

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1990-1991**

22 NOVEMBRE 1990

**Projet de loi contenant le budget général
des dépenses pour l'année budgétaire
1991**

(Section 33: Communications
et Infrastructure)
(Articles 2.33.1 à 2.33.22)

RAPPORT

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

SOMMAIRE

	Pages
A. Communications	2
I. Exposé du Ministre	2
II. Discussion	2
B. Infrastructure	21
I. Exposé du Ministre	21
II. Discussion	29
III. Votes	37

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Belot, Boël, Bouchat, Cardoen, Claeyss, Clerdent, Cools, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght et Appeltans, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Eicher, Priëls, Van Eetvelt, Van Hooland et Vannieuwenhuyze.

R. A 15179*Voir :***Documents du Sénat :****1111 (1990-1991) :**

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

N°s 2 à 17 : Rapports.

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1990-1991**

22 NOVEMBER 1990

**Ontwerp van wet houdende de algemene
uitgavenbegroting voor het begro-
tingsjaar 1991**

(Sectie 33: Verkeer
en Infrastructuur)
(Artikelen 2.33.1 tot 2.33.22)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER APPELTANS

INHOUDSTAFEL

	Blz.
A. Verkeer	2
I. Uiteenzetting van de Minister	2
II. Bespreking	2
B. Infrastructuur	21
I. Uiteenzetting van de Minister	21
II. Bespreking	29
III. Stemmingen	37

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Belot, Boël, Bouchat, Cardoen, Claeyss, Clerdent, Cools, De Bondt, Dehousse, De Seranno, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Vanderborght en Appeltans, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Eicher, Priëls, Van Eetvelt, Van Hooland en Vannieuwenhuyze.

R. A 15179*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****1111 (1990-1991) :**

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 tot 17 : Verslagen.

A. COMMUNICATIONS

I. Exposé du Ministre

Le Ministre renvoie, pour l'essentiel, à sa note politique. Il tente d'influer sur les différents plans. Il attire l'attention sur le fait qu'il essaie, d'une part, de prendre des mesures pour arriver à une répartition équilibrée entre les différents modes de transport.

D'autre part, un élément très important sera la généralisation de l'intervention du patron dans le transport public pour se rendre à son travail et en revenir.

Une nouvelle formule d'abonnement, avec intervention du patron est actuellement à l'étude au Conseil central de l'Economie. Une déduction fiscale sera prévue pour les patrons qui organisent eux-mêmes le transport de leur personnel, de même que pour le car pooling.

En matière de sécurité routière, il reprend l'ensemble des mesures qui ont été adoptées pour l'éducation des jeunes. Vous aurez sans doute remarqué qu'une grande campagne d'information a été lancée en vue de sensibiliser le public et d'obtenir sa collaboration.

Les mesures prises en matière de navigation aérienne ont également leur importance. Il s'agit notamment de l'agrandissement de l'aéroport et des réglementations en vue d'éviter les nuisances du bruit pour l'environnement. En annexe de la note politique, vous trouverez un rapport global à ce sujet.

Parallèlement, nous avons la problématique de la Sabena, dont les points cruciaux sont repris dans la note politique.

La réponse à ces problèmes devra venir de la Sabena elle-même. C'est pourquoi il est urgent de nommer un nouveau Président.

En ce qui concerne le transport par route, le Ministre annonce qu'il a envoyé au Conseil d'Etat un projet de loi ainsi qu'un arrêté royal sur l'accès au marché dans l'optique de 1992 et du cabotage au Benelux.

Et, enfin, le dossier de la marine marchande va pouvoir se clôturer, à la suite de la récente adoption du projet de loi relatif à l'enregistrement des navires en Commission.

Le Luxembourg, de son côté, est près d'adopter la loi, de sorte que ces dispositions puissent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1991.

II. Discussion

Un membre désirerait recevoir le programme des travaux de la S.N.C.B. pour l'année 1991.

A. VERKEER

I. Uiteenzetting van de Minister

De Minister verwijst voor de hoofdlijn naar zijn beleidsnota. Hij poogt in te grijpen op verschillende vlakken. Hij vestigt er de aandacht op dat hij enerzijds probeert maatregelen te nemen om tot een evenwichtige verdeling te komen tussen de verschillende transportmiddelen.

Anderzijds zal de bijdrage van de werkgever in de kosten voor het woon-werkverkeer met gebruikmaking van het openbaar vervoer, een algemene regel worden.

Een nieuwe formule voor de treinkaart met een bijdrage van de werkgever is momenteel in studie bij de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Er komt een belastingaftrek voor de werkgevers die zelf instaan voor het woon-werkverkeer van hun personeel, evenals voor mensen die aan carpooling doen.

Wat de verkeersveiligheid betreft, herneemt hij het maatregelenpakket dat werd goedgekeurd voor de opvoeding van de jongeren. U zal ongetwijfeld hebben opgemerkt dat een grote informatiecampagne op het getouw werd gezet om de bevolking te sensibiliseren en haar medewerking te verkrijgen.

De maatregelen genomen op het gebied van de luchtvaart zijn ook van belang. Het gaat met name over de uitbreiding van de luchthaven en de regelgeving ter bestrijding van lawaaihinder. Als bijlage bij de beleidsnota vindt u een algemeen rapport over dat onderwerp.

Ook in dat verband is er de Sabena-problematiek waarvan de belangrijkste punten in de beleidsnota staan.

Het antwoord op die problemen zou van Sabena zelf moeten komen. Daarom moet dringend een nieuwe Voorzitter worden benoemd.

Wat het transport over de weg betreft, deelt de Minister mee dat hij een wetsontwerp naar de Raad van State heeft gestuurd alsmede een koninklijk besluit over de toegang tot de markt met 1992 in het verschiets, en over de cabotage in de Benelux.

Ten slotte zal het dossier van de koopvaardij kunnen worden afgesloten als gevolg van de recente aanname in de Commissie van het wetsontwerp betreffende de registratie van de schepen.

Luxemburg is bereid die wet aan te nemen zodat de bepalingen in werking kunnen treden op 1 januari 1991.

II. Bespreking

Een lid wil het programma van de werkzaamheden van de N.M.B.S. voor het jaar 1991 kennen.

Le Ministre rappelle que les discussions sur le plan « Star 21 » sont toujours en cours. La S.N.C.B. pouvait planifier des investissements pour la somme de 15 milliards pour la période de 1991 à 2000.

Dans le présent budget, cela se traduit par une augmentation de 10 à 11 milliards des crédits d'ordonnancement, qui atteindront 13 milliards en 1992, 15 milliards en 1993. En termes d'engagements, la S.N.C.B. pourra donc faire 15 milliards d'investissements à comparer avec les 6 milliards d'engagements les trois dernières années. Pour cette dernière période on avait 10 milliards de crédits d'ordonnancement, étant donné qu'avant 1987, la S.N.C.B. avait fait plus d'engagements qu'elle ne disposait en crédits d'ordonnancement. Cela a servi à apurer la dette.

Pour le programme détaillé des travaux, le Ministre est en négociation avec les Régions qui avaient donné un avis sur le plan « Star 21 », établi sur une base d'investissement beaucoup plus large, et ce, afin de décider des priorités qu'il va falloir donner à certains travaux pour les dix premières années. Il propose d'attendre les conclusions de ces négociations qu'il communiquera à la Commission avec l'ensemble du plan adopté.

Le même membre fait remarquer que des décisions avaient été prises déjà avant le plan « Star 21 ». Quels sont les travaux, qui à ce jour, n'ont pas été réalisés ?

Le Ministre précise que ce qui n'a pas été réalisé est soit abandonné, soit repris dans le plan « Star 21 ».

Un commissaire déclare qu'il est bien de consulter les instances régionales, mais que les décisions sur les investissements se prennent au Parlement national, qui doit donc être informé avant tout.

Les conclusions des négociations ne pourront être utilisées pour emporter notre décision a priori. Il entend exercer son mandat en toute liberté et connaissance de cause. Aucune autre instance n'a priorité sur les décisions du Parlement en cette matière.

De même il a trouvé dans la presse les déclarations d'un directeur de la S.N.C.B. selon lesquelles des investissements ont été affectés à l'électrification de la ligne Tournai-Lille, dont les travaux auraient été entamés. Il attire l'attention du Ministre sur le fait que tout cela est inacceptable.

Le Ministre rappelle que le problème est en cours de discussion avec la France dont le tronçon est beaucoup plus important que le nôtre.

L'intervenant estime qu'il est toujours utile de discuter, mais qu'il existe d'autres possibilités plus rentables, comme par exemple une ligne Tournai-Courtrai-Mouscron-Tourcoing-Lille ou Lille-Tour-

De Minister herinnert eraan dat de besprekingen over het « STAR 21 »-plan nog steeds aan de gang zijn. De N.M.B.S. heeft investeringen kunnen plannen voor een bedrag van 15 miljard voor de periode van 1991-2000.

In deze begroting betekent dit dat de ordonnancementskredieten van 10 op 11 miljard worden gebracht. In 1992 zullen ze 13 miljard en in 1993, 15 miljard bedragen. Wat de vastleggingen betreft, zal de N.M.B.S. dus 15 miljard investeringen kunnen doen tegen 6 miljard voor de laatste drie jaar. Voor die laatste periode waren er 10 miljard ordonnancementskredieten, wegens het feit dat de N.M.B.S. voor 1987 meer vastleggingen had gedaan dan zij over ordonnancementskredieten beschikte. Dat heeft bijgedragen tot het aanzuiveren van de schuld.

Wat het gedetailleerde programma van de werkzaamheden betreft, is de Minister aan het onderhandelen met de Gewesten die hun advies hebben uitgebracht over het « STAR 21 »-plan, dat uitging van veel ruimere investeringen, teneinde de prioriteiten vast te leggen die de eerste tien jaar aan bepaalde werkzaamheden zullen moeten worden gegeven. Hij stelt voor te wachten op de conclusies van die onderhandelingen, die hij aan de Commissie zal meedelen samen met het goedgekeurde plan in zijn geheel.

Hetzelfde lid merkt op dat reeds beslissingen werden genomen voor het « STAR 21 »-plan. Welke werkzaamheden werden tot dusver nog niet gerealiseerd ?

De Minister verklaart dat alles wat niet gerealiseerd werd, ofwel werd opgegeven ofwel in het « Star 21 »-plan werd opgenomen.

Een lid zegt dat het wel goed is de gewestinstanties te raadplegen, maar dat de beslissingen over de investeringen door het nationale parlement worden genomen, dat dus eerst op de hoogte moet worden gesteld.

De conclusies betreffende die onderhandelingen zullen alleen worden gebruikt om onze goedkeuring reeds bij voorbaat af te dwingen. Hij wil zijn mandaat in volle vrijheid en met kennis van zaken uitoefenen. Geen enkele andere instantie heeft voorrang op de beslissingen van het Parlement te dezer zake.

Ook heeft hij in de pers verklaringen gelezen van een directeur van de N.M.B.S., volgens welke investeringen werden toegewezen voor de elektrificatie van de lijn Doornik-Rijsel, waarvan de werkzaamheden zouden zijn aangevat. Hij wijst de Minister erop dat dit onaanvaardbaar is.

De Minister herinnert eraan dat over het probleem nog besprekingen aan de gang zijn met Frankrijk, aangezien het Franse stuk veel langer is dan het onze.

Spreker meent dat het steeds nuttig is besprekingen te voeren maar dat er andere meer rendabele mogelijkheden zijn, zoals bijvoorbeeld een lijn Doornik-Kortrijk-Moeskroen-Tourcoing-Rijsel of Rijsel-

coing-Mouscron-Tournai. Ce sont deux tracés dont l'aménagement coûtera moins cher et dont les investissements seront presque exclusivement à l'avantage de la S.N.C.B. alors que la liaison Lille-Tournai prévue pour atteindre la ligne provisoire du T.G.V. ne présente aucun intérêt dans le contexte économique. Il est temps d'en parler puisque la presse évoque déjà largement ces problèmes.

Un membre voudrait savoir si, dans l'élaboration du programme de « Star 21 », il est tenu compte de la puissance d'autofinancement de la S.N.C.B. qui va bientôt devenir un parastatal de type E. Ces chiffres apparaîtront-ils clairement dans le budget ?

Le Ministre précise que la base annuelle d'investissement de la S.N.C.B., outre les 15 milliards donnés par l'Etat, comprend 2 à 3 milliards d'autofinancement de la S.N.C.B., plus l'autofinancement du T.G.V.

L'intervenant poursuit en s'informant si les approches du Ministre avec le Luxembourg et la C.E.E. ont apporté des éléments nouveaux en ce qui concerne la ligne 162, Bruxelles-Arlon.

Le Ministre lui répond que la C.E.E. n'intervient pas à ce sujet. Mais le Luxembourg est très intéressé par la liaison Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg. Nous ne pourrions entamer la partie de la ligne au-delà de Namur avant 1997-1998.

Les Luxembourgeois souhaiteraient que cela se fasse plus rapidement et sont prêts à intervenir dans le financement des travaux.

L'intervenant se demande si des dépenses programmées à plus de deux ans sont crédibles.

Le Ministre réplique que si on ne programmait pas à plus de deux ans, ce serait une catastrophe pour la S.N.C.B.

Un membre, lui aussi très concerné par l'électrification de la ligne Lille-Tournai, à la suite de ce qu'a dit à ce sujet un autre intervenant, qui estime cette dépense inutile, conclut que ce qui est dit dans la presse est finalement très proche de la réalité.

Il estime que le T.G.V. doit passer par le Hainaut, sans passer par Bruxelles.

Toutes les idées changent. Actuellement, en France, certains voudraient que le T.G.V. s'arrête tous les 50 km au lieu de tous les 500 km, ce qui favorise les grandes métropoles. Dans ce cas-ci, elles peuvent évoluer également.

D'autre part, si nous devons aussi tenir compte de l'aspect économique, il cite un article du journal *Le Monde* dans lequel on suggère d'utiliser le T.G.V. pour transporter des marchandises. Pourquoi pas chez nous ? Il faut donc raccorder la ligne Lille-Tournai à la dorsale wallonne.

Tourcoing-Moeskroen-Doornik. Dat zijn de twee tracés waarvan de aanpassing het goedkoopst is en waarvan de investeringen bijna uitsluitend ten goede komen aan de N.M.B.S., terwijl de verbinding Rijsel-Doornik, die zou moeten aansluiten op het voorlopige S.S.T.-traject, economisch gezien geen enkel nut oplevert. Het is tijd dat daarover wordt gesproken. Die problemen zijn immers reeds ruim aan bod gekomen in de pers.

Een lid wil weten of bij het opstellen van het « Star 21 »-programma rekening gehouden werd met de mogelijkheden inzake zelffinanciering van de N.M.B.S., die weldra een parastatale instelling van type E wordt. Zullen die cijfers duidelijk tot uiting komen in de begroting ?

De Minister merkt op dat op jaarbasis de investeringen van de N.M.B.S. naast de 15 miljard die zij krijgt van de Staat, 2 tot 3 miljard zelffinanciering bedragen, plus de zelffinanciering van de S.S.T.

Spreker vraagt voorts of de contacten van de Minister met Luxemburg en de E.E.G. nieuwe elementen hebben opgeleverd wat betreft de lijn 162 Brussel-Aarlen.

De Minister antwoordt dat de E.E.G. daarin niet zal bijdragen. Maar Luxemburg blijft belangstelling hebben voor de verbinding Brussel-Namen-Aarlen-Luxembourg. Met de lijn voorbij Namen zal niet kunnen worden gestart vóór 1997-1998.

De Luxemburgers wensen dat dit sneller zou geschieden en zijn bereid bij te dragen in de financiering van de werkzaamheden.

Spreker vraagt of uitgaven die voor over meer dan twee jaar zijn geprogrammeerd, geloofwaardig zijn.

De Minister antwoordt dat indien men niet meer dan twee jaar vooraf zou programmeren, dat een catastrofe zou zijn voor de N.M.B.S.

Een lid dat ook veel belangstelling heeft voor de elektrificatie van de lijn Rijsel-Doornik, naar aanleiding van het betoog van een andere spreker die vindt dat die uitgave nutteloos is, besluit dat wat in de pers verschenen is, de werkelijkheid vrij dicht benadert.

Hij meent dat de S.S.T. door Henegouwen moet rijden en niet via Brussel moet passeren.

De ideeën daarover veranderen. Momenteel willen sommigen in Frankrijk dat de S.S.T. om de 50 km stopt in plaats van om de 500 km, wat in het voordeel zou spelen van de grote steden. Als dat zo is, dan kunnen ook onze ideeën evolueren.

