.

D'après un intervenant, il semble qu'il y ait trop peu de pilotes. Leur formation serait organisée de manière peu démocratique et plutôt élitiste. Est-ce exact ?

Le Ministre expose ce qui suit.

Le manque de pilotes, qui se fait sentir depuis quelques années, est un problème international et résulte principalement de l'augmentation considérable du trafic aérien, d'une part, et de l'insuffisance des moyens de formation, d'autre part.

La licence de pilote de ligne est délivrée en Belgique par l'Administration de l'Aéronautique après un examen organisé par elle et qui est accessible tant aux candidats qui ont fréquenté l'école d'aviation civile qu'aux candidats qui ont acquis une formation par la filière libre.

L'accès à l'école d'aviation civile dépend d'un concours portant essentiellement sur les langues, les mathématiques et la physique. Les candidats sont également soumis à des tests médicaux et psycho-techniques.

Compte tenu de l'infrastructure et de l'équipement de formation disponible, le nombre d'élèves de première année de l'école d'aviation civile est limité à quarante. Pour remédier à cette insuffisance, il a été récemment décidé d'organiser une partie de la formation aux Etats-Unis.

Chaque année, 20 à 25 élèves terminent avec succès la formation de l'école d'aviation civile. En ce qui concerne le fonctionnement et l'organisation de cette école, on se reportera pour le surplus aux réponses données aux questions parlementaires n° 1 du 14 octobre 1988 et n° 82 du 9 mars 1989, posées par le Sénateur Désir.

— het personeel dat op ieder van de regionale luchthavens in aanmerking komt voor overname door de Gewesten, wordt vastgelegd;

— er wordt een referentieniveau vastgelegd van de prestaties inzake luchtverkeersleiding op de betrokken regionale luchthavens die volledig ten laste genomen worden door de nationale overheid;

— voor de jaren 1989-1990-1991 wordt in een bijzondere tussenkomst in de exploitatiedeficits van de regionale luchthavens voorzien ten belope van respectievelijk 3/3, 2/3 en 1/3 van het referentiedeficit van 1989;

— gedurende diezelfde jaren wordt een uitzonderlijke investeringsinspanning op de regionale luchthavens ten laste genomen door de nationale overheid voor een totaal bedrag van 300 miljoen frank.

Volgens een andere spreker zijn er te weinig piloten. De opleiding zou weinig democratisch en nogal elitair zijn. Is dat zo ?

De Minister verstrekt het volgende antwoord.

Het tekort aan piloten dat zich sedert enkele jaren doet voelen is een internationaal probleem en is hoofdzakelijk het gevolg van de enorme stijging van het luchtverkeer enerzijds en van de beperkte opleidingsmogelijkheden anderzijds.

De vergunning voor lijnpiloot wordt in België afgeleverd door het Bestuur der Luchtvaart na een examen dat door hetzelfde Bestuur georganiseerd wordt en dat toegankelijk is, zowel voor kandidaten die de burgerlijke luchtvaartschool gevolgd hebben, als voor kandidaten die een opleiding genoten hebben via het vrij circuit.

De toegang tot de burgerlijke luchtvaartschool is afhankelijk van een vergelijkend examen dat hoofdzakelijk bestaat uit talen, wiskunde en fysica. Verder worden ook medische en psycho-technische testen opgelegd.

Gezien de infrastructuur en de beschikbare uitrusting voor de opleiding, is het aantal eerstejaarsleerlingen van de burgerlijke luchtvaartschool beperkt tot veertig. Om deze tekorten te verhelpen werd onlangs besloten een deel van de opleiding in de Verenigde Staten te organiseren.

Per jaar beëindigen 20 tot 25 leerlingen de opleiding aan de Burgerluchtvaartschool met succes. Wat betreft de werking en de organisatie van de Burgerluchtvaartschool moet worden verwezen naar de antwoorden op de parlementaire vragen nr. 1 d.d. 14 oktober 1988 en nr. 82 d.d. 9 maart 1989 van Senator Désir.

Plusieurs commissaires souhaitent être informés sur les projets de collaboration et de fusion de la Sabena avec d'autres compagnies aériennes, telles que British Airways et K.L.M.

Le Ministre signale qu'au niveau européen, la Sabena est une société de taille moyenne. Dans un marché libéralisé au niveau européen, on assistera inévitablement à une plus grande concurrence, comme aux Etats-Unis, et c'est la raison pour laquelle il faut posséder une dimension minimale, pour maintenir sa position. A l'instar de la direction, le Ministre est convaincu que la Sabena est actuellement trop petite pour engager ce combat. Dans la philosophie de l'autonomie des entreprises publiques — et assurément dans le cas de la Sabena, qui est une société anonyme, même si l'Etat y est actionnaire majoritaire — la société doit prendre elle-même ses responsabilités dans une telle matière. Le Ministre des Communications ne doit donc pas négocier avec d'autres sociétés, mais il faut que la société prépare elle-même un dossier et le soumette au Gouvernement, étant donné que celui-ci reste malgré tout l'actionnaire majoritaire et qu'il est également propriétaire des droits de trafic. Dès lors, le Ministre est régulièrement informé des négociations que mène la Sabena en toute autonomie. Pour l'instant, ces négociations se poursuivent avec British Airways et la K.L.M., mais les avantages et les inconvénients de cette formule ne seront évalués qu'au moment où la Sabena soumettra un dossier complet.

L'un des points forts de la Sabena est assurément constitué par sa position à l'aéroport de Zaventem, étant donné que Zaventem se trouve au centre de l'Europe et n'est encore pour l'instant qu'un petit aéroport comparé à d'autres aéroports saturés comme Schiphol, Paris, Francfort et Londres. Comme cet aéroport occupe une position stratégique et présente encore des possibilités d'expansion, il est bien entendu particulièrement attrayant pour des compagnies aériennes étrangères. En effet, celles-ci guettent le rôle que Zaventem pourra jouer comme plaque tournante « hub », principalement pour le trafic européen.

Par conséquent, le Ministre espère recevoir des propositions concrètes de la Sabena dans les toutes prochaines semaines. D'après les informations dont il dispose, la position majoritaire de l'Etat à la Sabena ne fait pas actuellement l'objet de discussions au cours de ces négociations. Il est malgré tout évident que la Sabena n'est pas chargée de l'exécution d'un service public et qu'elle est donc une société à laquelle l'Etat participe, ce qui implique qu'il ne faut pas absolument qu'il s'agisse d'une participation majoritaire. Nos ports se sont également développés sans une intervention de l'Etat en tant qu'actionnaire dans les sociétés qui opèrent à partir de ces ports.

Un membre s'informe, d'autre part, de la réorganisation de la flotte de la Sabena. Quelle en est la

Verscheidene leden wensen informatie over de plannen voor samenwerking respectievelijk fusie tussen Sabena en andere luchtvaartmaatschappijen (British Airways, K.L.M.).

De Minister wijst erop dat Sabena op Europees niveau een middelgrote maatschappij is. In een markt die op Europees niveau geliberaliseerd wordt, zal er onvermijdelijk, zoals in de Verenigde Staten, een grotere concurrentie ontstaan en daarom is een minimale grootte noodzakelijk om stand te kunnen houden. Samen met de leiding van Sabena is de Minister ervan overtuigd dat Sabena thans te klein is om dit gevecht aan te gaan. In de filosofie van de autonomie van de overheidsbedrijven — zeker in het geval van Sabena die een naamloze vennootschap is, zelfs al is de Staat meerderheidsaandeelhouder — moet in een dergelijke aangelegenheid de maatschappij zelf haar verantwoordelijkheid nemen. Met andere maatschappijen moet dan ook niet door de Minister van Verkeerswezen onderhandeld worden, maar de maatschappij moet zelf een dossier klaarmaken en dit voorleggen aan de Regering vermits de Regering toch nog steeds de meerderheidsaandeelhouder is en eveneens eigenaar van de trafiekrechten. De Minister wordt dan ook regelmatig geïnformeerd over de onderhandelingen die autonoom door Sabena gevoerd worden. Op dit ogenblik gaan deze gesprekken verder met British Airways en K.L.M., doch de voor- en nadelen van deze formule zullen pas geëvalueerd worden op het moment dat Sabena een volledig dossier zal voorleggen.

Een van de sterke punten van Sabena is zeker haar positie op de luchthaven te Zaventem, vermits Zaventem zich in het centrum van Europa bevindt en op dit ogenblik nog maar een kleine luchthaven is in vergelijking met andere oververzadigde luchthavens zoals Schiphol, Parijs, Frankfurt en Londen. Omdat deze luchthaven strategisch gelegen is en nog expansiemogelijkheden heeft, is zij uiteraard bijzonder aantrekkelijk voor vreemde luchtvaartmaatschappijen. Zij kijken immers uit naar de rol die Zaventem zal kunnen spelen als draaischijf (« hub »), voornamelijk voor het Europese verkeer.

De Minister hoopt dan ook concrete voorstellen van Sabena te krijgen in de eerstvolgende weken. Volgens de informatie waarover hij beschikt staat op dit ogenblik de meerderheidspositie van de Staat in Sabena niet ter discussie bij deze onderhandelingen. Doch het is duidelijk dat Sabena niet belast is met de uitvoering van een openbare dienst en dat het dus een maatschappij is waarin de Staat participeert, wat inhoudt dat het niet noodzakelijk om een meerderheidsparticipatie moet gaan. Onze havens hebben zich eveneens ontwikkeld zonder dat de Staat optrad als aandeelhouder in de maatschappijen die vanuit deze havens opereren.

Een lid stelt vragen over de reorganisatie van de Sabena-vloot. Wat is de huidige toestand, en die

situation actuelle, ainsi que celle des cinq dernières années? En ce qui concerne les nouvelles acquisitions, il voudrait savoir quand les livraisons auront lieu, et de quelle manière se fera le financement.

van de voorbije vijf jaar? Wat de nieuwe aankopen betreft, wil hij weten wanneer de leveringen plaatsvinden, en hoe ze zullen worden gefinancierd.