Hij citeert, omdat er toch economische argumenten worden aangedragen, een artikel uit *Le Monde* waarin wordt voorgesteld dat de S.S.T. zou worden gebruikt voor goederenverkeer. Waarom kan dat ook niet bij ons ? De lijn Rijsel-Doornik moet dus aansluiten op de Waalse as.

Pour terminer, il voudrait savoir ce qu'il en est de l'arrêt du T.G.V. à Bruxelles-Midi ou à Schaerbeek.

Le Ministre estime qu'il est impensable d'utiliser le réseau du T.G.V. pour du transport de marchandises.

Il est convaincu qu'en Europe nous arriverons à avoir :

- un réseau T.G.V. normalisé;
- un réseau de base combiné normalisé pour le transport de marchandises.

D'autre part, s'il est possible de faire un mélange d'arrêts comme à Mâcon, il est exclu d'en prévoir un tous les 50 km.

L'idée de départ est de faire du T.G.V. un train rapide et confortable reliant les grands centres et non un train de banlieue.

Quant à la problématique Bruxelles-Midi/Schaerbeek, le Ministre précise que la Région de Bruxelles-Capitale a attiré son attention sur deux problèmes.

D'une part, les plans prévus pour Bruxelles-Midi ont fort évolué. Au début, il s'agissait seulement de moderniser la gare actuelle. Mais les exigences des Anglais concernant la sécurité du tunnel sous la Manche font que, pour effectuer les contrôles, il faut construire une infrastructure séparée.

D'autre part, l'impact de ces travaux sur l'urbanisme environnant pose des problèmes.

On s'est demandé alors s'il y avait des solutions alternatives. On a envisagé Schaerbeek.

Il ne faut pas oublier l'impact de ce choix pour Bruxelles dans les années à venir. Il faut y réfléchir. De plus, c'est la Région de Bruxelles-Capitale qui délivre le permis de bâtir.

Le Ministre est très étonné de la dimension donnée par la presse à cet échange de vues.

Un commissaire rappelle que le problème de l'arrêt du T.G.V. au Midi seul ou au Midi et à Schaerbeek est aussi ancien que celui du T.G.V. lui-même.

Dès le début, certains ont fait remarquer qu'il y a des limites à la capacité de la jonction Nord-Midi. On peut donc facilement envisager de créer deux chemins.

Le T.G.V. doit aller de pair avec la modernisation et le développement du réseau ferroviaire belge.

S'il y a saturation à Bruxelles, il faudra bien créer des voies de délestage.

Tot slot zou hij willen weten hoe het staat met de stopplaats van de S.S.T. Wordt het Brussel-Zuid of Schaerbeek?

De Minister meent dat het ondenkbaar is dat het S.S.T.-net wordt gebruikt voor goederentransport.

Hij is ervan overtuigd dat Europa uiteindelijk zal kunnen beschikken over :

- een genormaliseerd S.S.T.-net;
- een genormaliseerd gecombineerd basisnet voor goederenverkeer.

Het is weliswaar mogelijk een combinatie van stopplaatsen in te voeren zoals te Mâcon, maar het is uitgesloten dat er om de 50 km een stopplaats komt.

Het basisidee is dat de S.S.T. een snelle en comfortabele trein wordt die de grote centra verbindt, en niet een stoptrein.

Wat de problematiek Brussel-Zuid/Schaerbeek betreft, zegt de Minister dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn aandacht heeft gevestigd op twee problemen.

Enerzijds zijn de plannen voorzien voor Brussel-Zuid sterk geëvolueerd. Aanvankelijk wou men alleen het huidige station moderniseren. Maar de eisen van de Engelsen inzake de veiligheid van de Kanaaltunnel hebben ervoor gezorgd dat, om de controles te kunnen uitvoeren, er een gescheiden infrastructuur moet komen.

Anderzijds is de weerslag van die werkzaamheden op de omliggende stadsdelen problematisch.

Men is gaan zoeken naar alternatieve oplossingen. Men heeft aan Schaerbeek gedacht.

Men mag echter niet vergeten dat de weerslag van die keuze voor Brussel in de komende jaren van belang is. Men moet daarover nadenken. Bovendien moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bouwvergunning afgeven.

De Minister is zeer verbaasd over de aandacht die de pers heeft geschonken aan die gedachtenwisseling.

Een lid herinnert eraan dat de problematiek van de stopplaats van de S.S.T., alleen te Brussel-Zuid of te Brussel-Zuid en te Schaerbeek, even oud is als die van de S.S.T. zelf.

Van bij het begin hebben sommigen opgemerkt dat er grenzen zijn aan de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding. Men kan dus gemakkelijk twee verschillende trajecten overwegen.

De S.S.T. moet passen in de algehele modernisering en ontwikkeling van het Belgische spoorwegnet.

Treedt er in Brussel verzadiging op, dan moeten er mogelijkheden voor ontlasting worden gecreëerd.

En ce qui concerne la ligne Lille-Tournai, il reste persuadé qu'elle n'est pas rentable. Il est partisan de la liaison avec la dorsale wallonne par la bretelle d'Antoing.

Un membre fait remarquer qu'un grand avantage de la ligne électrifiée Lille-Tournai est de permettre le passage de trains de marchandises puissants sans gêner le trafic des passagers.

Le précédent intervenant réplique que ces trains de marchandises peuvent aussi circuler sur le territoire flamand. Les marchandises venant d'Anvers circulent bien en Wallonie pour passer la frontière. La Région flamande a accepté de supprimer les passages de frontière dans sa région pour rentabiliser l'effort de la S.N.C.B. et le réseau belge dans sa totalité.

Si ce point de vue continue de n'être pas compris, il existe des solutions alternatives.

Le Ministre fait remarquer que lorsqu'on parle de marchandises, il n'y a pas plus nationaliste que les chemins de fer, pour la bonne raison qu'ils sont payés en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur leur territoire. L'intérêt de la ligne Lille-Tournai réside dans la liaison du Hainaut au T.G.V.

Un commissaire insiste sur l'utilité de l'électrification de cette ligne pour pouvoir transporter la fonte liquide en ligne droite depuis Dunkerque vers La Louvière.

Le précédent intervenant n'est pas d'accord. D'ailleurs, la ligne naturelle pour le transport de marchandises depuis Dunkerque est Adinkerke, Poperinge, Deinze, etc. Le seul intérêt de Tournai est la liaison avec le T.G.V., mais la clientèle est minime.

Un membre réplique que, partant de Charleroi et de Mons, les chiffres du nombre de passagers arrivent en troisième lieu, en Belgique. D'ailleurs, le Ministre a dit lui-même que la liaison par la bretelle d'Antoing est fort peu probable.

Un autre membre a appris que le Ministre a chargé la S.N.C.B. de présenter le plan du T.G.V. aux pouvoirs locaux, et que ces concertations peuvent éventuellement aboutir à quelques changements. Le Ministre a aussi proposé au Conseil des Ministres la création d'un Fonds de financement qui permettrait à la S.N.C.B., après de nouvelles concertations avec les pouvoirs locaux, de répondre aux besoins d'une meilleure intégration de l'infrastructure du T.G.V.

De quelle façon ce Fonds est-il financé ?

Cela se fera-t-il sur base d'une clef de répartition ?

D'autre part, il a lu dans la note politique du Ministre qu'il accordait une grande importance à la création d'une nouvelle structure d'accueil. Il s'en réjouit car la S.N.C.B. doit s'adapter sur ce plan aussi. Il s'étonne d'ailleurs qu'on n'ait jamais fait appel à du

Wat de lijn Rijsel-Doornik betreft, blijft hij ervan overtuigd dat die niet rendabel is. Hij is voorstander van een verbinding met de Waalse as via het verbindingsstuk over Antoing.

Een lid merkt op dat het grote voordeel van de geëlectriceerde lijn Rijsel-Doornik is dat krachtige goederentreinen daarlangs kunnen rijden zonder dat het passagiersverkeer daardoor wordt gehinderd.

De vorige spreker antwoordt daarop dat die goederentreinen ook over Vlaams grondgebied kunnen rijden. De goederen die uit Antwerpen komen, rijden wel door Wallonië, richting grens. In het Vlaamse Gewest zijn de grensoverschrijdingen afgeschaft om de initiatieven van de N.M.B.S., en het Belgische net in zijn geheel, rendabeler te maken.

Als het onmogelijk blijft voor dat standpunt begrip op te brengen, dan bestaan er alternatieve oplossingen.

De Minister merkt op dat wat de goederen betreft, het moeilijk is nationalistischer te zijn dan de spoorwegen, omdat zij betaald worden volgens het aantal kilometer dat zij op het grondgebied afleggen. Het belang van de lijn Rijsel-Doornik ligt in de verbinding van Henegouwen met de S.S.T.

Een lid benadrukt het nut van de elektrificatie van die lijn voor het rechtstreekse transport van gesmolten erts van Duinkerke naar La Louvière.

De vorige spreker is het daar niet mee eens. De meest voor de hand liggende lijn voor het goederenverkeer vanuit Duinkerke is trouwens Adinkerke, Poperinge, Deinze, enz. Het enige belang van Doornik is de verbinding met de S.S.T., maar de clientèle daarvoor is zeer beperkt.

Een lid antwoordt dat het aantal passagiers vanuit Charleroi en Bergen in België op de derde plaats komt. De Minister zegt trouwens zelf dat de verbinding via Antoing weinig waarschijnlijk is.

Een ander lid heeft vernomen dat de Minister de N.M.B.S. ermee heeft belast het S.S.T.-plan voor te leggen aan de lokale besturen en dat dit overleg eventueel tot enkele wijzigingen kan leiden. De Minister heeft ook aan de Ministerraad voorgesteld een financieringsfonds op te richten dat de N.M.B.S., na nieuw overleg met de lokale besturen, in staat zou stellen aan de behoeften inzake een betere integratie van de S.S.T.-structuur te voldoen.

Hoe zal dat fonds worden gefinancierd ?

Met welke verdeelsleutel zal worden gewerkt ?

Voorts heeft spreker in de beleidsnota gelezen dat de Minister veel belang hecht aan de invoering van een nieuwe opvangstructuur. Hij spreekt daarover zijn tevredenheid uit, want de N.M.B.S. moet zich ook op dat stuk aanpassen. Het verwondert spreker

personnel compétent. Les plaintes à ce sujet sont constantes, surtout en ce qui concerne les petites gares où il est extrêmement difficile d'obtenir des renseignements.

Les investissements en cette matière doivent servir à la modernisation des gares. Or, dans le nord du pays, elles sont en moins bon état que dans le sud. Ne doit-on pas tenir compte de cette situation ?

Pour terminer, en ce qui concerne le personnel, dans le passé on a toujours lutté pour obtenir la parité linguistique. Comment se présente actuellement la répartition entre les districts du nord et ceux du sud du pays en ce qui concerne le cadre organique et les effectifs du personnel ?

Le Ministre répond ce qui suit :

— Le Fonds d'Investissements a été créé pour résoudre les éventuels problèmes d'environnement du T.G.V. au sens large du terme. Il est autofinancé pour une partie de ce qui était prévu au départ pour le T.G.V. Il permet, en concertation avec les communes, de choisir, le cas échéant, des alternatives qui leur conviennent mieux ou d'attribuer des compensations pour les nuisances que pourrait provoquer le passage du T.G.V.

— Il est parfaitement d'accord pour améliorer la structure d'accueil. Il y a trop de contrôles et pas assez d'accueil. Il faut aussi avoir une mentalité d'accueil. La S.N.C.B. déclare que ce personnel suit régulièrement des cours spécialisés, mais il se dit sceptique.

— Parité linguistique du personnel S.N.C.B. :

overigens dat men nooit een beroep heeft willen doen op onderlegd personeel. Het blijft klachten regenen, vooral in verband met de kleine stations waar het uiterst moeilijk is informatie te krijgen.

De investeringen moeten aangewend worden om de stations te moderniseren. Nu blijkt dat die zich in het noorden van het land in een minder goede toestand bevinden dan in het zuiden. Behoort men daarmee geen rekening te houden ?

Tot slot handelt spreker over het personeel. In het verleden heeft men altijd gestreden voor de taalpariteit. Hoe staat het thans met de verdeling tussen de noordelijke en de zuidelijke districten op het stuk van de personeelsformatie en de personeelsbezetting ?

De Minister antwoordt wat volgt :

— Het Investeringsfonds werd ingesteld om eventuele milieuproblemen in de ruime zin op te lossen die de komst van de S.S.T. veroorzaakt. Het bedruipt zichzelf, althans voor een gedeelte van wat aanvanke-lijk voor de S.S.T. werd uitgetrokken. In voorkomend geval kan het Fonds, in overleg met de gemeenten, naar alternatieven zoeken die deugdelijker blijken of compensaties verlenen voor de milieuhinder die de doortocht van de S.S.T. veroorzaakt.

— De Minister is het er volledig mee eens om de opvangstructuren te verbeteren. Er wordt teveel controle uitgeoefend en te weinig voor opvang gezorgd. Dat laatste vergt wel een aangepaste geestesgesteldheid. De N.M.B.S. heeft meegedeeld dat de betrokken personeelsleden op gezette tijden gespecialiseerde cursussen volgen, doch de Minister staat daar sceptisch tegenover.

— Taalpariteit van het personeel van de N.M.B.S. :

	Cadre — Personeelsformatie	Effectif — Personeelsbezetting
Districts du Nord. — <i>Noordelijke districten</i>	18 602	17 779
Districts du Sud. — <i>Zuidelijke districten</i>	17 838	18 007
Direction centrale. — <i>Hoofdbestuur</i>	3 970	3 276 (N. : 1 700) (F. : 1 576)
Centre. — <i>Centrum</i>	6 198	5 873 (N. : 3 747) (F. : 2 126)
Total. — <i>Totaal</i>	46 608	44 935

Un commissaire pose une série de questions.

Recettes

L'Administration de l'Aéronautique prévoit des recettes de 425,0 millions pour 1991, alors qu'elles étaient de 710 millions de francs en 1989.

Vervolgens stelt een commissielid een aantal vragen.

Ontvangsten

Het Bestuur der Luchtvaart begroot zijn ontvangsten over 1991 op 425,0 miljoen frank. In 1989 bedroegen die 710 miljoen frank.

D'où provient cette diminution ?

Le Ministre répond que ces recettes sont liées aux redevances d'Eurocontrol. A partir de 1991, les crédits et les recettes d'Eurocontrol figureront ensemble dans le budget propre de la Régie des Voies aériennes; dans les recettes prévues au budget des Voies et Moyens, 400 millions de francs représentent une estimation des redevances « en route » pour des vols facturés en 1990 ou années antérieures qui seront perçues en 1991.

Que signifie le transport de choses ?

Ce poste présente une augmentation de 47,5 millions de francs.

Le Ministre déclare que les recettes inscrites à l'article 36.01/2 — Administration des Transports: Transport de choses, dont les recettes sont reprises en détail aux pages 170-171 du budget des Voies et Moyens 1991, concernent:

— pour les postes *a*, *b* et *c*: l'application de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule destiné au transport par terre, ses éléments, aussi que leurs accessoires de sécurité;

— les postes *c*, *d*, *e*, *f* et *g*: l'application de la loi du 1^{er} août 1960 et de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Une adaptation de la description de cet article sera reprise dans le budget des Voies et Moyens de l'an prochain.

Dépenses (budget général des dépenses — pp. 320 et suivantes)

Le Ministre a divisé la Direction A du Service du transport par rail et des transports en commun en Directions A1 et A2.

Quel est le nombre de personnes qui travaillent dans chacune d'elles, ainsi que leur structure ?

Il lui paraît que le Ministre aurait plutôt avantage à avoir une cellule forte dans sa propre administration.

Le Ministre répond que:

L'effectif actuel de la Direction A s'élève à vingt-huit personnes:

un directeur d'administration (rang 15) (franco-phone);

Direction A1 (six unités):

a) un ingénieur en chef-directeur (rang 13) (néerlandophone);

b) un ingénieur principal-chef de service (rang 12) (néerlandophone), actuellement (jusqu'au 31 janvier 1991) en pause de carrière;

Waarom is die vermindering te wijten ?

De Minister antwoordt dat het bedrag van de ontvangsten beïnvloed wordt door de heffingen van Eurocontrol. Vanaf 1991 zullen de kredieten en de ontvangsten van Eurocontrol samen opgenomen worden in de eigen begroting van de Regie der Luchtwezen. Het bedrag van 400 miljoen frank aan inkomsten op de Rijksmiddelenbegroting vormt een raming van de « en-route- » heffingen voor vluchten die in 1990 of voordien worden gefactureerd en pas in 1991 betaald zullen worden.

Wat betekent het vervoer van voorwerpen ?