EVOLUTION DE LA FLOTTE SABENA

EVOLUTIE VAN DE SABENA-VLOOT

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Sabena							
B. 747	3	3	2	2	2	2	2
DC.10	4	5	5	5	2	2	2
A.310/200-300	3	3	3	3	3	3	3
A.340	—	—	—	—	3	5	8
Total. — Totaal	10	11	10	10	10	12	15
Temporairement donnés en location DC.10. — Tijdelijk verhuurd DC.10							
B.737-200	11	12	13	13	13	13	13
B.737-300	6	6	6	6	6	6	6
B.737-400	—	—	—	2	2	2	2
B.737-500	—	—	—	6	12	12	12
Total. — Totaal	17	18	19	27	33	33	33
Temporairement donnés en location B.737-200. — Tijdelijk verhuurd B.737-200							
Avions utilisés par la Sabena en sous-traitance. — Door Sabena gehuurde vliegtuigen	6	7	8	9	9	9	9
	2	2	2	2	2	2	2
	2	—	—	—	—	—	—
Total. — Totaal	10	9	10	11	11	11	11

Un membre voudrait quelques explications sur les chiffres figurant à la page 53 du budget, au chapitre 51, au poste des facilités de transport pour le personnel. Ceux-ci lui paraissent exagérés en comparaison de ceux de l'année dernière. Peut-être s'agit-il là d'une erreur?

La réponse du Ministre est la suivante:

Répartition 126 922 000:

- a) 95 525 000;
- b) 31 397 000.

Répartition 17 628 000:

- a) 13 268 000;
- b) 4 360 000.

Répartition 9 003 000:

- a) 6 778 000;

Een lid wenst enige uitleg over de cijfers op bladzijde 53 van de begroting, in hoofdstuk 51 op de post van de vervoerfaciliteiten voor het personeel. Die cijfers lijken hem overdreven in vergelijking met die van vorig jaar. Gaat het misschien om een vergissing?

De Minister geeft het volgende antwoord:

Uitsplitsing 126 922 000:

- a) 95 525 000;
- b) 31 397 000;

Uitsplitsing 17 628 000:

- a) 13 268 000;
- b) 4 360 000;

Uitsplitsing 9 003 000:

- a) 6 778 000;

b) 2 225 000.

- a) = primes pour prestations spéciales;
- b) = facilités de transport au personnel.

Un membre souhaite en savoir plus à propos de l'Institut von Karman de Dynamique des Fluides.

Le Ministre lui donne la réponse suivante.

L'Institut von Karman a été créé en 1956 sous la dénomination « Centre de Formation en Aérodynamique expérimentale » et a été modifiée en 1963 en « Institut von Karman de Dynamique des Fluides ». C'est une association internationale à fins scientifiques, avec objectif principal l'enseignement postuniversitaire et la recherche fondamentale et appliquée dans le domaine hydrodynamique.

L'Institut est financé par des contributions volontaires de la plupart des pays affiliés de l'O.T.A.N. et aussi par des recettes propres provenant de contrats de recherches. La situation financière est cependant plutôt instable, de sorte que la Belgique doit compenser les pertes. C'est ainsi qu'au budget 1988 du Ministère des Communications ont été imputés pour cet Institut un montant de 40,8 millions pour des dépenses de personnel et de 30,7 millions pour des dépenses de fonctionnement et d'équipement. Pour 1989, respectivement 41,5 millions et 24,9 millions.

L'Institut a une très grande renommée scientifique. Il serait dès lors regrettable que pour des raisons purement budgétaires il ne puisse plus (complètement) remplir ses missions.

Cet Institut est aussi très important pour l'économie belge. Les activités ont eu une grande répercussion sur le développement et la réalisation de produits nouveaux ou plus performants.

D. Transport maritime

Plusieurs membres s'informent au sujet de la situation actuelle et future de la R.T.M. :

— Sera-t-elle reprise sur la liste des parastataux E. ?

— Dans l'optique de la mise en service du tunnel sous la Manche, des mesures ont-elles été envisagées pour empêcher le port de Calais de nuire fortement à l'essor des ports d'Ostende et de Zeebrugge ?

— Le nouveau bateau jumbo, que la R.T.M. compte mettre en service, n'est-il pas d'une concep-

b) 2 225 000;

- a) = premies voor bijzondere prestaties;
- b) = vervoerfaciliteiten aan het personeel.

Een lid wenst meer te vernemen over het « Institut von Karman de Dynamique des Fluides ».

De Minister verstrekt hem het volgende antwoord :

Het Instituut von Karman werd in 1956 opgericht onder de benaming « Centre de Formation en Aérodynamique expérimentale », in 1963 gewijzigd in « Institut von Karman de Dynamique des Fluides ». Het is een internationale vereniging met wetenschappelijke doeleinden, met als hoofddoel het opzetten van programma's voor postuniversitair onderwijs, alsook het verrichten van fundamenteel en toegepast onderzoek op het gebied van de hydrodynamica.

Het Instituut wordt gefinancierd door vrijwillige bijdragen van de (meeste) aangesloten N.A.V.O.-landen, alsook door eigen inkomsten, voortvloeiend uit onderzoekscontracten. Nochtans is de financiële toestand vrij onstabiel, zodat België verplicht wordt de verliezen te compenseren. Zo is op de begroting van Verkeerswezen voor 1988 met betrekking tot dit Instituut een bedrag uitgetrokken van 40,8 miljoen frank voor personeelsuitgaven en 30,7 miljoen frank voor werkings- en uitrustingsuitgaven. Voor 1989 zijn hiervoor respectievelijk 41,5 miljoen frank en 24,9 miljoen frank uitgetrokken.

Vanuit wetenschappelijk oogpunt heeft het Instituut een zeer grote vermaardheid. Het zou dan ook ten eerste te betreuren zijn dat het Instituut om zuiver budgettaire redenen zijn opdrachten niet meer (volledig) zou kunnen realiseren.

Ook voor het Belgische bedrijfsleven is dit Instituut zeer belangrijk; zijn activiteiten hebben de jongste jaren een grote weerslag gehad op de ontwikkeling en totstandkoming van nieuwe of kwalitatief betere produkten.

D. Vervoer over zee

Verscheidene leden stellen vragen over de huidige toestand en de toekomstperspectieven van de R.M.T. :

— Wordt de R.M.T. opgenomen op de lijst van de parastatalen E ?

— Worden er in het vooruitzicht dat de kanaaltunnel in gebruik wordt genomen, maatregelen gepland om te voorkomen dat de haven van Calais de ontwikkeling van de haven van Oostende en van Zeebrugge fors zou afremmen ?

— Is het nieuwe schip van het Jumbo-type dat de R.M.T. in de vaart wil brengen, niet achterhaald

tion dépassée, voire dangereuse sur le plan de la sécurité?

En ce qui concerne la R.T.M., le Ministre déclare tout d'abord que le problème de l'autonomie des régies publiques (parastataux E) se pose également pour la R.T.M., qui a encore un avenir: la mise en service du tunnel sous la Manche aura vraisemblablement surtout des effets sur le transport des passagers et pas tellement sur le transport des marchandises. Mais ce qui a été dit à propos de la Sabena en tant que Régie vaut également pour la R.T.M.: ses missions ne doivent pas être considérées comme des prestations de service public. Si la R.T.M. a davantage de possibilités d'avenir dans un ensemble plus grand, voire international, on n'a pas le droit d'hésiter et il faut saisir cette chance, même si cela pose un certain nombre de problèmes.

Pour ce qui est de la commande de la nouvelle unité de la R.T.M. et des questions de sécurité et de capacité que cela pose, il y a lieu de signaler que le nouveau bâtiment qui sera commandé est un jumbo, conçu comme tel et qui ne peut dès lors se comparer en rien aux bâtiments adaptés que nous connaissons actuellement.

Quant au « Liefkenshoektunnel » un membre fait remarquer que la solution alternative qui est proposée actuellement lui semble avantager fortement les Pays-Bas en rapprochant plus du Chunnel le port de Rotterdam que celui d'Anvers.

Il estime qu'il faudrait revoir ce choix.

III. VOTES

1. Ajustement du budget de 1988

Le tableau de la loi, les articles 1 à 5 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont adoptés par 12 voix contre 4.

2. Budget 1989

Le tableau de la loi, les articles 1 à 11 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont adoptés par 12 voix contre 4.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Le Rapporteur,
R. HOTYAT.

Le Président,
A. GROSJEAN.

qua ontwerp of zelfs gevaarlijk uit het oogpunt van de veiligheid?

Wat de R.M.T. betreft, wijst de Minister er in de eerste plaats op dat de problematiek van de autonomie van de overheidsbedrijven (parastatalen E) eveneens geldt voor de R.M.T. die nog een toekomst heeft: de opening van de kanaaltunnel zal waarschijnlijk vooral effect hebben op het passagiersvervoer en niet zozeer op het vrachtvervoer. Maar wat over Sabena gezegd werd als bedrijf, is eveneens van toepassing op de R.M.T.: de opdrachten van de R.M.T. moeten niet gerekend worden tot de openbare dienstverlening. Indien de R.M.T. meer toekomstplannen heeft in een groter, eventueel internationaal geheel, dan mag niet gearzeld worden en moet deze kans gegrepen worden, ook al zal dit voor een aantal problemen zorgen.

Wat nu de bestelling van het nieuwe R.M.T.-schip betreft en de veiligheids- en capaciteitsvragen die daarbij gesteld werden, moet erop gewezen worden dat het nieuwe schip dat besteld zal worden, een jumbo is die als zodanig geconcipeerd werd en die dus geenszins kan vergeleken worden met de aangepaste schepen die wij nu kennen.

Over de Liefkenshoektunnel merkt een lid op dat het alternatief dat momenteel wordt voorgesteld, volgens hem Nederland sterk bevoordeelt omdat zij de haven van Rotterdam dichterbij de Kanaaltunnel brengt dan de haven van Antwerpen.

Volgens hem moet die keuze herzien worden.

III. STEMMINGEN

1. Aanpassing van de begroting 1988

De wetstabel, de artikelen 1 tot 5 en het wetsontwerp in zijn geheel worden aangenomen met 12 tegen 4 stemmen.

2. Begroting 1989

De wetstabel, de artikelen 1 tot 11 en het wetsontwerp in zijn geheel worden aangenomen met 12 tegen 4 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De Rapporteur,
R. HOTYAT.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

ERRATA

Budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1989 (12)

TABEAU DE LA LOI**Titre I****Dépenses courantes****Section 40**

Service du Secrétaire général et Services communs aux Communications, aux Postes, Télégraphes et Téléphones

Page 12 — Total pour le § 2:

— dans la colonne 1989 (1): lire 117,1 au lieu de 116,9;

— dans la colonne 1989 (2): lire 110,1 au lieu de 109,9.