Deze post vertoont een verhoging met 47,5 miljoen frank.

De Minister antwoordt dat de ontvangsten op artikel 36.01/2 — Bestuur van het Vervoer: vervoer van voorwerpen, waarvan de bedragen in detail weergegeven staan op blz. 170-171 van de Rijksmiddelenbegroting 1991, betrekking hebben op:

— voor de posten *a*, *b* en *c*: uitvoering van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

— voor de posten *c*, *d*, *e*, *f* en *g*: uitvoering van de wet van 1 augustus 1960 en van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het bezoldigd vervoer van zaken met motorvoertuigen.

In de Rijksmiddelenbegroting van volgend jaar zullen de teksten van dit artikel worden aangepast.

Uitgaven (Algemene Uitgavenbegroting, blz. 320 en volgende)

De Minister heeft Directie A van de Dienst Spoor- en Gemeenschappelijk Vervoer onderverdeeld in een Directie A1 en een Directie A2.

Hoeveel personen werken bij elk van die directies en hoe zijn die directies gestructureerd ?

Spreker meent dat de Minister er veeleer baat bij zou hebben over een sterke afdeling te kunnen beschikken bij zijn eigen administratie.

De Minister antwoordt als volgt:

Huidige samenstelling van het personeelsbestand van Directie A: achtentwintig personen:

een bestuursdirecteur (rang 15) (Franstalige);

Directie A1 (zes personen):

a) een hoofdingenieur-directeur (rang 13) (Nederlandstalige);

b) een eerstaanwezend ingenieur-hoofd van dienst (rang 12) (Nederlandstalige)-geniet op dit ogenblik loopbaanonderbreking (tot 31 januari 1991);

c) un ingénieur industriel-chef de service (rang 12) (francophone);

d) deux ingénieurs principaux (rang 11) (un néerlandophone et un francophone);

e) un premier rédacteur technique (rang 21) (néerlandophone);

Direction A2 (dix-sept unités):

a) un directeur (rang 13) (francophone);

b) trois conseillers adjoints (rang 11) (deux francophones dont un à 4/5 de temps et un néerlandophone);

c) un inspecteur principal (rang 11) (néerlandophone);

d) un secrétaire d'administration (rang 10) (francophone);

e) un chef administratif (rang 24) (francophone);

f) deux inspecteurs adjoints de deuxième classe (rang 22) (deux néerlandophones dont un à mi-temps et dont un à 4/5 de temps);

g) cinq rédacteurs (rang 20) (quatre francophones et un néerlandophone);

h) deux commis (rang 30) (deux francophones);

i) un agent en chef (rang 44) (francophone).

Le personnel des niveaux 2, 3 et 4 de la Direction A2 est, dans les faits, commun aux Directions A1 et A2.

Outre le personnel énuméré ci-dessus, la Direction A dispose du personnel de dactylographie suivant:

a) un commis dactylographe principal (rang 32) (francophone, à 5/6 de temps);

b) deux commis dactylographes (rang 30) (un néerlandophone à 4/5 de temps et un francophone à mi-temps);

c) un expéditionnaire (rang 42) (francophone).

Seul un cadre officiel existe pour l'ensemble de l'Administration des Transports. Il n'existe pas de cadre officiel pour chacune des Directions la constituant. Le personnel de l'Administration des Transports est, dans les faits, distribué entre les Directions sur base d'un « tableau de répartition des emplois » qui n'a qu'une valeur interne au Département.

Le personnel effectif réel dont dispose la Direction A est au prorata du rapport qui se constate entre le cadre de l'ensemble de l'Administration des Transports et son effectif, ceci compte tenu de la régionalisation du personnel intervenue au début de l'année 1990.

En ce qui concerne la structure, il renvoie l'intervenant aux pages 320 et 321 du budget général des dépenses de l'année 1991.

c) een industrieel ingenieur-hoofd van dienst (rang 12) (Franstalige);

d) twee eerstaanwendend ingenieurs (rang 11) (een Nederlandstalige en een Franstalige);

e) een eerste technisch opsteller (rang 21) (Nederlandstalige);

Directie A2 (zeventien personen):

a) een directeur (rang 13) (Franstalige);

b) drie adjunct-adviseurs (rang 11) (twee Franstaligen van wie één 4/5 aanwezig en een Nederlandstalige);

c) een eerstaanwendend inspecteur (rang 11) (Nederlandstalige);

d) een bestuurssecretaris (rang 10) (Franstalige);

e) een bestuurschef (rang 24) (Franstalige);

f) twee adjunct-inspecteurs tweede klasse (rang 22) (twee Nederlandstaligen van wie 1/2 aanwezig en een 4/5 aanwezig);

g) vijf opstellers (rang 20) (vier Franstaligen en een Nederlandstalige);

h) twee klerken (rang 30) (twee Franstaligen);

i) een hoofdbeambte (rang 44) (Franstalige);

Directie A2 deelt in feite haar personeel van de niveaus 2, 3 en 4 met Directie A1.

Daarenboven beschikt Directie A over het volgende typistenpersoneel:

a) een eerste klerk-typist (rang 32) (Franstalige, 5/6 aanwezig);

b) twee klerken-typisten (rang 30) (een Nederlandstalige 4/5 aanwezig en een Franstalige, 1/2 aanwezig);

c) een verzender (rang 42) (Franstalige).

Er bestaat maar één officiële personeelsformatie voor het Bestuur van het Vervoer in zijn geheel en niet voor elk van de Directies afzonderlijk. In de praktijk wordt het personeel van het Bestuur van het Vervoer verdeeld onder de Directies op basis van een interne verdeellijst van betrekkingen.

Het werkelijk aantal personeelsleden waarover Directie A beschikt, wordt berekend volgens de verhouding tussen de personeelsformatie van het gehele Bestuur van het Vervoer en het personeelsbestand. Daarbij wordt rekening gehouden met de regionalisering van het Bestuur die begin 1990 heeft plaatsgevonden.

Wat de structuur van het Bestuur betreft, verwijst de Minister naar blz. 320-321 van de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1991.

On parle aussi de la Direction C2 dans le Service des transports par route. La compétence en matière de transport par route a été régionalisée. Il attire l'attention du Ministre sur le fait qu'une bonne coordination est nécessaire pour éviter les abus en matière de délivrance de certificats et d'autorisations pour le transport de personnel.

L'intervenant poursuit :

Articles

Article 2.33.1

Il fait remarquer que cet article se retrouve chaque année dans tous les budgets. Le Gouvernement ne pourrait-il pas une fois pour toute abroger l'article 15 de la loi du 29 octobre 1846 organique de la Cour des Comptes ?

Il relève dans le rapport Bosmans, de la Chambre des Représentants, p. 499, qu'une nouvelle tarification des abonnements de train et de bus doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1991. Le Ministre pense-t-il pouvoir résoudre tous les problèmes que cela pose d'ici là ou a-t-il l'intention de postposer l'entrée en vigueur de ce nouveau tarif ?

S.N.C.B.

L'enveloppe budgétaire des Communications est de 67 milliards, dont 64 vont à la S.N.C.B., c'est-à-dire 95 p.c. Cela démontre l'importance de cette société. Le Ministre a déclaré, toujours dans le rapport Bosmans, que la Caisse des Soins de Santé de la S.N.C.B. serait moins chère si elle était reprise dans le système de l'I.N.A.M.I. que si elle restait autonome. En fait, c'est le contraire.

Sabena et aéroports

Le Ministre peut-il déjà faire part des décisions qu'il va prendre à la suite des problèmes exposés lors des auditions de MM. Van Rafelghem et Gutelman ?

Parastataux

Office régulateur de la Navigation intérieure :

Recettes en 1990 : 823 millions.

Dépenses en 1990 : 829 millions.

Recettes en 1991 : 220 millions.

Dépenses en 1991 : 240 millions.

Frais de personnel :

1990 : 69 millions.

1991 : 72 millions.

Avec des frais de personnel constants on est arrivé, en 1990, à faire une recette près de quatre fois supérieure à celle de 1991.

Er is eveneens sprake van Directie C2 bij de Dienst Vervoer over de Weg. Op dat stuk is de bevoegdheid naar de Gewesten gegaan. Spreker wijst de Minister erop dat een degelijke coördinatie noodzakelijk is om misbruiken te voorkomen op het stuk van de afgifte van getuigschriften en vergunningen voor personenvervoer.

Het commissielid gaat in op de volgende punten.

Artikelen

Artikel 2.33.1

Hij merkt op dat dit artikel elk jaar opnieuw in alle begrotingen voorkomt. Kan de Regering niet eens en voor altijd artikel 15 van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof opheffen ?

In het verslag-Bosmans van de Kamer van Volksvertegenwoordigers staat op blz. 499 te lezen dat op 1 januari 1991 nieuwe tarieven voor trein- en busabonnements van kracht worden. Denkt de Minister in de periode die hem nog rest, alle problemen te kunnen oplossen of heeft hij de bedoeling de inwerking-treding van de nieuwe tariefregeling uit te stellen ?

N.M.B.S.

De budgettaire enveloppe van Verkeerswezen bedraagt 67 miljard, waarvan 64 miljard, d.w.z. 95 pct. bestemd is voor de N.M.B.S. Dit toont duidelijk aan hoe belangrijk die maatschappij is. Luidens het verslag-Bosmans heeft de Minister verklaard dat de Kas voor Geneeskundige Verzorging van de N.M.B.S. minder duur zou uitvallen indien zij geïntegreerd werd in het R.I.Z.I.V.-stelsel en niet langer een zelfstandige kas zou zijn. Precies het tegenovergestelde is waar.

Sabena en luchthavens

Kan de Minister reeds meedelen welke beslissingen hij denkt te nemen om de problemen op te lossen die aan bod kwamen tijdens de hoorzittingen met de heren Van Rafelghem en Gutelman ?

Parastatale instellingen

Dienst voor Regeling der Binnenvaart :

Ontvangsten in 1990 : 823 miljoen frank.

Uitgaven in 1990 : 829 miljoen frank.

Ontvangsten in 1991 : 220 miljoen frank.

Uitgaven in 1991 : 240 miljoen frank.

Personeelskosten :

1990 : 69 miljoen frank.

1991 : 72 miljoen frank.

Bij constante personeelskosten kon men in 1990 ontvangsten boeken die vier keer zo groot zijn als in 1991.

Il y a là quelque chose qu'il ne comprend pas.

Le Ministre répond que les budgets 1990 et 1991 de l'Office régulateur de la Navigation intérieure sont fortement influencés pour les recettes comme pour les dépenses par l'exécution du régime de déchirage européen imposé à la Belgique.

Ceci se reflète dans les recettes et les dépenses du budget pour ordre. Aux recettes sont inscrits, notamment, les montants des cotisations de déchirage payées par les bateliers pour l'année en question ainsi que ceux des emprunts contractés.

Aux dépenses figurent, entre autres, l'amortissement des emprunts et les montants qui doivent être payés aux bateliers comme prime de déchirage.

Régie des Transports maritimes

Etant donné qu'elle a été exclue de l'opération des entreprises publiques autonomes, cela signifie qu'elle a un caractère particulier.

L'intervenant voudrait connaître l'avenir de cette institution. Elle a trois activités :

- le ferry, qui est sa raison sociale;
- elle fournit du personnel à une administration régionale;
- elle répare les bateaux.

Rien de tout cela ne paraît dans le budget. Que va-t-on faire de la Régie, la vendre ?

Régie des Voies aériennes

Eurocontrol fait 773 millions de recettes. Mais les dépenses sont de 1,3 milliard. Comment s'explique ce déséquilibre ?

Ce qui le dérange dans le budget est qu'il n'est pas soufflé mot de la B.A.T.C.

Il désirerait à ce propos recevoir son dernier rapport annuel. C'est un des parastataux les plus importants. Il y a lieu d'apporter quelques retouches à sa structure.

Il estime que la prépondérance du capital privé est incompatible avec le caractère public de la Régie des Voies aériennes et de sa filiale, B.A.T.C.

Le Ministre commence par compléter sa réponse sur Eurocontrol.

Il y a une différence chronologique entre les recettes et les dépenses. La Régie des Voies aériennes préfère Eurocontrol, alors que les recettes n'arrivent que plus tard. Dans le bilan total de la Régie des Voies aériennes il n'y a aucun poste négatif. Les recettes dépassent les dépenses.

Le rapport annuel du B.A.T.C. sera adressé aux membres de la Commission.

Dat is iets wat het commissielid niet begrijpt.

De Minister antwoordt dat de begrotingen 1990 en 1991 van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart zowel aan de ontvangsten- als aan de uitgavenzijde sterk de invloed ondergaan van de toepassing van de aan België opgelegde Europese slooppregeling.

Dit weerspiegelt zich in de ontvangsten en de uitgaven voor orde. Bij de ontvangsten worden onder meer de bedragen geboekt die overeenstemmen met de sloopprijzen die de schippers voor het betrokken jaar hebben betaald, evenals de bedragen van de aangegane leningen.

Aan de uitgavenzijde vindt men onder andere de aflossing van de leningen en de bedragen die aan de schippers betaald moeten worden als slooppremie.

Regie voor Maritiem Transport

Daar de Regie steeds buiten de regelingen gehouden werd die voor de autonome overheidsbedrijven werden getroffen, betekent dit dat zij specifieke kenmerken heeft.

Spreker wenst te weten hoe de toekomst van die instelling eruit ziet. Ze ontplooit drie activiteiten :

- ferrydienst, wat haar maatschappelijk doel is;
- ze levert personeel aan een gewestadministratie;
- ze herstelt boten.

Niets van dat alles is in de begroting terug te vinden. Wil men de Regie soms verkopen ?

Regie der Luchtwegen

Eurocontrol boekt 773 miljoen ontvangsten. Doch de uitgaven bedragen 1,3 miljard. Hoe is dit gebrek aan evenwicht te verklaren ?

Dat met geen woord gerept wordt over B.A.T.C., stoort het commissielid in het bijzonder.

Graag kreeg hij in dit verband het laatste jaarverslag. De Regie is een van de belangrijkste parastatale instellingen. Het is aangewezen de structuur ervan aan te passen.

Hij meent dat het overwicht van het privé-kapitaal niet te verenigen is met het openbaar karakter van de Regie der Luchtwegen en haar dochteronderneming B.A.T.C.

De Minister wenst eerst een aanvullend antwoord te verstrekken in verband met Eurocontrol.

Er is een chronologisch verschil tussen de ontvangsten en de uitgaven. De Regie der Luchtwegen verstrekt Eurocontrol een voorlopige financiering. De ontvangsten komen pas later. In de eindbalans van de Regie der Luchtwegen is geen enkele negatieve post te bespeuren. De ontvangsten overtreffen de uitgaven.

Er zal voor gezorgd worden dat de commissieleden het jaarlijks verslag van B.A.T.C. krijgen.

Quant à B.A.T.C., en ce qui concerne ses rapports avec la Régie des Voies aériennes pour le personnel, il s'agit d'un rapport de prestations de services.

Il est moins d'accord à l'égard du rapprochement de la Régie et de sa filiale.

Il pense plutôt qu'il faut persévérer dans le sens contraire. Jusqu'à présent rien ne permet de dire que la création de la B.A.T.C. ait eu un caractère négatif pour l'aéroport.

La Régie des Transports maritimes a bien trois centres de profit, qui malheureusement ne le sont plus guère dans la réalité. Il a toujours affirmé que la R.T.M. devait évoluer vers un statut du type Sabena, c'est-à-dire qu'elle dépende autant que possible du droit privé et travaille en collaboration avec des sociétés privées. Mais cela ne pourra se faire que sur le plan de la navigation, les autres activités devront être supprimées.

L'intervenant voudrait savoir pourquoi le Ministre postpose la nomination au poste de directeur de M. Muyldermans.

Le Ministre répond qu'il a simplement prolongé son mandat jusqu'à la fin de l'année, parce qu'il l'estimait le mieux placé pour négocier avec des partenaires possibles pour la R.T.M.

Il espère que tout sera réglé à ce moment-là et en informera la Commission.

Quant à la Caisse propre de Mutualité de la S.N.C.B., s'il est vrai qu'elle est moins chère que le système de l'I.N.A.M.I., elle est cependant chère pour la S.N.C.B. qui doit suppléer aux subsides de l'Etat pour combler le déficit de la Caisse, en prélevant sur ses propres comptes d'exploitation. Ce déficit ne peut être compensé par un autre poste. Cela reviendrait donc moins cher à la S.N.C.B. de passer dans le système de l'I.N.A.M.I.

L'intervenant estime que cela coûtera 500 millions de plus à l'I.N.A.M.I.

Le Ministre le pense aussi.

Pour la Sabena, le Ministre renvoie à la note politique pour les problèmes qu'elle va poser à très court terme. Les initiatives à prendre sont les suivantes :

— Nommer d'urgence un nouveau Président qui devra régler à la fois les problèmes financiers et les problèmes d'organisation internes de la Sabena.

— Dans le cadre des discussions en cours concernant la C.E.E., sur l'accord avec B.A. et K.L.M., doit se régler le problème du maintien ou non du monopole de la Sabena. Une des conditions que la Commission européenne met à l'approbation de cet accord est la libéralisation de notre politique vis-à-vis des autres compagnies de transport aérien.

Wat de betrekkingen tussen B.A.T.C. en de Regie der Luchtwezen inzake personeel betreft, gaat het vooral om dienstverlening.

Nauwere samenwerking tussen de Regie en haar dochteronderneming ziet hij niet zo goed zitten.

Hij denkt veeleer dat men in de andere zin moet werken. Tot op heden wijst niets erop dat de oprichting van B.A.T.C. een negatieve weerslag heeft gehad voor de luchthaven.

De Regie voor Maritiem Transport heeft drie zogenaamd winstgevendende sectoren, die dat echter in werkelijkheid niet meer zijn. Hij heeft steeds beweerd dat R.M.T. gaandeweg een soortgelijk statuut als Sabena moest krijgen, d.w.z. dat zij zoveel mogelijk een privaatrechtelijk karakter moest krijgen en moest samenwerken met particuliere maatschappijen. Maar dat kan alleen op het gebied van de zeevaart, de andere activiteiten zullen moeten worden afgestoten.

Spreker zou willen weten waarom de Minister de benoeming van de opvolger van de heer Muyldermans uitstelt.

De Minister antwoordt dat hij diens mandaat gewoon heeft verlengd tot het einde van het jaar, omdat hij van oordeel was dat hij het best geplaatst was om te onderhandelen met mogelijke partners van de R.M.T.

Hij hoopt dat op dat ogenblik alles geregeld zal zijn en hij zal de Commissie daarvan op de hoogte brengen.

Wat het eigen ziekenfonds van de N.M.B.S. betreft, is het juist dat die minder duur is dan het R.I.Z.I.V.-stelsel, maar toch duurder voor de N.M.B.S., die zelf geld moet bijleggen bovenop de Rijkssubsidies om het tekort van dat fonds aan te vullen, en daartoe geld moet onttrekken aan zijn eigen exploitatierekeningen. Dat tekort kan niet door een andere post worden gecompenseerd. Indien de N.M.B.S. dus zou overschakelen op het R.I.Z.I.V.-stelsel, zou zij minder duur zijn.

Spreker meent dat dit het R.I.Z.I.V. 500 miljoen extra zal kosten.

De Minister is het daarmee eens.

Voor Sabena verwijst de Minister naar de beleidsnota wat de problemen op korte termijn betreft. De initiatieven die moeten worden genomen, zijn de volgende :

— Dringend een nieuwe Voorzitter benoemen die zowel de financiële problemen als de problemen inzake interne organisatie van Sabena moet oplossen.

— In het kader van de besprekingen die aan de gang zijn met de E.E.G. over een akkoord met B.A. en K.L.M. moet het probleem worden geregeld van het al dan niet handhaven van het monopolie van Sabena. Een van de voorwaarden die de Europese Commissie stelt voor de goedkeuring van dit akkoord, is de liberalisering van ons beleid ten aanzien van andere luchtvaartmaatschappijen.

Le Ministre déposera prochainement un projet de loi modifiant le statut actuel de la Sabena, dans l'optique d'arriver le plus près possible du statut d'une S.A. normale. Elle pourra prendre des partenaires privés et plus précisément des partenaires belges.

D'autre part, il faudra bien supprimer le monopole de la Sabena pour lui permettre de collaborer librement avec d'autres partenaires de la C.E.E. (cf. Air Inter, en France).

Cela se fera vraisemblablement au cours du premier trimestre 1991.

Il reste en effet peu de temps pour réaliser la nouvelle tarification d'abonnement unique pour le train et le bus. Mais la S.N.C.B. et la S.N.C.V. affirment pouvoir y arriver pour le 1^{er} janvier 1991. Ils demandent cependant d'organiser en décembre une grande campagne d'information des usagers, pour leur faire connaître les avantages de cette nouvelle formule.

Il reste deux points de procédure à réaliser :

— l'avis de la Commission des Prix;

— l'avis du Conseil central de l'Economie sur le niveau du plafond en dessous duquel l'intervention des patrons est obligatoire, qui est attendu pour le 14 novembre prochain.

Après quoi le Ministre prendra sa décision.

Il signalera au Ministre du Budget la suggestion de modifier l'article 15 de la loi organique de la Cour des comptes du 29 octobre 1846;

En ce qui concerne les autorisations et certificats pour le transport de personnes, le Ministre est d'accord à une nuance près.

Si l'on adopte un système plus rigide on freinera les transports de travailleurs organisés par le patron de leur domicile à leur lieu de travail et la circulation routière ne pourra être désengorgée.

Un membre pose, à son tour, les trois questions suivantes :

1. Le pont Saint-Roch, qui enjambe les voies du chemin de fer à la sortie Est de la gare de Charleroi-Sud, a récemment été entièrement remplacé. Ce travail était nécessaire pour améliorer le faisceau de voies à la sortie Est de cette gare et réaliser effectivement la mise à quatre voies entre Charleroi-Sud et Châtelet.

Depuis plus de deux ans que ce pont est achevé, aucun travail n'a été entamé quant à l'aménagement du faisceau de voies. Or, les expropriations ont eu lieu

De Minister zal eerlang een wetsontwerp indienen tot wijziging van het huidige statuut van Sabena, met het doel die maatschappij een statuut te geven dat zeer dicht komt bij het statuut van een gewone N.V. Zij zou dus particuliere partners kunnen aantrekken, meer bepaald Belgische partners.

Anderzijds moet het monopolie van Sabena worden afgeschaft zodat de maatschappij vrij kan samenwerken met andere E.E.G.-partners (b.v. Air Inter in Frankrijk).

Dat zal waarschijnlijk in de loop van het eerste kwartaal 1991 gebeuren.

Er blijft inderdaad zeer weinig tijd over om de nieuwe tariefregeling voor het trein- en busabonnement in te voeren. De N.M.B.S. en de Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen zijn evenwel overtuigd dat dit tegen 1 januari 1991 kan. Zij vragen wel dat in december een grote informatiecampagne zou worden gevoerd om de gebruikers de voordelen van die nieuwe formule te leren kennen.

Nog twee procedurepunten moeten worden afgewerkt :

— het advies van de Prijzencommissie;

— het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven over de inkomensgrens beneden welke de bijdrage van de werkgevers verplicht is; dat advies wordt verwacht rond 14 november 1990.

Vervolgens zal de Minister beslissen.

Hij zal de Minister van Begroting op de hoogte brengen van : de suggestie om artikel 15 van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof te wijzigen;

Wat betreft de vergunningen en de getuigschriften voor het vervoer van personen, kan de Minister hiermee akkoord gaan op één uitzondering na.

Wanneer een te strak systeem wordt toegepast, wordt het collectief vervoer dat door de werkgever wordt georganiseerd tussen de woon- en de werkplaats afgeremd en wordt het probleem van de verkeersfiles niet opgelost.

Een ander lid stelt de drie volgende vragen :

1. De St. Rochbrug over de sporen aan de oostelijke uitgang van het station van Charleroi-Zuid, werd onlangs volledig vervangen. Dit werk was noodzakelijk om de sporenbundel aan de oostelijke uitgang van dit station te verbeteren en de spoorweg tussen Charleroi-Zuid en Châtelet tot vier sporen te verbreden.

Sedert meer dan twee jaar is de brug volledig af en is geen enkel werk meer uitgevoerd met het oog op de aanpassing van de sporenbundel. De onteigeningen

il y a déjà environ dix ans et une partie d'un quartier se trouve dans un état lamentable, la S.N.C.B. ayant procédé aux travaux d'élargissement de son faisceau de voies.

Où en est ce projet ? Dans quel délai peut-on espérer sa réalisation ? L'aménagement du faisceau de voies revêt une importance pour le trafic vers Charleroi-Sud et, au départ de Charleroi-Sud, sur la ligne Charleroi-Namur, étant donné le goulot actuel, qui provoque assez souvent des retards et des attentes et ne permet pas de desservir la totalité des voies en gare de Charleroi.

2. La ligne Charleroi-Erquelines-Maubeuge est une ligne internationale sur laquelle circule actuellement le trafic Paris-Cologne. Cette ligne doit être considérablement améliorée et le trafic doit pouvoir y être accéléré. Cela ne peut se faire qu'en remplaçant la plupart des ponts sur la Sambre. Des travaux d'amélioration ont déjà eu lieu, notamment en supprimant tous les passages à niveau et en les remplaçant par des passages supérieurs ou inférieurs. Quand les travaux d'amélioration de l'assiette de la voie et des ponts sur la Sambre seront-ils entrepris ? Quelle est la durée prévue de ces travaux ? Dans une perspective du T.G.V., cette liaison remplit son rôle parce qu'elle permettra de maintenir des liaisons internationales à une vitesse suffisante pour raccorder des villes d'importance moyenne.

3. La gare de triage de Monceau devrait pouvoir être allongée pour permettre les manœuvres se rapportant à la longueur actuelle des trains. Cela exige le déplacement de la gare de voyageurs de quelques centaines de mètres en direction de Charleroi. C'est d'autant plus important que le tracé du métro de Charleroi a déplacé le point d'arrêt et de raccordement entre celui-ci et la S.N.C.B., précisément en direction de Charleroi. Il est donc, tant pour les voyageurs que pour le trafic marchandises, de la plus grande importance que soit réalisé à bref délai un nouvel emplacement pour la gare de Marchienne, ce qui est une étape préliminaire et indispensable à l'allongement du faisceau de la gare de triage de Monceau. Quand ces travaux sont-ils prévus ? Quelle est la durée de ces travaux ?

Le Ministre répond ce qui suit :

1. La S.N.C.B. a étudié dans le passé un plan d'aménagement de la tête Est de la gare de Charleroi-Sud.

Ce plan n'a pas été réalisé, d'une part, à cause de contraintes budgétaires, d'autre part, par suite du délai de réalisation du nouveau pont Saint-Roch.

L'actualisation par la S.N.C.B. de ce plan d'aménagement est en cours. Cependant, les données relatives au trafic ferroviaire ont évolué sensiblement depuis l'étude du plan global d'aménagement.

hebben reeds tien jaar geleden plaatsgehad en een deel van een wijk ziet er erbarmelijk uit daar de N.M.B.S. begonnen is met de verbredingswerken.

Hoever staat dit project ? Wanneer zal het zijn uitgevoerd ? De aanpassing van de sporenbundel is belangrijk voor het verkeer naar Charleroi-Zuid en voor het verkeer op de lijn Charleroi-Namen waarvan Charleroi-Zuid het uitgangspunt is, daar we hier te maken hebben met een flessehals die vaak leidt tot vertragingen en wachttijden en het onmogelijk maakt alle sporen in het station van Charleroi te gebruiken.

2. De lijn Charleroi-Erquelines-Maubeuge is een internationale lijn op de verbinding Parijs-Keulen. Op die lijn moeten heel wat verbeteringen worden uitgevoerd en het verkeer moet er sneller kunnen verlopen. Dit kan enkel gebeuren door het merendeel van de bruggen over de Sambre te vervangen. Er werden reeds verbeteringswerken uitgevoerd. Zo werden bijvoorbeeld alle overwegen afgeschaft en vervangen door tunnels of overbruggingen. Wanneer zullen de verbeteringswerken aan de spoorweg en aan de bruggen over de Sambre worden aangevat ? Hoe lang zullen ze duren ? Met het oog op de S.S.T. is die verbinding van groot belang omdat zij het mogelijk maakt relatief snel een internationale verbinding tot stand te brengen en tegelijkertijd middelgrote steden te bedienen.

3. Het rangeerstation van Monceau zou moeten worden verlengd om de lange treinen van tegenwoordig te kunnen laten manoeuvreren. Daarvoor is het nodig het reizigersstation enkele honderden meters in de richting van Charleroi te verplaatsen. Dat is zeer belangrijk omdat volgens het metrotracé het aansluitingspunt tussen de metro te Charleroi en de N.M.B.S., precies in de richting van Charleroi verplaatst werd. Zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer is het dus van het allergrootste belang dat er op korte termijn een nieuwe vestigingsplaats voor het station van Marchienne komt. Dat is een eertse en noodzakelijke vereiste voor de verlenging van de sporenbundel van het rangeerstation van Monceau. Voor wanneer zijn die werken gepland ? Hoe lang zullen ze duren ?

De Minister geeft het volgende antwoord :

1. De N.M.B.S. heeft in het verleden een inrichtingsplan bestudeerd voor de oostingang van het station Charleroi-Zuid.

Dit plan werd niet uitgevoerd, enerzijds ingevolge de budgettaire beperkingen, anderzijds als gevolg van de realisatietermijn van de nieuwe St. Rochbrug.

Het aanpassen van dit inrichtingsplan door de N.M.B.S. is aan de gang. Nochtans zijn de gegevens in verband met het spoorverkeer in ruime mate geëvolueerd sinds de studie van het globale inrichtingsplan.

Au stade actuel, il est prématuré d'esquisser un planning des travaux.

2. Il n'y a aucun lien entre l'état des ouvrages d'art et la vitesse de référence actuelle de la ligne Charleroi-Erquelines; cette vitesse est principalement liée à la configuration du tracé proprement dit.

Compte tenu de la vétusté de certains ouvrages d'art à tablier métallique et de leur capacité portante insuffisante pour écouler le trafic marchandises de l'avenir, la S.N.C.B. envisage de renouveler ceux-ci pendant la période s'étalant de 1992 à 2000. Ce long laps de temps se justifie par le nombre important d'ouvrages à remplacer et par la nécessité de travailler en phases pour assurer à tout moment pendant les travaux le trafic ferroviaire sur cet axe.

A noter que le renouvellement de ces ouvrages d'art ne permettra pas d'augmenter la vitesse de référence de la ligne pour le trafic voyageurs.

Travaux prévus à la voie:

1992: Renouvellement des rails — voie vers Charleroi, du km 103,6 au km 114,8 (de Landelies à Lobbes).

1993: Criblage de ballast, voie vers Erquelines, du km 115,18 au km 125,4 (de Lobbes à Erquelines) — voie vers Charleroi, du km 114,8 au km 125,3.

1994: Renouvellement traverses, voie vers Erquelines, du km 115,18 au km 125,8 (16 660 traverses).

1995: Renouvellement traverses, voie vers Charleroi, du km 114,8 au km 125,3 (17 500 traverses).

3. Le projet de déplacement de la gare S.N.C.B. de Marchienne-au-Pont concerne essentiellement les travaux du métro lesquels comportaient au départ une infrastructure importante (moyens de correspondance train-métro pour les voyageurs, parkings, déplacement de voiries) au croisement de la ligne S.N.C.B.

Actuellement, la S.T.I.C. réalise sous la ligne S.N.C.B. un ouvrage d'art permettant, sans plus, le passage d'une nouvelle ligne métro à double voie.

La S.N.C.B. n'envisage d'étudier le déplacement de la gare de Marchienne-au-Pont que si la S.T.I.C. reprend son programme important d'infrastructure.

Un autre membre pose les questions suivantes:

1. T.G.V.

Le planning prévu pour le passage du T.G.V. à Lembeek (Hal) est inacceptable. L'investissement complémentaire qu'il faudrait réaliser pour faire pas-

Het is voorbarig om in het huidige stadium een werkplanning te schetsen.

2. Er is geen enkel verband tussen de staat van de kunstwerken en de actuele referentiesnelheid van de lijn Charleroi-Erquelines; deze snelheid is voornamelijk gebonden aan de configuratie van het eigenlijke tracé.

Rekening houdend met de ouderdom van sommige kunstwerken met metalen liggers en hun onvoldoende draagvermogen om het goederenverkeer in de toekomst te verwerken, overweegt de N.M.B.S. deze te vernieuwen tijdens de periode gaande van 1992 tot 2000. Deze lange tijdsspanne vindt haar rechtvaardiging in het belangrijk aantal te vervangen kunstwerken en wegens de noodzaak in fasen te werken om, tijdens de werken, het spoorverkeer te allen tijde te verzekeren.

Op te merken valt dat de vernieuwing van deze kunstwerken de verhoging van de referentiesnelheid van de lijn voor reizigersverkeer niet mogelijk zal maken.