Section 51**Transports**

Page 16 — Total pour le § 2:

— dans la colonne 1989 (1): lire 266,0 au lieu de 265,2;

— dans la colonne 1989 (2): lire 264,2 au lieu de 263,4.

Titre II**Dépenses de capital****Partie I**

Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissements

Page 40:

— Lire: « Total pour la partie B — Charges du passé » au lieu de « Total pour la partie B — Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissements »;

ERRATA

Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1989 (12)

WETSTABEL**Titel I****Lopende uitgaven****Sectie 40**

Diensten van de Secretaris-Generaal en Diensten gemeen voor Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie en Telefonie

Bladzijde 12 — Totaal voor § 2:

— in de kolom 1989 (1): 117,1 lezen in plaats van 116,9;

— in de kolom 1989 (2): 110,1 lezen in plaats van 109,9.

Sectie 51**Vervoer**

Bladzijde 16 — Totaal voor § 2:

— in de kolom 1989 (1): 266,0 lezen in plaats van 265,2;

— in de kolom 1989 (2): 264,2 lezen in plaats van 263,4.

Titel II**Kapitaaluitgaven****Deel I**

Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Bladzijde 40:

— Lezen: « Totaal voor deel B — Lasten van het verleden » in plaats van « Totaal voor deel B — Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma »;

— Total pour le Titre II — Partie I (A+B), crédits d'ordonnancement: dans la colonne 1989 (2), lire 14 866,1 au lieu de 14 866,2.

Titre IV

Section particulière

Totaux pour le chapitre I (page 46): dans la colonne « Dépenses de l'année 1989 », lire 5 615,0 au lieu de 5 605,0.

Titre VII

Organismes d'intérêts publics Régie des Voies aériennes

5. Dépenses (page 53)

Article 511.01.b) 1: dans la colonne « 1988 par article », lire 1 827 210 au lieu de 827 210.

ERRATUM

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1988 (12)

Projet de loi

Article 1^{er}

Tableau récapitulatif

Titre II

Dépenses de capital-ajustements année courante

Page 3:

Dans la colonne « crédits d'engagements », lire — 993,5 au lieu de — 995,3.

— Totaal voor Titel II — Deel I (A+B), ordonnanceringskredieten: in de kolom 1989 (2), 14 866,1 lezen in plaats van 14 866,2.

Titel IV

Afzonderlijke sectie

Totalen voor hoofdstuk I (bladzijde 47): in de kolom « Uitgaven van het jaar 1989 », 5 615,0 lezen in plaats van 5 605,0.

Titel VII

Instellingen van openbaar nut Regie der Luchtwezen

5. Uitgaven (bladzijde 53)

Artikel 511.01.b) 1: in de kolom « 1988 per artikel », 1 827 210 lezen in plaats van 827 210.

ERRATUM

Ontwerp van wet houdende aanpas- sing van de begroting van het Minis- terie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988 (12)

Wetsontwerp

Artikel 1

Samenvattende tabel

Titel II

Kapitaaluitgaveaanpassingen lopend jaar

Bladzijde 3:

In de kolom « vastleggingskredieten », — 993,5 lezen in plaats van — 995,3.

ANNEXE 1

TRANSPORT COMBINE + FILIALES

Tant en matière de transbordements (rail/route) de conteneurs qu'en celle de commercialisation du transport combiné auprès de la clientèle, la situation actuelle est fort morcelée et beaucoup de filiales et de groupes privés interviennent: Ferry-Boats, Interferry et Depaire en tant que filiales; T.R.W., Railtrans: groupes privés, terminal Athus (privé), Intercontainer (organisation internationale des chemins de fer) et autres groupes importants.

Un tel morcellement a des conséquences néfastes pour les chemins de fer:

- de grandes différences dans les conditions aux clients (ou divers centres);
- manque de précision et d'efficacité dans l'approche des clients;
- rapport non optimal recettes/dépenses pour la S.N.C.B.;
- inadéquation à une indispensable action coordonnée européenne (1992 — tunnel).

Des modifications aux structures sont actuellement à l'étude et négociées.

1. La mise sous une seule gestion de tous les centres S.N.C.B. de transbordement rail/route (Anvers IF + Schijnpoort, Bressoux, Bruxelles T.T., Châtelet, L.A.R.).

Les principes ont été approuvés par le Conseil d'administration d'avril 1989. La création d'une société d'exploitation mixte (majorité S.N.C.B.) est actuellement négociée avec des groupes privés (T.R.W.).

Principes:

- superstructure et exploitation transférées à la société d'exploitation;
- infrastructure propriété et à charge de la S.N.C.B.

Remarques: d'importantes dépenses d'infrastructure seront encore nécessaires dans les dix prochaines années (extension Schijnpoort, T.T., nouveau centre à Herbesthal).

Prévisions: la nouvelle société doit être créée et opérationnelle pour fin 1989.

2. La création d'une agence commerciale unique pour transport par conteneur, par une fusion des activités d'Interferry (agent I.C.) et Railtrans (opérateurs conteneurs) et participation éventuelle de I.C. et d'autres groupes.