Voorziene werken aan het spoor:

1992: Sporen — vernieuwing — spoor naar Charleroi van km. 103,6 tot 114,8 (van Landelies tot Lobbes).

1993: Ziften van ballast, spoor naar Erquelines van km. 115,18 tot 125,4 (van Lobbes tot Erquelines) — spoor naar Charleroi van km. 114,8 tot 125,3.

1994: Vernieuwen van dwarsliggers, spoor naar Erquelines, km. 115,18 tot 125,8 (16 600 dwarsliggers).

1995: Vernieuwen van dwarsliggers, spoor naar Charleroi, km. 114,8 tot 125,3 (17 500 dwarsliggers).

3. Het ontwerp tot verplaatsing van het N.M.B.S.-station van Marchienne-au-Pont betreft voornamelijk de metro-werken die bij de aanvang een belangrijke infrastructuur vereisen (aansluitingsmogelijkheden trein-métro voor de reizigers, parkeerterreinen, verplaatsing van wegen) bij de kruising met de N.M.B.S.-lijn.

Momenteel realiseert de «S.T.I.C.» onder de N.M.B.S.-lijn een kunstwerk dat, zonder meer, de doorgang van een nieuwe dubbelsporige metrolijn mogelijk zal maken.

De N.M.B.S. overweegt de verplaatsing van het station van Marchienne-au-Pont slechts te bestuderen indien de S.T.I.C. haar belangrijk infrastructuurprogramma overneemt.

Een ander lid vraagt wat volgt:

1. S.S.T.

De voorziene planning voor de S.S.T. te Lembeek (Halle) kan toch niet. Naar zijn overtuiging is de bijkomende investering om ondergronds te gaan

ser le T.G.V. sous terre est justifié lorsque l'on constate de quelle manière les générations actuelles et futures sont hypothéquées. Quel est à cet égard le point de vue du Ministre? Peut-on encore négocier avec la S.N.C.B.?

Le Ministre déclare que la commune de Lembeek est traversée à la fois par la chaussée de Mons et la ligne ferroviaire. Cette dernière comporte quatre passages inférieurs et/ou supérieurs et ne constitue donc pas un obstacle pour les déplacements locaux.

Les travaux d'infrastructure projetés par la S.N.C.B. dans le cadre du T.G.V. comprennent entre autres :

- le maintien de la « Weerstandsstraat » comme entrée principale vers le centre pour les cyclistes et les voitures automobiles;

- l'adaptation des deux autres passages supérieurs qui permettra dans l'avenir d'écarter le trafic lourd du centre;

- l'amélioration ou le renouvellement du passage souterrain existant.

Il faut également tenir compte du fait que l'aménagement de toutes les voies en souterrain hypothèque non seulement le trafic ferroviaire mais, de plus, entraîne un nombre plus important d'expropriations, un délai d'exécution plus long et une augmentation des coûts.

Globalement, ces travaux amélioreront donc les relations de circulation dans Lembeek.

Il est à remarquer que le passage du T.G.V. à Lembeek se fera à un maximum de 200 km/h. A cette vitesse, le matériel T.G.V. provoque moins de bruit que les trains actuels.

Il a d'ailleurs chargé la S.N.C.B. d'associer étroitement les administrations locales à l'élaboration du plan concret, ce qui a déjà donné lieu en différents endroits à des modifications heureuses des plans initiaux de la S.N.C.B.

En outre, il a proposé au Conseil des Ministres de créer un fonds devant permettre à la S.N.C.B. de financer, en concertation avec les communes où le T.G.V. passera, des travaux d'adaptation qui doivent permettre une meilleure intégration de l'infrastructure T.G.V. dans l'environnement immédiat.

La concertation, qui doit avoir lieu dans le cadre de l'adaptation physique du projet T.G.V., n'en est, en fait, encore que dans sa phase initiale. L'administration communale de Hal a d'ailleurs demandé elle-même à un bureau d'étude d'examiner le problème du passage du T.G.V. à Lembeek.

verantwoord, als men vaststelt hoezeer de huidige en komende generaties daar worden gehypothekeerd. Wat is de zienswijze van de Minister? Kan nog gepraat worden met de N.M.B.S.?

De Minister antwoordt dat de gemeente Lembeek terzelfdertijd wordt doorsneden én door de steenweg naar Bergen én door de spoorlijn. Deze laatste omvat vier onder- of overbruggingen en belet dus geenszins de lokale verplaatsingen.

De door de N.M.B.S. geplande infrastructuurwerken in het kader van de S.S.T. omvatten onder andere :

- het behoud van de Weerstandsstraat als voornaamste invalsweg voor de fietsers en de auto's naar het centrum;

- de aanpassing van de twee andere overbruggingen waardoor in de toekomst het zware verkeer uit het centrum kan worden geweerd;

- de verbetering of de vernieuwing van de bestaande ondergrondse doorgang.

Er dient eveneens rekening mee gehouden te worden dat de ondergrondse aanleg van al de sporen niet alleen het spoorverkeer hypothekeert maar, meer nog, het aantal onteigeningen doet toenemen, een langere uitvoeringstermijn vergt een verhoging van de kostprijs.

Deze werken zullen de verkeersrelaties binnen Lembeek dus globaal genomen verbeteren.

Er dient opgemerkt dat de doortocht van de S.S.T. in Lembeek met een snelheid van maximum 200 km per uur zal gebeuren, met deze snelheid veroorzaakt het S.S.T.-materieel minder geluid dan de huidige treinen.

Hij heeft de N.M.B.S. trouwens opdracht gegeven om bij het uitwerken van de concrete plannen de plaatselijke besturen nauw te betrekken, wat trouwens reeds op meerdere plaatsen tot gunstige wijzigingen van de oorspronkelijke N.M.B.S.-plannen heeft geleid.

Bovendien heeft hij aan de Ministerraad voorgesteld een fonds op te richten dat de N.M.B.S. in staat moet stellen om, in overleg met de gemeenten die de S.S.T. over hun grondgebied krijgen, aanpassingswerken te financieren die een betere integratie van de S.S.T.-infrastructureur in de onmiddellijke omgeving mogelijk moeten maken.

Het overleg, dat in het kader van de fysieke aanpassing van het S.S.T.-project moet gebeuren, is in feite nog maar in zijn beginstadium. Het stadsbestuur van Halle heeft trouwens zelf een studiebureau verzocht de problematiek van de doortocht te Lembeek te onderzoeken.

Le problème de Lembeek n'est pas un cas isolé et toute solution, de même que l'aspect financier, devra être considérée dans une perspective plus large.

Selon le Ministre, il convient d'attendre que toutes les propositions aient été minutieusement mises au point avant de pouvoir examiner les différentes solutions proposées en connaissance de cause et avec les meilleures chances de réussite possibles, et ce en collaboration avec toutes les parties concernées.

2. La complémentarité du transport en commun

Existe-t-il des accords concrets, par exemple entre la S.N.C.B. et la *Vlaamse Vervoermaatschappij* en vue de la réalisation de cette complémentarité ?

Quelles sont les mesures envisagées pour inciter les automobilistes à effectuer ne fût-ce qu'une partie de leurs déplacements journaliers domicile-travail en transports publics ? S'occupe-t-on, dans le cadre de la stimulation de l'utilisation des transports publics, de la qualité du transport en amont et en aval et du confort des piétons et des cyclistes attendant le transport public ?

Le Ministre répond que l'amélioration de la complémentarité entre les modes de transport est un moyen de rendre ceux-ci de nouveau plus attrayants.

La Conférence interministérielle pour les Communications et l'Infrastructure en a déjà reconnu la signification et vient de charger un groupe de travail de revoir la convention pour la coordination train-bus conclue en 1980 entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V., en tenant compte des nouvelles structures administratives et industrielles issues de la régionalisation, et d'améliorer sur le plan technique la coordination train-bus avec les moyens informatiques disponibles.

Par ailleurs, il a été posé comme principe que les abonnements mixtes S.N.C.B.-S.N.C.V. doivent être maintenus.

Les équipements destinés aux déplacements avec correspondance seront également soignés grâce aux efforts de modernisation des gares et de leurs environs.

La S.N.C.B. et les pouvoirs locaux en ont, à son avis, sousestimés l'importance dans le passé.

Une solution donnant entière satisfaction ne sera trouvée que par la coopération entre la S.N.C.B. et les communes en vue d'améliorer les équipements aux

De Lembeekse problematiek is geen alleenstaand geval en elke oplossing zal in een ruimer perspectief, met inbegrip van het financiële aspect, bekeken moeten worden.

Het ogenblik dat alle voorstellen grondig uitgewerkt zijn, lijkt volgens de Minister het geschikte tijdstip om, met kennis van zaken en met grote kans tot welslagen, samen met de betrokken partijen, de oplossingen voor de Lembeekse problemen te onderzoeken.

2. De complementariteit van het openbaar vervoer

Bestaan er concrete afspraken tussen, bijvoorbeeld, de N.M.B.S. en de Vlaamse Vervoermaatschappij om deze complementariteit te verwezenlijken ?

Welke maatregelen worden overwogen om de automobilisten er toe aan te zetten, ten minste een deel van hun dagelijkse woon-werkverplaatsing met het openbaar vervoer uit te voeren ? Wordt, in het kader van het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, aandacht besteed aan de kwaliteit van het voor- en natransport en het wachtcomfort van de voetgangers en de fietsers ?

De Minister antwoordt dat het verbeteren van de complementariteit tussen de vervoerbewijzen een belangrijk middel is om het openbaar vervoer opnieuw aantrekkelijker te maken.

De Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur heeft de betekenis ervan reeds onderkend, en gaf zopas opdracht aan een werkgroep om de bestaande conventie van 1980 tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. voor de coördinatie trein-bus te herzien, rekening houdend met de nieuwe administratieve en bedrijfsstructuren als gevolg van de regionalisering, maar ook met de beschikbare informaticamiddelen om de coördinatie trein-bus ook op het technische vlak beter te verzorgen.

Daarnaast werd ook vooropgezet dat de gemengde abonnements N.M.B.S.-N.M.V.B. voor de toekomst behouden dienen te worden.

Binnen het kader van de inspanning tot modernisering van de stations en stationsomgevingen zal ook de zorg voor de voorzieningen ten behoeve van de reizigers die wachten op een aansluiting, een bijzondere aandacht krijgen.

Hij meent dat op dit punt, in het verleden, niet alleen de N.M.B.S. maar ook de lokale besturen onvoldoende het belang daarvan hebben ingezien.

Een oplossing die volledige voldoening geeft zal slechts tot stand kunnen komen wanneer de N.M.B.S. en de gemeenten samenwerken om niet

gares et arrêts des transports en commun, et de rendre les voies d'accès aux différents moyens de transport plus fluides, plus sûrs et plus confortables.

Le même membre pose encore les questions suivantes :

3. La Régie des Voies aériennes

L'adaptation et l'extension de l'aéroport de Bruxelles-National se font en grande partie à l'initiative et sous le contrôle de la R.V.A.

Le Ministre peut-il fournir un aperçu de tous les travaux réalisés dans ce cadre sous la direction et la gestion de la R.V.A. ? Les travaux de différente nature ont-ils tous été adjugés publiquement. Dans la négative, pourquoi pas ?

En ce qui concerne les articles d'usage courant et/ou les articles de consommation, c'est la R.V.A. qui établit les cahiers des charges. Dans bien des cas, l'on applique le système de l'adjudication restreinte. Pourquoi n'applique-t-on pas le système de l'adjudication publique ? Y a-t-il un contrôle suffisant des biens livrés après l'adjudication ? Il aimerait savoir comment se déroule exactement la procédure, dès le début.

Le Ministre réplique que pour l'extension de l'aéroport de Bruxelles-National, tous les travaux d'infrastructure dans l'aéroport seront exécutés et financés par la R.V.A. et notamment : l'aménagement de parkings pour avions (aires de stationnement), nouvelle aire taxis, la prolongation du tunnel sous la piste de décollage 07L/25R, les conduites d'écoulement des eaux, les gaines et le balisage et cela pour un montant actuellement estimé à 4,5 milliards.

La procédure d'adjudication publique a été appliquée avec publication dans le journal des Communautés européennes. Certains de ces travaux, par exemple, la prolongation du tunnel ou les parkings pour avions, ont été adjugés entre-temps en application de cette procédure.

Par ailleurs, la loi du 14 juillet 1976 relative aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services, dispose en son article 9 que c'est l'autorité compétente qui choisit la procédure d'attribution du marché.

L'arrêté ministériel du 4 mai 1983 relatif aux délégations de pouvoir en matière de passation et d'exécution des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, traite de la délégation de cette compétence.

La R.V.A. suit en principe une procédure publique. Pour l'achat de produits spécialisés. La R.V.A. suivra une procédure restreinte moyennant consultation

alleen de voorzieningen aan de stations en haltes van het openbaar vervoer te verbeteren, maar ook de toegangswegen voor de verschillende middelen van voor- en natransport vlotter, veiliger en ook comfortabeler te maken.

Hetzelfde lid stelt nog de volgende vragen :

3. De Regie der Luchtwegen

De aanpassing en uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal gebeurt in grote mate op initiatief en onder controle van de R.L.W.

Kan de Minister een overzicht geven van alle desbetreffende werken die er onder de leiding en beheer van de R.L.W. worden uitgevoerd ? Werden alle werken van diverse aard bij openbare aanbestedingen toegevoegd ? Zo neen, waarom niet ?

Wat de eigen gebruiks- en/of verbruiksartikelen betreft, is de R.L.W. de opsteller van de bestekken. Veelvuldig wordt de beperkte aanbestedingsvorm voorzien. Waarom niet de openbare ? Bestaat na elke aanbesteding voldoende nazicht en controle van de geleverde goederen ? Graag vernam hij hoe precies hier van in den beginne de procedure verloopt.

De Minister wijst erop dat voor de uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal de R.L.W. alle infrastructuurwerken binnen de luchthaven zal uitvoeren en financieren; nl. aanleg van: parkeerplaatsen voor vliegtuigen (stationeervloer), nieuwe taxiwegen, de verlenging van de tunnel onder de opstijgbaan 07L/25R, waterafvoerleidingen, kokers en bebakening en dit alles voor een bedrag dat momenteel op 4,5 miljard frank wordt geraamd.

Voor al deze werken werd en wordt de procedure van openbare aanbesteding (met bekendmaking in het Europees Publikatieblad) toegepast. Sommige van deze werken, bv. de verlenging van de tunnel of de parkeerplaatsen voor vliegtuigen, werden inmiddels reeds met toepassing van deze procedure toegewezen.

Anderzijds bepaalt de wet van 14 juli 1976 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, levering en diensten onder artikel 9 dat het de bevoegde overheid is die de procedure voor het gunnen van een opdracht kiest.

Het ministerieel besluit van 4 mei 1983 regelt het overdragen van bevoegdheid inzake de gunning en de uitvoering van de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten.

In principe volgt de R.L.W. een openbare procedure. Voor aankopen van gespecialiseerde producten zal de R.L.W. een beperkte procedure volgen

d'un grand nombre de fournisseurs en puissance. L'entrepreneur intéressé est inscrit sur la liste des firmes, sur simple demande.

Après livraison, tous les produits sont minutieusement contrôlés par le fonctionnaire dirigeant avant paiement de la facture.

4. La sécurité routière

La surveillance du trafic est essentielle pour faire respecter les règles de la circulation.

L'intervenant a cependant l'impression que la police locale (communale) fait de temps en temps défaut pour des raisons compréhensibles.

Le Ministre n'estime-t-il pas que la police communale devrait bénéficier d'une certaine part du produit des amendes pour les multiples prestations qu'elle assure ?

Il ne faut cependant pas pour autant distribuer des amendes à tire-larigot.

Quel est le point de vue du Ministre à ce sujet ?

Le Ministre déclare que l'organisation de la police communale est de la compétence de son collègue le Ministre de l'Intérieur, qui s'attache actuellement à la renforcer. La surveillance du trafic dans les communes et plus particulièrement dans les agglomérations est une des missions principales de la police.

Pour ce qui concerne l'équipement des services de police, un mécanisme de subvention du Ministère de l'Intérieur rembourse l'équipement, en tout ou en partie, sur la base d'une nomenclature déterminée. Le ratio de vitesse est, par exemple, aussi repris dans celle-ci.

Ce mécanisme de subvention constitue donc un système de compensation par lequel le produit des amendes de la circulation dressées par les communes peut refluer vers elles.

En ce qui concerne le règlement sur le stationnement, par contre, la commune est elle-même responsable de la tarification de l'utilisation de son espace public.