Prévisions:

- les négociations ont commencé (Railtrans);
- la faisabilité doit être évidente avant la fin juin;
- si positive, la nouvelle société peut également être créée ou être opérationnelle avant fin 1989.

BIJAGE 1

GECOMBINEERD VERVOER + FILIALEN

Zowel inzake overladingen (spoor/weg) van containers en laadkisten als inzake commercialisatie van het gecombineerd vervoer bij de cliënteel, is de huidige toestand in België vrij versnipperd en komen er talrijke filialen en private groepen in tussen: Ferry-Boats, Interferry en Depaire als filialen; T.R.W., Railtrans: private groepen, terminal Athus (privaat), Intercontainer (internationale spoororganisatie) en andere belangrijke groepen.

Deze versnippering heeft nadelige gevolgen voor de N.M.B.S.:

- belangrijke verschillen in voorwaarden voor de klanten (of diverse centra);
- onduidelijkheid en gebrek aan efficiëntie bij de benadering van de klanten;
- niet optimale verhouding inkomsten/uitgaven voor de N.M.B.S.;
- onaanpastheid aan een noodzakelijke gecoördineerde Europese actie (1992 — tunnel).

Op dit ogenblik worden structuurwijzigingen bestudeerd en wordt er over onderhandeld.

1. Het onder één beheer brengen van al de spoor/weg overladingscentra N.M.B.S. (Antwerpen I.F. + Schijnpoort, Bressoux, Brussel T.T., Châtelet, L.A.R.).

De principes werden goedgekeurd op de Raad van bestuur van april 1989. Over de oprichting van een gemengde uitbatingsmaatschappij (N.M.B.S. meerderheid) wordt thans onderhandeld met private groepen (T.R.W.).

Principes:

- superstructuur en uitbating overgedragen aan de uitbatingsmaatschappij;
- infrastructuur eigendom en ten laste N.M.B.S.

Opmerking: er zullen de volgende 10 jaren nog vrij belangrijke infrastructuuruitgaven nodig zijn (uitbreiding Schijnpoort, T.T., nieuwe centra in Herbesthal).

Vooruitzichten: de nieuwe maatschappij moet opgericht en operationeel zijn vóór einde 1989.

2. De oprichting van een commerciële eenheidsagentschap voor containervervoer door een samenvoeging van de activiteiten van Interferry (agent I.C.) en Railtrans (containeroperatoren) en mogelijke participatie van I.C. en andere groepen.

Vooruitzichten:

- de onderhandelingen zijn van start gegaan (Railtrans);
- vóór einde juni moet de haalbaarheid duidelijk zijn;
- is het antwoord positief, dan kan de nieuwe maatschappij eveneens opgericht of operationeel zijn vóór einde 1989.

*Décision du Conseil d'administration de la S.N.C.B.
du 25 avril 1989*

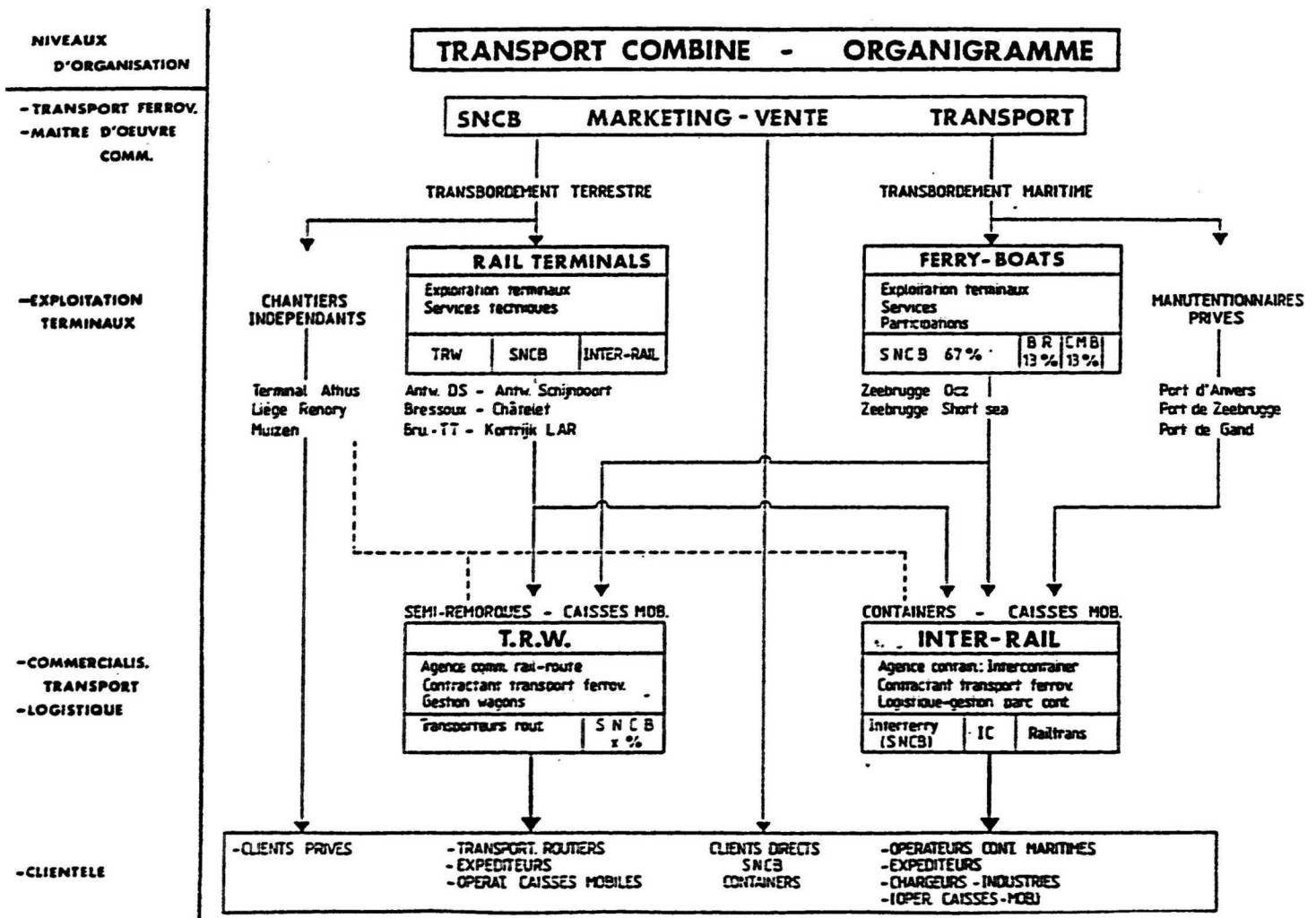
Moyennant deux abstentions, le Conseil marque son accord pour que la direction entame des négociations avec les partenaires proposés ou d'autres jugés nécessaires, dans le but de créer une société mixte d'exploitation des terminaux non maritimes pour le transport combiné et, parallèlement, une société mixte pour la commercialisation du transport combiné par conteneurs ou caisses mobiles.

Il demande à la direction de préparer un document plus élaboré, explicitant la philosophie du système proposé et faisant le point à la fois, sur la situation des filiales concernées par ce projet et sur l'organisation, à l'étranger, du transport combiné.

*Beslissing Raad van bestuur van de N.M.B.S.
van 25 april 1989*

De Raad betuigt er zijn akkoord mee, met twee onthoudingen, dat de directie onderhandelingen zou aanvangen met de voorgestelde of andere nodig geachte partners, met het doel een gemengde vennootschap op te richten voor de uitbating van de niet maritieme terminals voor gecombineerd vervoer en, parallel, een gemengde vennootschap voor de commercialisering van het gecombineerd vervoer met containers, opleggers of verwisselbare laadbakken.

Hij vraagt aan de directie een uitgebreider document voor te bereiden waarin de filosofie van het voorgesteld systeem zou uitgelegd worden en waarin de stand van zaken gegeven zou worden van de situatie van de bij dat project betrokken filialen en van de organisatie van het gecombineerd vervoer in het buitenland.



ANNEXE 2

Résolution prise par la Commission des Transports des Communautés européennes, le 5 juin 1989

La Commission demande formellement de prendre immédiatement contact au niveau politique avec l'Autriche et la Suisse afin :

— que l'Autriche n'introduise pas de nouvelles mesures restrictives. Par ailleurs, qu'elle accepte de discuter la récente mesure d'interdiction de circuler la nuit dans le cadre de la négociation,

— que la Suisse fournisse une contribution routière pour assurer au moins à court terme la solution des problèmes routiers dans les Alpes, notamment pour le trafic routier détourné vers d'autres pays, en particulier l'Autriche,

— que, d'une manière générale, les trois pays de transit s'abstiennent de toute mesure unilatérale.

se déclare prêt à étudier, avec les pays de transit dans le cadre d'une approche fondée sur la réciprocité, les problèmes liés au bruit et à la pollution ainsi qu'à la vitesse.

BIJLAGE 2

Resolutie van de E.G.-Transportraad op 5 juni 1989

De Commissie verzoekt formeel onverwijld op politiek niveau contact op te nemen met Oostenrijk en Zwitserland opdat :

— Oostenrijk geen nieuwe beperkende maatregelen neemt en het verder bereid is het recente verbod om 's nachts te rijden in het kader van de onderhandelingen te bespreken,

— Zwitserland een tijdelijke wegebijdrage levert om op korte termijn de verkeersproblemen in de Alpen op te kunnen lossen, met name voor het wegvervoer dat wordt omgeleid naar andere landen, in het bijzonder Oostenrijk,

— De drie doorvoerlanden in algemene zin afzien van unilaterale maatregelen,

en verklaart zich bereid om met de doorvoerlanden in het kader van een benadering gesteund op wederkerigheid, de problemen te bestuderen die betrekking hebben op geluid, vervuiling en snelheid.