Le stationnement et sa politique peuvent être considérés comme des affaires typiquement communales, étant donné qu'elles déterminent aussi l'accessibilité et la viabilité du centre de la commune. Il faut donc laisser cette question de la tarification entièrement aux communes de manière à réaliser les objectifs de la politique communale de stationnement par une tarification progressive combinée à une surveillance efficace de la circulation.

na raadpleging van een ruim aantal potentiële leveranciers. Een geïnteresseerde aannemer wordt op zijn eenvoudig verzoek op de lijst der firma's ingeschreven.

Na levering worden alle producten uitvoerig gekeurd door de leidende ambtenaar vooraleer tot de betaling van de factuur over te gaan.

4. De verkeersveiligheid

Het verkeerstoezicht is essentieel om de verkeersregels te doen naleven.

Toch heeft spreker de indruk dat de lokale (gemeentelijke) politie het af en toe om begrijpelijke redenen laat afweten.

Meent de Minister niet dat de gemeentelijke politie, voor de door haar veelvuldig geleverde prestaties een deel van de boeteopbrengst zou moeten kunnen krijgen ?

Er mag echter aan geen uit de hand lopende beboeting gedaan worden.

Hoe staat de Minister hier tegenover ?

De Minister verklaart dat de organisatie van de gemeentelijke politie tot de bevoegdheid behoort van zijn collega, de Minister van Binnenlandse Zaken, die op dit ogenblik werkt aan een versterking van de gemeentelijke politie. Het verkeerstoezicht in de gemeenten en meer bepaald in de bebouwde kom is daarbij één van de hoofdpodochten van de politie.

Wat de uitrusting van de politiediensten betreft, bestaat er het subsidiëeringsmechanisme van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, waarbij, op basis van een bepaalde nomenclatuur de uitrusting gedeeltelijk of zelfs geheel wordt terugbetaald. In deze nomenclatuur is bijv. ook de snelheidsradar opgenomen.

Via dit subsidiëeringsmechanisme bestaat er bijgevolg een compensatiesysteem, volgens hetwelk de opbrengst van de verkeersboeten, die door de gemeenten worden opgelegd, kunnen terugvloeien.

Daartegenover staat de gemeente zelf in, voor wat de parkeerreglementering betreft, voor de tarifiering van het gebruik van haar openbare ruimte.

Het parkeren en het parkeerbeleid kan als een typische gemeentelijke aangelegenheid worden beschouwd, aangezien dit medebepalend is voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gemeentelijke centrum. Deze aangelegenheid kan op het gebied van de tarifiering dan ook volledig aan de gemeenten worden overgelaten zodat via progressieve tarifiering in combinatie met een efficiënt verkeerstoezicht, de doelstellingen van het gemeentelijk parkeerbeleid worden bereikt.

Un système, comme celui à deux tarifs de Courtrai que de nombreuses communes ont déjà instauré, permet de financer cette surveillance du trafic.

— Le membre ne peut s'empêcher de croire qu'en général, l'agressivité au volant (de tous les usagers de la route) s'accroît. Les excès de vitesse font partie du comportement ordinaire du conducteur.

Il estime malgré tout devoir remarquer, en sa qualité d'automobiliste régulier, que les poids lourds sont très loin de montrer l'exemple en ce qui concerne le respect des limitations de vitesse.

Le Ministre en a-t-il la moindre notion ?

Ne peut-on pas envisager des mesures spécifiques ?

Le Ministre estime que l'attitude peu positive des automobilistes envers les poids lourds s'explique sans aucun doute par la place que ces derniers occupent et l'énergie cinétique qu'ils développent. Cette impression est encore renforcée lorsque ces poids lourds circulent à vitesse élevée. Il est clair qu'ils doivent respecter les limitations de vitesse qui leur sont imposées et ils sont donc aussi verbalisés.

En vue d'un contrôle plus efficace des vitesses des poids lourds, la gendarmerie disposera bientôt de nouveaux radars de vitesse capables de distinguer les sortes de véhicules.

Au niveau européen, l'on parle à présent de l'instauration d'un limiteur de vitesse pour poids lourds et autocars.

— En ce qui concerne le parage de longue durée de camions dans les centres bâtis, l'intervenant estime qu'on pourrait prendre des mesures. Et c'est très compréhensible.

Mais cela soulève des problèmes pour les administrations communales qui doivent malgré tout veiller à aider les nombreux transporteurs indépendants à trouver une aire de parage.

Cela n'est pas toujours évident ni possible.

Qu'en pense le Ministre ?

Pour le Ministre, on peut affirmer fondamentalement que les poids lourds n'ont pas leur place sur la voie publique. En tant que matériel industriel, ils doivent être au siège de l'entreprise de transport, du moins lorsqu'ils ne sont pas en route. Il faut, en outre, pouvoir enrayer leur présence dans les zones d'habitation où la qualité du cadre de vie doit avoir la priorité.

Bien que le stationnement de longue durée soit limité à 6 heures et peut même être prohibé par un panneau de zone, la réglementation permet d'interven-

Dergelijk systeem (zoals het tweetariefensysteem van Kortrijk, dat in tal van gemeenten eveneens werd ingevoerd) laat tevens toe om dit verkeerstoezicht te financieren.

— Spreker kan zich niet van de indruk ontdoen dat, de agressiviteit in het verkeer (van alle weggebruikers) in het algemeen toeneemt. De overdreven snelheid behoort tot het gewone verkeersgedrag.

Toch meent hij als regelmatig autoweggebruiker, te moeten opmerken dat de zware vrachtovervoerders, allesbehalve een voorbeeld zijn inzake respect voor de snelheidsregels.

Heeft de Minister hier enig zicht op ?

Kunnen hier geen specifieke maatregelen overwogen worden ?

De Minister meent dat de weinig positieve houding van de automobilisten tegenover de aanwezigheid van vrachtwagens op de weg ongetwijfeld te verklaren is door de plaats die de vrachtwagens innemen en de kinetische energie die ze ontwikkelen. Deze indruk wordt nog versterkt wanneer de vrachtwagens tegen hoge snelheid rijden. Het is duidelijk dat ook de vrachtwagens de voor hen geldende snelheidsbeperkingen moeten naleven en zij worden dan ook geverbaliseerd.

Teneinde de snelheidscontroles op vrachtwagens efficiënter te doen verlopen, zal de rijkswacht eerlang over nieuwe snelheidsradars beschikken, die in staat zullen zijn om een onderscheid te maken tussen verschillende soorten voertuigen.

Op Europees niveau wordt op dit ogenblik gepraat over de invoering van de snelheidsbegrenzer voor vrachtwagens en autocars.

— Wat het lang parkeren van zware vrachtwagens in de bebouwde kom betreft, zouden — aldus spreker — maatregelen genomen kunnen worden. Alle begrip hiervoor.

Maar er rijzen problemen voor de gemeentebesturen, die de soms vele zelfstandige vrachtovervoerders toch moeten helpen aan parkeergelegenheden.

Dat is niet altijd evident of mogelijk.

Wat denkt de Minister ervan ?

Volgens de Minister kan men fundamenteel stellen dat zware vrachtwagens niet op de openbare weg thuishoren. Als bedrijfsmaterieel horen zij thuis in het bedrijf van de vervoerfirma, tenminste wanneer zij niet onderweg zijn. Bovendien moeten zij kunnen geweerd worden in de woongebieden, waar de verkeersleefbaarheid prioriteit moet hebben.

Hoewel het langparkeren wordt beperkt tot 6 uur en door een zonebord zelfs kan worden verboden, laat de reglementering evenwel toe om op bijzondere

nir d'une manière particulière, par exemple, par une réglementation locale de stationnement ou en envoyant les poids lourds vers un parking tout proche.

Les communes recevront une circulaire sur les directives en la matière.

Enfin, un membre pose encore une question au sujet des diverses dépenses, par section du budget général des Dépenses 1991.

Est-il possible d'obtenir un aperçu des dépenses par division, compte tenu du fait que le chapitre relatif aux Communications et Travaux publics est actuellement incomplet ?

Au sujet des différentes dépenses par division, le Ministre renvoie le membre au budget administratif du Département qui sera déposé bientôt. Une subdivision par activité figure aux pages 501 à 506 du projet du tableau des crédits.

B. INFRASTRUCTURE

I. Exposé du Secrétaire d'Etat

L'introduction sera principalement consacrée aux profonds changements qu'ont connu, suite à la régionalisation, l'ancien département des Travaux publics et le seul organisme parastatal resté national, à savoir la Régie des Bâtiments. Une attention toute particulière sera, en outre, consacrée à l'impact de ces changements sur le budget proposé pour l'année 1991. Il s'agit des changements suivants :

1° Il résulte de la loi-programme du 22 décembre 1989, réglant le transfert des missions, du personnel et des ressources de l'Administration des Bâtiments à la Régie des Bâtiments, que l'ancienne division 54 (Administration des Bâtiments) de l'ancienne section 35 (Travaux publics) ne figure plus dans le budget 1991. L'allocation de la dotation de la Régie s'opère désormais via la nouvelle division 56 (Infra-structure).

2° En vertu de la loi du 26 juin 1990 relative à certains organismes publics, le Fonds des Routes sera supprimé. Le personnel et les compétences du Fonds des Routes qui n'ont pas été régionalisés, sont transférés au département et à la Régie des Bâtiments. Le budget 1991 du Fonds des Routes est seulement mentionné pour mémoire et ne prévoit plus de crédits.

A la nouvelle division 58 (charges du passé), un crédit dissocié à concurrence de 5 028 millions de francs d'engagements et de 3 900 millions de francs d'ordonnancements est prévu afin de pouvoir faire face aux paiements qui restent à effectuer en matière d'investissements pour le Fonds des Routes. L'attention est attirée sur le fait que les 5 028 millions de

wijze op te treden, b.v. door een plaatselijke parkeerreglementering of door de vrachtwagens te verwijzen naar een parkeerplaats in de onmiddellijke nabijheid.

Een omzendbrief zal aan de gemeenten worden gestuurd met richtlijnen ter zake.

Tot slot stelt een lid nog een vraag i.v.m. de verschillende uitgaven per afdeling van de Algemene Uitgavenbegroting 1991

Is het vooralsnog mogelijk de verschillende uitgaven per afdeling te verkrijgen, vermits het stuk betreffende Verkeerswezen en Openbare Werken momenteel onvolledig is ?

In verband met de verschillende uitgaven per afdeling verwijst de Minister het lid naar de administratieve begroting van het Departement welke weldra zal worden ingediend. Een onderverdeling per activiteit is terug te vinden in het ontwerp van krediettabel op de bladzijden 501 tot 506.

B. INFRASTRUCTUUR

I. Inleidende uiteenzetting van de Staatssecretaris

De inleiding zal voor een groot gedeelte gewijd zijn aan de omwentelingen die het ex-departement van Openbare Werken en de enige parastatale instelling die nog nationaal blijft, nl. de Regie der Gebouwen, na de regionalisering hebben meegemaakt, alsook, en dit in het bijzonder, de invloed die deze grondige wijzigingen hebben gehad op de voorgestelde begroting voor 1991. Het gaat om volgende wijzigingen :

1° De programmawet van 22 december 1989, die de overdracht regelt van de taken, personeelsleden en middelen van het Bestuur der Gebouwen naar de Regie der Gebouwen, heeft tot gevolg dat de vroegere afdeling 54 (Bestuur Gebouwen) van de vroegere sectie 35 (Openbare Werken) niet meer bestaat in de begroting 1991. De toekenning van de dotatie aan de Regie gebeurt via de nieuwe afdeling 56 (Infrastructuur).

2° Ingevolge de wet van 26 juni 1990 betreffende sommige openbare instellingen wordt het Wegenfonds afgeschaft. Het personeel en de bevoegdheden die niet werden geregionaliseerd, werden verdeeld over het departement en de Regie der Gebouwen. De begroting van het Wegenfonds bestaat voor 1991 enkel nog *pro memorie* en bevat geen kredieten meer.

Bij de nieuwe afdeling 58 (lasten van het verleden) werd voorzien in een gesplitst krediet ten bedrage van 5 028 miljoen frank vastleggingen en 3 900 miljoen frank ordonnancements om de resterende betalingen van investeringen voor het Wegenfonds te kunnen uitvoeren. De aandacht wordt erop gevestigd dat de 5 028 miljoen frank vastleggingen geen nieuwe zijn,

francs d'engagements ne constituent pas des engagements nouveaux, mais sont des engagements du Fonds des Routes datant d'avant le 1^{er} janvier 1989 et qui sont inscrits au budget du département pour pouvoir faire face à ces paiements restants.

Le service financier des emprunts figurant jadis dans le budget du Fonds des Routes est repris par la Dette publique.

3^o Le service financier de la quasi-totalité des emprunts autres que ceux du Fonds des Routes, tels ceux relatifs au logement social et à la S.A. Canal et installations maritimes de Bruxelles, est également repris par la Dette publique. Il en résulte que le budget du nouveau département sera nettement plus transparent à l'avenir.

4^o Par arrêté royal du 27 juin 1990, il est créé, à partir du 1^{er} juillet 1990, un Ministère des Communications et de l'Infrastructure par la fusion des parties restées nationales de l'ancien département des Communications et de celui des Travaux publics.

Dans une première phase d'intégration de ces deux départements et après transfert d'une majeure partie à la Régie des Bâtiments, les anciennes divisions 51 (Voies hydrauliques et Bureau des Ponts), 52 (Routes) et une partie de la division 54 (Electricité et Electromécanique) ont été regroupées à la division 56 (Infrastructure). D'autre part, l'Office central des Fournitures ne figure plus dans l'ancienne division 40, mais dans la nouvelle division 57. Les charges du passé (Routes, Voies hydrauliques, Ports, à l'exclusion des charges financières) ainsi que celles des Communications sont regroupées à la nouvelle division 58.

Sont donc prévues pour le secteur des Travaux publics les divisions suivantes :

Division 11: Cabinet;

Division 41: Services généraux (ancienne division 40);

Division 55: Administration de l'Intervention financière et de la Gestion;

Division 56: Administration de l'Infrastructure;

Division 57: Bureau central des Fournitures;

Division 58: Charges du passé (y compris celles des Communications).

Suite à toutes ces modifications, la comparaison avec les années précédentes est très difficile et requiert dès lors une grande circonspection. Le tableau comparatif (voir annexe) relatif aux années 1989-1990-1991 a été établi sur la base des divisions et programmes visés ci-avant.

maar vastleggingen van vóór 1 januari 1989 van het Wegenfonds, die bij het departement worden ingeschreven teneinde de resterende betalingen te kunnen uitvoeren.

De financiële dienst van de leningen van het Wegenfonds, die vroeger voorkwam in de begroting van het Wegenfonds, werd overgenomen door de Rijksschuld.

3^o Ook de financiële dienst van nagenoeg alle andere (niet Wegenfonds) leningen, zoals die in verband met de sociale huisvesting en N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, wordt door de Rijksschuld overgenomen. Hierdoor wordt de begroting van het nieuwe departement in de toekomst veel overzichtelijker.

4^o Ingevolge het koninklijk besluit van 27 juni 1990 werd vanaf 1 juli 1990 het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur opgericht door fusie van de vroegere ministeries van Verkeerswezen en van Openbare Werken (na regionalisering).

In de eerste fase van de integratie van beide ministeries en na overheveling van een groot gedeelte naar de Regie der Gebouwen, werden de vroegere afdelingen 51 (Waterwegen en Bruggebureau), 52 (Wegen) en een gedeelte van 54 (Elektriciteit en Electromechanica) ondergebracht in de nieuwe afdeling 56 (Infrastructuur). Anderzijds werd het Centraal Bureau voor Benodigdheden gelicht uit de vroegere afdeling 40 en ondergebracht in de nieuwe afdeling 57. De lasten van het verleden (Wegen, Waterwegen, Havens, met uitsluiting van de financiële lasten) werden samen met de lasten van het verleden van Verkeerswezen ondergebracht in de nieuwe afdeling 58.

Voor de sector Openbare Werken heeft men dus uiteindelijk :

Afdeling 11: Kabinet;

Afdeling 41: Algemene Diensten (voorheen 40);

Afdeling 55: Bestuur voor Financiële Bijdragen en Beheer;

Afdeling 56: Bestuur voor Infrastructuur;

Afdeling 57: Centraal Bureau voor Benodigdheden;

Afdeling 58: Lasten van het verleden (inclusief die van Verkeerswezen).

Tengevolge van al deze wijzigingen is de vergelijking met vorige jaren zeer moeilijk en moet daarbij de nodige voorzichtigheid aan de dag worden gelegd. De vergelijkende tabel voor de jaren 1989-1990-1991 werd opgesteld (zie bijlage) in de hypothese dat voor de indeling van de afdelingen en programma's de huidige situatie wordt aangenomen.

Quelques aspects spécifiques de la politique menée par la Régie des Bâtiments, l'Administration de l'Infrastructure, l'Office central des Fournitures et par l'Administration de l'Intervention financière et de la Gestion sont succinctement exposés ci-après.

1. La Régie des Bâtiments

La Régie est un organisme parastatal A dont l'effectif, suite à l'intégration de l'Administration des Bâtiments, s'élève à 1 750 agents. Cette intégration constitue une première amorce d'une gestion plus efficace. Afin de permettre à cet organisme de s'acquitter de façon optimale de ses missions en matière de logement et de gestion du patrimoine et d'assurer qu'il ait une influence sur le marché immobilier, de nouvelles initiatives législatives s'imposent. A cette fin, un projet de loi est en voie de préparation.

Dans le cadre de l'assainissement des finances publiques, les crédits d'engagement pour les investissements et l'entretien ont, par rapport à l'année budgétaire 1990, été ramenés de 9 milliards de francs (y compris bâtiments C.E.E.) à 8,3 milliards de francs. Cette réduction est compensée en partie en poursuivant le recours au procédé du financement alternatif.

En ce qui concerne les crédits de liquidation, la dotation de la Régie (partie du programme 33.56.5) a été ramenée à 4 milliards de francs environ. Tout comme en 1990, la Régie sera donc obligée de se procurer une majeure partie de ses ressources par la vente d'une partie du patrimoine qu'elle gère et par le recouvrement d'arriérés. En 1991, elle devra se procurer de cette façon 2 milliards de francs. Il est également prévu une provision de 1,6 milliard de francs en faveur de la Régie; provision qu'elle récupérera des services dont elle assure le logement, soit à la suite d'une augmentation des loyers, soit par une augmentation de la redevance d'occupation de ses propres bâtiments.

A l'heure actuelle, la Régie assure la gestion de quelque 7 500 complexes représentant au total une superficie au sol de 8 500 000 m² environ.

Le patrimoine des bâtiments de l'Etat étant insuffisant pour loger l'ensemble des services de l'Etat, la Régie se voit obligée de prendre en location des bâtiments dans le secteur privé (ces prises en location représentent 20 p.c. de la superficie gérée par la Régie).

Il est évident que la hausse des loyers a un impact particulièrement important sur le budget de la Régie. Etant donné les effets à long terme, il est dès lors plus intéressant que la Régie réduise ses prises en location au profit de la construction de bâtiments neufs.

Cette stratégie ne porte certainement pas atteinte à la politique de gestion active du patrimoine, qui a été entamée lors de l'année budgétaire 1990 et qui sera

Hierna wordt bondig de aandacht gevestigd op enkele specifieke beleidsaspecten van de Regie der Gebouwen, het Bestuur voor Infrastructuur, het Centraal Bureau voor Benodigdheden en het Bestuur voor Financiële Bijdragen en Beheer.

1. Regie der Gebouwen

De Regie is een parastatale A met ongeveer 1 750 personeelsleden, na integratie van het Bestuur in de Regie der Gebouwen. Deze integratie is een eerste aanzet voor een beter management. Ten einde de instelling optimaal aan te passen aan haar opdrachten van huisvesting en patrimoniumbeheer en haar voldoende invloed te geven op de immobiliënmarkt zullen nieuwe wetgevende initiatieven nodig zijn. Een wetsontwerp is daartoe in voorbereiding.

De vastleggingskredieten voor investeringen en onderhoud werden t.o.v. het begrotingsjaar 1990 vermindert van 9 miljard (inclusief gebouwen E.E.G.) tot 8,3 miljard frank in het kader van de sanering van de overheidsfinanciën. Deze vermindering wordt voor een gedeelte opgevangen door verder een beroep te doen op alternatieve financiering.

Wat de vereffeningskredieten betreft, werd de dotatie van de Regie (deel van programma 33.56.5) teruggebracht tot ongeveer 4 miljard frank. De Regie zal daarom, net zoals in 1990 trouwens, een groot gedeelte van haar inkomen moeten verwerven door een deel van het patrimonium, dat zij beheert, te gelde te maken en door achterstallige tegoeden te recupereren. In 1991 zal zij 2 miljard frank op deze wijze moeten verwerven. Er wordt ook ten voordele van de Regie in een provisie voorzien van ongeveer 1,6 miljard, die zij zal terugvorderen via de diensten die zij huisvest hetzij omdat de huurprijzen op de markt verhoogd zijn, hetzij omdat de bezettingsvergoeding zal worden verhoogd voor haar eigen gebouwen.

De Regie beheert momenteel meer dan 7 500 gebouwencomplexen samen goed voor ongeveer 8 500 000 m² vloeroppervlakte.

Aangezien het Staatsgebouwenpatrimonium onvoldoende is voor het huisvesten van alle Staatsdiensten dient de Regie een ruim pakket gebouwen te huren in de privé-sector (ongeveer 20 pct. van de beheerde oppervlakte).

De hausse van de huurprijzen heeft uiteraard een bijzonder zware budgettaire weerslag voor de Regie. Daarom is het interessanter, gelet op het langetermijneffect, dat de Regie der Gebouwen overschakelt van het huren naar het optrekken van eigen gebouwen.

Deze strategie druist helemaal niet in tegen de politiek van actief patrimoniumbeheer die werd gestart in het begrotingsjaar 1990 en die voortgezet zal worden

poursuivie en 1991. Dans le cadre de l'exécution du budget 1990, la question de savoir quels bâtiments sont, à l'heure actuelle, superflus — ou le seront à l'avenir — au logement des fonctionnaires ou à l'exercice des activités de l'Etat, a en effet été examinée. En collaboration avec le Ministère des Finances, et plus spécifiquement avec les Comités d'acquisition compétents, une campagne de vente de bâtiments de l'Etat, considérés impropres d'un point de vue fonctionnel, a dès lors été lancée.

Aussi, la Régie des Bâtiments peut-elle profiter ainsi de la conjoncture favorable sur le marché immobilier. Le produit de ces ventes sera affecté au financement de travaux d'investissement.

Cette opération constitue en fait une réallocation des ressources financières permettant d'atteindre, sans impact financier sur le Trésor, une valeur utile accrue.

Les objectifs de la politique menée par la Régie des Bâtiments peuvent être définis comme suit :

1° réduire le nombre et la superficie des prises en location d'immeubles en faveur de nouvelles constructions ou acquisitions chaque fois qu'une occasion intéressante se présente;

2° éviter l'éparpillement sur différents bâtiments de services qu'il importe de regrouper fonctionnellement;

3° rénover des bâtiments vétustes dont les frais d'entretien et de chauffage sont trop élevés;

4° entretenir le patrimoine qu'elle gère.

Enfin, la Régie des Bâtiments joue un rôle important dans la restauration de notre patrimoine religieux, historique et culturel. Citons par exemple la cathédrale Saint-Michel, les Ecuries royales, le Palais des Beaux-Arts, les magasins Waucquez, la Place Saint-Lambert, l'Opéra flamand, etc. Par la réalisation de ces projets de restauration la Régie entend apporter sa contribution à l'amélioration de la qualité de la vie.

Les dépenses y afférentes grèvent également les crédits d'investissement de la Régie, et réduisent donc elles aussi le budget susceptible d'être affecté à la construction des bâtiments neufs nécessaires.

2. *L'Administration de l'Infrastructure (nouvelle division 56)*

Cette administration qui regroupe les cellules restées nationales des Routes, des Voies hydrauliques, de l'Electricité et de l'Electromécanique, du Service de l'Agrément technique et du Service d'Agréation

in 1991. Ter uitvoering van de begroting 1990 werd er immers nagegaan welke staatsgebouwen zowel nu als op termijn overbodig zijn voor de huisvesting van de ambtenaren en de uitoefening van staatsactiviteiten. In samenwerking met het Ministerie van Financiën, meer specifiek de bevoegde aankoopcomités, werd dan ook een verkoopactie gestart van de niet meer functioneel geachte staatsgebouwen.

Op deze manier kan de Regie der Gebouwen ook gebruik maken van de gunstige conjunctuur op de vastgoedmarkt. De verkoopopbrengst wordt aangewend voor de financiering van investeringswerken.

Deze operatie komt aldus neer op een herverdeling van de financiële middelen, waardoor, zonder financiële weerslag voor de Schatkist, een hogere nutswaarde wordt bereikt.

De doelstellingen van het beleid van de Regie der Gebouwen kunnen dan ook als volgt omschreven worden :

1° het reduceren van het aantal en van de oppervlakte van de gehuurde onroerende goederen ten voordele van nieuwbouw of aankoop, telkens zich aantrekkelijke mogelijkheden voordoen;

2° het tegengaan van de versnippering, over verschillende gebouwen, van diensten die functioneel samengebracht zouden moeten worden;

3° de verbetering van verouderde gebouwen, die overdreven onderhouds- en verwarmingskosten vergen;

4° het onderhoud van het patrimonium dat door de Regie wordt beheerd.

De Regie der Gebouwen speelt tenslotte ook een belangrijke rol in de verfraaiing van het godsdienstig, historisch en cultureel erfgoed dat ons land rijk is, zoals de Sint-Michielskathedraal, de Koninklijke Stallingen, het Paleis voor Schone Kunsten, het Koninklijk Paleis, de Waucquezmagazijnen, de Place Saint-Lambert, de Vlaamse Opera, enz. Door deze restauratieprojecten wil de Regie dan ook een bijdrage leveren tot de verbetering van de levenskwaliteit.

De uitgaven die hiermee gepaard gaan, bezwaren eveneens de investeringskredieten van de Regie der Gebouwen, en verminderen als dusdanig het beschikbare budget voor de noodzakelijke nieuwbouw.

2. *Bestuur voor Infrastructuur (nieuwe afdeling 56)*

Gevormd uit nationale cellen van de wegen, de waterwegen, elektriciteit en elektromechanica, de Dienst voor technische goedkeuring en de Dienst voor erkenning der aannemers worden in dit bestuur

des Entrepreneurs, sera chargée d'un grand nombre d'activités relatives au secteur de la construction et à la problématique du transport et de la mobilité.

Les charges du passé (division 58) relatives aux compétences transférées aux Régions, les affaires juridiques et la coordination dans le domaine de l'informatique (division 41) relèvent également de la compétence de cette administration.

La politique menée en 1991 sera principalement axée sur la parfaite intégration de cette administration dans le nouveau Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Les plus importantes initiatives déjà prises sont :

— le projet de loi modifiant l'arrêté-loi datant de 1947 organisant l'agrégation des entrepreneurs;

— la sauvegarde des intérêts de notre secteur de la construction à la suite de l'entrée en vigueur, vers la moitié de 1991, de la directive C.E.E. relative aux matériaux de construction.

La majeure partie des crédits (engagements: 2,2 milliards de francs et ordonnancements: 1,6 milliard de francs) sont nécessaires à la poursuite des travaux aux tunnels en faveur des institutions européennes.

3. *L'Office Central des Fournitures (nouvelle division 57)*

Etant donné la suppression de principe des fonds budgétaires du titre IV conformément à la loi du 28 juin 1989 modifiant les lois sur la Comptabilité de l'Etat, l'O.C.F. doit, normalement, être transformé en un service à gestion séparée.

L'Administration du Budget prépare pour l'O.C.F. un statut budgétaire spécifique qui sera mis au point vers le début de 1992. En attendant, il est proposé de maintenir, pour l'année 1991, le fonds spécial (de fonctionnement) de l'O.C.F.

Le problème principal auquel l'O.C.F. doit faire face résulte du fait qu'il ne dispose toujours pas d'un fonds de roulement lui permettant de payer les factures de ses fournisseurs en attendant le remboursement de celles-ci par les administrations ayant passé les commandes.

Cette situation oblige l'O.C.F. à recourir au crédit consenti par ses fournisseurs pour financer sa position débitrice variant entre 1 et 1,6 milliard de francs. Il sera tenté de remédier à ce problème dans le cadre de son nouveau statut. La modernisation de cette administration en la dotant d'outils informatiques et d'un entrepôt moderne permettra également de remédier à une partie des problèmes rencontrés.

een groot aantal activiteiten met betrekking tot zowel de bouwsector als de verkeers- en mobiliteitsproblemen behartigd.

De lasten van het verleden (afdeling 58) inzake aan de Gewesten overgedragen bevoegdheden, de juridische aangelegenheden en de coördinatie inzake informatica (afdeling 41) worden ook via het Bestuur voor Infrastructuur behandeld.

Het beleid in 1991 zal hoofdzakelijk gericht zijn op een goede integratie van dit bestuur in het nieuwe Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

De belangrijkste initiatieven die reeds werden genomen zijn :

— wetsontwerp tot aanpassing van de besluitwet uit 1947 betreffende de erkenning der aannemers;

— vrijwaren van de belangen van de bouwsector in ons land bij de invoering van de E.E.G.-richtlijn voor bouwprodukten medio 1991.

Het belangrijkste gedeelte van de kredieten (vastleggingen: 2,2 miljard, ordonnanceren: 1,6 miljard frank) is nodig voor de voortzetting van de tunnelwerken ten behoeve van de Europese Instellingen.

3. *Het Centraal Bureau voor Benodigdheden (nieuwe afdeling 57)*

Gelet op de principiële afschaffing van de begrotingsfondsen van titel IV ingevolge de wet van 28 juni 1989, die de wetten op de Rijkscomptabiliteit wijzigt, moet het C.B.B. in principe een dienst worden met afzonderlijk beheer.

De Administratie van Begroting bereidt voor dit bestuur een specifiek begrotingsstatuut voor dat tegen 1992 zal klaar zijn. In afwachting wordt voorgesteld het speciaal (werkings)-fonds voor het C.B.B. nog te behouden gedurende het jaar 1991.

Het voornaamste probleem van het C.B.B. is nog steeds het ontbreken van een bedrijfskapitaal om de leveranciers te kunnen betalen in afwachting van terugbetaling van de facturen door de opdrachtgevende openbare besturen.

Hierdoor moet het C.B.B. steeds een beroep doen op leverancierskrediet om zijn debetsituatie tussen 1 à 1,6 miljard te financieren. Naar aanleiding van het nieuwe statuut wordt gezocht naar oplossingen voor dit probleem. Ook de modernisering van dit bestuur met informaticamiddelen en een modern depot kunnen een deel van deze problemen oplossen.