ANNEXE 3

Résolution sur les problèmes liés à la capacité
du système de trafic aérien

Le Conseil des Communautés européennes et les Ministres des Transports, réunis au sein du Conseil, ont adopté la résolution suivante :

a) tous les Etats membres sont invités à examiner l'opportunité de devenir parties contractantes dans les meilleurs délais à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne européenne (Eurocontrol). Les Etats membres qui sont également des parties contractantes d'Eurocontrol œuvreront au sein de cette organisation en vue de l'adoption, le cas échéant, de mesures visant à faciliter l'adhésion de tout autre Etat membre à cette organisation;

b) les Etats membres s'engagent à œuvrer pour que la Commission soit dotée du statut d'observateur auprès du Comité de gestion d'Eurocontrol;

c) les Etats membres coopéreront en vue de la création d'un centre unique de gestion des flux du trafic aérien, tel que décidé par la C.E.C.A. à Francfort le 20 octobre 1988;

d) le développement de la banque centrale de données d'Eurocontrol doit être stimulé et les techniques de prévisions doivent être constamment améliorées;

e) l'accent est mis sur la nécessité de progresser au sein d'Eurocontrol à la mise au point d'une approche commune du contrôle du trafic aérien;

f) il est du plus grand intérêt de relancer et de perfectionner l'accord de coopération conclu entre la Communauté et Eurocontrol, d'encourager la participation de la Commission aux études et aux programmes de recherche (par exemple au programme Phare) et d'envisager d'éventuelles contributions financières;

g) il faudra s'efforcer de réaliser dans les enceintes appropriées des progrès dans la définition pour les systèmes et équipements de contrôle du trafic aérien, de spécifications techniques et opérationnelles compatibles;

h) il importe de perfectionner les systèmes de recrutement et de formation des contrôleurs sur des bases communes afin de parvenir à la reconnaissance mutuelle des licences ou diplômes et de permettre dans la mesure du possible la mobilité des contrôleurs aériens;

i) les Etats membres devraient coopérer au sein d'Eurocontrol afin d'obtenir une plus grande disponibilité de l'espace aérien pour l'usage civil et de rendre l'utilisation de cet espace plus souple et plus rationnelle;

j) il convient de poursuivre et d'encourager la création de « cellules de gestion de crise », afin de pouvoir résoudre d'urgence des problèmes ponctuels de congestion;

k) les Etats membres reconnaissent qu'il convient de mettre en œuvre, le cas échéant par le moyen d'instruments juridiques communautaires et dans le cadre des compétences prévues par le traité, les décisions ou résolutions adoptées en matière de contrôle du trafic aérien par les organismes internationaux compétents, afin de garantir l'application effective et coordonnée des mesures qui sont nécessaires pour faire face à la congestion de l'espace aérien européen.

BIJLAGE 3

Resolutie over de capaciteitsproblemen
van het luchtverkeerssysteem

De Raad van de Europese Gemeenschappen en de Ministers van Vervoer, in het kader van de Raad bijeen, nemen de volgende resolutie aan:

a) alle lid-staten wordt verzocht te bezien of het wenselijk is zo spoedig mogelijk partij te worden bij het Internationaal Verdrag tot Samenwerking in het belang van de Veiligheid van de Luchtvaart (Eurocontrol). De lid-staten die tevens lid zijn van Eurocontrol, ondersteunen de eventuele goedkeuring door deze organisatie van maatregelen die de toetreding van andere lid-staten tot Eurocontrol vergemakkelijken;

b) de lid-staten verbinden zich ertoe, ervoor te zullen ijveren dat de Commissie de status van waarnemer bij het beheerscomité van Eurocontrol krijgt;

c) de lid-staten zullen samenwerken met het oog op de oprichting van een centraal systeem voor de regeling van de luchtverkeersstromen waartoe de E.C.A.C. heeft besloten in Frankfurt op 20 oktober 1988;

d) de ontwikkeling van de centrale databank van Eurocontrol moet worden gestimuleerd en de prognosetechnieken verbeterd;

e) het is zeer belangrijk dat bij Eurocontrol geleidelijk een gemeenschappelijke aanpak voor de controle van het luchtverkeer wordt ontwikkeld;

f) het is van groot belang dat de Samenwerkingsovereenkomst tussen de Gemeenschap en Eurocontrol nieuw leven wordt ingeblazen en verder wordt ontwikkeld; zo moet de Commissie worden aangemoedigd deel te nemen aan studies en onderzoekprogramma's (bijvoorbeeld het Phare-programma) en moeten financiële bijdragen worden overwogen;

g) er moeten in de daarvoor geschikte fora inspanningen worden geleverd om vooruitgang te boeken bij het vaststellen van compatibele technische en functionele specificaties voor luchtvaartcontrolesystemen en -apparatuur;

h) het nader uitwerken van aanwervings- en opleidingsregelingen voor verkeersleiders op gemeenschappelijke grondslagen is van belang voor de onderlinge erkenning van vergunningen of diploma's en, voor zover mogelijk, voor de mobiliteit van verkeersleiders;

i) de lid-staten zouden in Eurocontrol-verband samen moeten werken om te bewerkstelligen dat een groter deel van het luchtruim voor de burgerluchtvaart wordt gereserveerd en om dit luchtruim soepeler en rationeler te gebruiken;

j) het instellen van « crisiscellen » voor het vinden van snelle oplossingen voor specifieke overbelastingen dient te worden voortgezet en aangemoedigd;

k) de lid-staten erkennen de wenselijkheid om, in voorkomend geval, via communautaire rechtsbesluiten en in het kader van de bij het Verdrag verleende bevoegdheden, uitvoering te geven aan de besluiten of resoluties die inzake luchtverkeerscontrole door de bevoegde internationale organisaties zijn aangenomen, zodat de maatregelen die nodig zijn om de overbelasting van het Europese luchtruim op te lossen, doeltreffend en gecoördineerd kunnen worden toegepast.