4. *L'Administration de l'Intervention financière et de la Gestion (division 55)*

En ce qui concerne cette administration, l'attention est attirée sur des initiatives qui doivent permettre, en collaboration avec les administrations provinciales, de traiter dans les meilleurs délais les nombreux dossiers relatifs aux calamités du début de 1990 et d'assurer ainsi que les sinistrés puissent être indemnisés dans des délais raisonnables. A cette fin, une trentaine d'experts du département ont été mis à la disposition de MM. les Gouverneurs. A l'heure actuelle, le nombre de dossiers enregistrés se répartit comme suit :

Anvers: 1 150
 Limbourg: 300
 Flandre orientale: 1 200
 Flandre occidentale: 1 650
 Brabant: 1 050
 Hainaut: 500
 Liège: 1 650
 Luxembourg: 800
 Namur: 1 050

4. *Het Bestuur voor Financiële Bijdragen en Beheer (afdeling 55)*

Hier wordt de aandacht voornamelijk gevestigd op initiatieven die het mogelijk moeten maken dat de talrijke dossiers met betrekking tot de rampen ingevolge de orkanen van begin 1990, in samenwerking met de provinciebesturen, zo vlot mogelijk worden behandeld en dat de schadelijders binnen redelijke termijnen worden vergoed. Ten behoeve van de heren gouverneurs werden een dertigtal experten van mijn departement ter beschikking gesteld. Het aantal geregistreerde dossiers per provincie bedraagt momenteel voor :

Antwerpen: 1 150
 Limburg: 300
 Oost-Vlaanderen: 1 200
 West-Vlaanderen: 1 650
 Brabant: 1 050
 Henegouwen: 500
 Luik: 1 650
 Luxemburg: 800
 Namen: 1 050

Travaux publics
Tableau comparatif 1989-1990-1991
 (En millions de francs)

Openbare Werken
Vergelijkende tabel 1989-1990-1991
 (In miljoenen franken)

sc = sorte de crédit cnd = crédits non dissociés ce = crédit d'engagement co = crédit d'ordonnement fon = fonds organiques		ks = kredietsoort ngk = niet-gesplitste kredieten vk = vastleggingskrediet ok = ordonnancingskrediet fon = organieke fondsen	sc/ks	1991	1990	1989
33 Ministère des Communications et de l'Infrastructure Ministerie van Verkeer en Infrastructuur Secteur Travaux publics — Sector Openbare Werken						
Division 01 - Cabinet du Ministre — Afdeling 01 - Kabinet van de Minister						
33.01.0	Fonctionnement du Cabinet. — <i>Werking van het Kabinet</i>	cnd/ngk	—	—	—	15,2 (0,9)
Division 11 - Cabinet du Secrétaire d'Etat — Afdeling 11 - Kabinet van de Staatssecretaris						
33.11.0	Fonctionnement du Cabinet. — <i>Werking van het Kabinet</i>	cnd/ngk	76,2	67,0	36,2	
Division 41 - Services généraux — Afdeling 41 - Algemene diensten						
33.41.0	Subsistance. — <i>Bestaansmiddelen</i>	cnd/ngk	321,8	656,5 (28,1)	2 211,7 (90,2)	
		ce/vk	—	100,0	—	
		co/ok	—	140,0	52,9	
33.41.1	Etudes et documentation. — <i>Studies en documentatie</i>	cnd/ngk	50,0	51,5	60,9 (3,8)	
33.41.2	Plan vert. — <i>Groenplan</i>	cnd/ngk	—	0,7 (0,6)	32,5 (0,1)	
		co/ok	—	—	10,4	
33.41.3	Projet P.I.S. — <i>Project P.I.S.</i>	cnd/ngk	36,5	36,9 (14,4)	110,5	
		ce/vk	—	3,0	—	
		co/ok	—	17,6	193,8	
33.41.4	Service automobiles; (a) inclus dans le programme 41/0. — <i>Automobielen dienst; (a) inbegrepen in programma 41/0</i>	cnd/ngk	16,5	— (a)	— (a)	
Totaux division 41. — Totalen afdeling 41						
		cnd/ngk	424,8	745,6 (43,1)	2 415,6 (94,1)	
		ce/vk	—	103,0	—	
		co/ok	—	157,6	257,1	
Division 55 - Administration de l'intervention financière et de la gestion — Afdeling 55 - Bestuur voor financiële bijdragen en beheer						
33.55.0	Subsistance. — <i>Bestaansmiddelen</i>	cnd/ngk	110,9	96,5	322,0	
33.55.1	Pouvoirs subordonnés (transfert « Finances »). — <i>Ondergeschikte besturen (overdracht « Financiën »)</i>	cnd/ngk	9,9	1 863,2 (0,1)	1 438,1 (2,2)	
33.55.2	Enlèvement ouvrages militaires (p.m.). — <i>Opruiming militaire bouwwerken (p.m.)</i>		—	—	—	
33.55.3	Logement (transfert « Finances »). — <i>Huisvesting (overdracht « Financiën »)</i>	cnd/ngk	—	900,4	931,0	
33.55.4	Calamités. — <i>Rampen</i>	ce/vk	200,0	70,0	8,7	
		co/ok	200,0	70,0	8,7	
33.55.5	Dommages de guerre. — <i>Oorlogsschade</i>	ce/vk	55,0	52,5	19,9	
		co/ok	55,0	53,5	19,4	
Totaux division 55. — Totalen afdeling 55						
		cnd/ngk	120,8	2 860,1 (0,1)	2 691,1 (2,2)	
		ce/vk	255,0	122,5	28,6	
		co/ok	255,0	123,5	28,1	
Division 56 - Administration de l'Infrastructure — Afdeling 56 - Bestuur voor Infrastructuur						
33.56.0	Subsistance. — <i>Bestaansmiddelen</i>	cnd/ngk	106,3	156,9	3 818,7	
33.56.1	Réseaux et information. — <i>Netwerken en informatie</i>	cnd/ngk	48,8	6,5 (1,5)	120,0 (1,0)	
		ce/vk	—	168,9	91,6	
		co/ok	—	90,0	2,8	

(En millions de francs)

(In miljoenen franken)

sc = sorte de crédit cnd = crédits non dissociés ce = crédit d'engagement co = crédit d'ordonancement fon = fonds organiques	ks = kredietsoort ngk = niet-gesplitste kredieten vk = vastleggingskrediet ok = ordonnanceringskrediet fon = organieke fondsen	sc/ks	1991	1990	1989
33.56.2 Travaux C.E.E.; (b) Fonds des Routes article 536.01. — <i>Werken E.E.G.; (b) Wegenfonds artikel 536.01</i>					
	cnd/ngk		10,0	— (b)	— (b)
	ce/vk		1 600,0	2 450,0	2 501,8
	co/ok		2 200,0	2 540,0	1 018,7
33.56.3 Agrément technique (nouveaux crédits). — <i>Bouwtechnische goedkeuring (nieuwe kredieten)</i>					
	cnd/ngk		11,2	—	—
33.56.4 Voir division 58. — <i>Zie afdeling 58.</i>					
33.56.5 Régie des Bâtiments. — <i>Regie der Gebouwen</i>					
	cnd/ngk		5 636,6	2 888,0 (20,7)	7 106,1 (4,2)
	ce/vk		—	40,0	—
	co/ok		12,0	28,0	—
33.56.6 Politique scientifique. — <i>Wetenschapsbeleid</i>					
	cnd/ngk		1,2	13,1 (0,1)	143,8
	ce/vk		6,0	6,0	6,0
	co/ok		6,0	12,0	6,0
33.56.7 Transport et mobilité (programme D.R.I.V.E.). — <i>Vervoer en mobiliteit (D.R.I.V.E.-programma)</i>					
	cnd/ngk		15,7	5,1 (1,0)	9,6 (0,2)
	fon/fon		2,0	—	—
Totaux division 56. — <i>Totalen afdeling 56</i>					
	cnd/ngk		5 829,8	3 069,6 (23,3)	11 198,2 (5,4)
	ce/vk		1 606,0	2 664,9	2 599,4
	co/ok		2 218,0	2 670,0	1 027,5
	fon/fon		2,0	—	—
Division 57 - Office central des fournitures — <i>Afdeling 57 - Centraal bureau voor benodigdheden</i>					
33.57.0 Subsistance; (c) (inclus dans le programme 41/0). — <i>Bestaansmiddelen; (c) (inbegrepen in programma 41/0)</i>					
	cnd/ngk		136,4	— (c)	— (c)
33.57.1 Modernisation; (c) (inclus dans le programme 41/0). — <i>Modernisering (c) (inbegrepen in programma 41/0)</i>					
	cnd/ngk		22,5	— (c)	— (c)
Totaux division 57. — <i>Totalen afdeling 57</i>					
	cnd/ngk		158,9	—	—
Division 58 - Charges du passé (1) — <i>Afdeling 58 - Lasten van het verleden (1)</i>					
	ce/vk		(5 028,0)	—	—
	co/ok		6 397,7	10 118,5	20 122,3
Totaux Département. — <i>Totalen Departement</i>					
	cnd/ngk		6 610,5	6 742,3 (66,5)	16 356,3 (102,6)
	ce/vk		1 861,0	2 890,4	2 628,0
	co/ok		8 870,7	13 069,6	21 435,0
Correction (2). — <i>Correctie (2)</i>					
	cnd/ngk		—	48 702,4 (69,9)	53 432,1 (179,8)
	ce/vk		—	1 006,0	176,2
	co/ok		—	581,0	242,2
Totaux. — <i>Totalen</i>					
	cnd/ngk		6 610,5	55 444,7 (136,4)	69 788,4 (282,4)
	ce/vk		1 861,0	3 896,4	2 804,2
	co/ok		8 870,7	13 640,6	21 677,2

(1) Le crédit d'engagement prévu au budget 1991 concerne le Fonds des Routes. Il s'agit d'une inscription reprenant les engagements déjà opérés par le Fonds des Routes avant le 1^{er} janvier 1989.

(2) La correction tient compte d'une série de postes qui ne sont plus repris dans la nouvelle structure du budget : ainsi les créances transférées aux « Finances » (intérêt et amortissement S.A. Canal et intérêts Fonds des Routes), ainsi le personnel et les attributions de l'Administration des Bâtiments transférés à la Régie des Bâtiments.

(1) Het vastleggingskrediet ingeschreven op de begroting 1991 betreft het Wegenfonds. Het gaat over een inschrijving die reeds vóór 1 januari 1989 op de begroting van het Wegenfonds gedane vastleggingen herneemt.

(2) De correctie houdt rekening met een reeks posten die niet meer voorkomen in de nieuwe structuur van de begroting : zoals de schuldvorderingen overgedragen aan Financiën (intrest en aflossing N.V. Zeekanaal et intresten Wegenfonds), zoals het personeel en de bevoegdheden van het Bestuur der Gebouwen overgedragen aan de Regie der Gebouwen.

II. Discussion

Un membre voudrait connaître la situation des membres du personnel qui, après l'intégration de l'Administration des Bâtiments dans la Régie, n'ont pas de statut officiel mais sont simplement des contractuels. Cela ne pose-t-il pas de problèmes ?

Le Secrétaire d'Etat rappelle à la Commission son souci de légaliser la situation de ces contractuels. Le Gouvernement avait promis une solution générale pour tous les départements. Son collègue, le Ministre Langendries, dans la loi sur le « statut unique » des fonctionnaires a prévu la possibilité d'un règlement pour ces contractuels. Mais à la condition de satisfaire à un examen au Secrétariat permanent au recrutement.

Cinquante p.c. des emplois vacants leur seront réservés lors du recrutement. Et pour empêcher le licenciement, au 31 décembre 1991, de ceux qui n'auront pas réussi — comme le prévoit également ce « statut unique » —, le Gouvernement a préparé un arrêté royal dérogatoire, en vertu duquel les agents contractuels de la Régie des Bâtiments qui auront échoué pourront eux aussi rester en service pour une durée indéterminée dans les liens d'un contrat de travail, même après cette échéance du 31 décembre 1991.

Un commissaire aborde le problème du personnel du Fonds des Routes. De la régionalisation de 1980 à celle de 1988, certains membres du personnel ont été détachés dans les Régions où ils n'ont toujours pas été intégrés dans le statut normal.

E. ce fait, jusqu'à ce jour ce personnel détaché n'aurait pas pu participer aux promotions hiérarchiques du département des Travaux publics.

Pourquoi, lors du transfert de ce personnel, le Secrétaire d'Etat n'a-t-il pas veillé à ce qu'ils soient immédiatement intégrés ?

Le Secrétaire d'Etat explique que la majeure partie des agents du Fonds des Routes ont été mis « à la disposition » des Régions au moment de la régionalisation qui a touché leurs collègues du département avec lesquels ils coopéraient étroitement, sur la base de l'article 4, quatrième alinéa, de la loi sur le Fonds des routes. Il en a été ainsi tant après la régionalisation de 1980 qu'après celle de 1988. Depuis lors, les agents concernés sont toutefois restés attachés définitivement au Fonds des Routes national, au sein duquel ils pouvaient bel et bien participer aux examens, ainsi qu'aux procédures de promotion.

Leur transfert définitif et leur intégration dans les services des Régions en sont actuellement à la phase terminale. La loi du 26 juin 1990 sur la restructuration de divers organismes d'intérêt public supprime le

II. Bespreking

Een lid vraagt welk statuut de personeelsleden krijgen die nog geen officieel statuut genieten, doch als contractuelen werken, nadat het Bestuur der Gebouwen in de Regie zal zijn opgenomen. Brengt dat geen moeilijkheden mee ?

De Staatssecretaris herinnert eraan dat het in de bedoeling ligt de toestand van die contractuelen te regulariseren. De Regering had een algemene oplossing in het vooruitzicht gesteld voor alle departementen. Met zijn wet over het « eenvormig statuut » voor alle ambtenaren, heeft Minister Langendries in een mogelijkheid voorzien om de toestand van die contractuelen te regelen. Zij moeten evenwel eerst geslaagd zijn voor een examen bij het Vast Wervingssecretariaat.

Vijftig pct. van de vacante betrekkingen zullen voor hen bij werving worden voorbehouden. En om te beletten dat de niet-geslaagden op 31 december 1991 — zoals ook voorzien in dat « eenvormig statuut » — afgedankt zouden worden, heeft de Regering een afwijkend koninklijk besluit voorbereid, waarbij ook die niet-geslaagde contractuelen van de Regie der Gebouwen verder voor onbepaalde tijd onder arbeidscontract in dienst kunnen blijven, ook na die einddatum van 31 december 1991.

Een commissielid snijdt het probleem aan van het personeel van het Wegenfonds. Vanaf de regionalisering van 1980 tot aan die van 1988 waren bepaalde personeelsleden gedetacheerd bij de Gewesten, waar zij het normaal statuut nog altijd niet hebben gekregen.

Bijgevolg zou dat personeel tot op heden niet hebben kunnen deelnemen aan de hiërarchische bevorderingen bij het departement Openbare Werken.

Waarom heeft de Staatssecretaris er bij hun overplaatsing niet op toegezien dat ook zij ter stond geïntegreerd konden worden ?

De Staatssecretaris verklaart dat het merendeel van de personeelsleden van het Wegenfonds op het ogenblik van de regionalisatie van hun collega's van het departement waarmee zij nauw samenwerkten, op grond van artikel 4, vierde lid, van de wet op het Wegenfonds, « ter beschikking » van de Gewesten werden gesteld. Dat gebeurde zowel na de regionalisatie van 1980 als na die van 1988. Betrokken personeelsleden bleven sedertdien evenwel vast verbonden aan het nationaal Wegenfonds waar zij wel degelijk konden deelnemen aan examens en ook bevorderingsprocedures.

Hun definitieve overdracht naar en integratie in de diensten van de Gewesten is thans in de eindfase. Door de wet van 26 juni 1990 op de herstructurering van verscheidene instellingen van openbaar nut,

Fonds des Routes et permet ce transfert officiel. Les arrêtés d'exécution peuvent encore être escomptés avant la fin de l'année.

Un autre membre voit à la page 7 du rapport sur l'intervention financière de la gestion que le Secrétaire d'Etat a délégué une trentaine d'experts dans les provinces pour relever les sinistres dus aux tempêtes de l'hiver dernier.

Au Luxembourg, où l'on a relevé environ 4 000 sinistres, on a envoyé seulement quatre experts pour 8 500 000 km² à traiter.

Le nombre de fonctionnaires dépend-t-il des exigences linguistiques ou du km² à traiter, entretenir ou vendre?

Le Secrétaire d'Etat répond qu'en ce qui concerne l'intervention du Fonds des calamités, il avait à nommer des experts. Mais, il fallait, en outre, du personnel administratif à désigner par le Ministre de l'Intérieur.

Les quelque 30 experts désignés par le Secrétaire d'Etat ont été envoyés rapidement auprès des Gouverneurs de province. Par contre, le Ministre de l'Intérieur n'a pas trouvé le personnel administratif nécessaire. Il a annoncé à la Chambre, il y a quelques jours, qu'il allait proposer une autre solution.

Le Secrétaire d'Etat souligne néanmoins que pour le Luxembourg, les services provinciaux ont enregistré non pas 4 000 dossiers, mais 800 seulement, si bien que cette province n'a assurément pas été défavorisée par rapport aux autres, pour ce qui est des experts désignés.

D'autre part, en Wallonie, les forêts représentent une difficulté supplémentaire. Le département ne dispose plus d'experts depuis que les Eaux et Forêts ont été régionalisées.

Il a donc cherché à engager trois ou quatre experts pour les forêts.

La procédure de recrutement de ces experts, sous le régime des agents contractuels subventionnés, est en cours de réalisation.

L'intervenant pose la même question pour la Régie des Bâtiments.

Le Secrétaire d'Etat précise que le personnel est réparti en fonction des investissements.

L'intervenant aimerait connaître la répartition globale du personnel selon l'appartenance linguistique et le nombre de m² par Région.

wordt het Wegenfonds afgeschaft en wordt die officiële overdracht mogelijk gemaakt. De uitvoeringsbesluiten mogen vóór het einde van het jaar worden verwacht.

Op bladzijde 7 van het verslag over de financiële steun van het beheer heeft een lid gelezen dat de Staatssecretaris een dertigtal deskundigen naar de verschillende provincies heeft gestuurd om er de schade op te nemen die door de jongste winterstormen werd veroorzaakt.

Zo bleken er in Luxemburg 4 000 schadegevallen te zijn; nochtans heeft men er maar vier deskundigen heengestuurd ofschoon zij een oppervlakte van 8 500 000 km² moesten afwerken.

Hangt het aantal ambtenaren af van taalvereisten of van de in km² uitgedrukte oppervlakte die moet afgewerkt, onderhouden of verkocht worden?

De Staatssecretaris wijst er in zijn antwoord op dat hij deskundigen moest aanwijzen voor het optreden van het Rampenfonds. Daarna diende de Minister van Binnenlandse Zaken ook nog administratief personeel aan te wijzen.

De zowat dertig deskundigen die de Staatssecretaris had aangewezen, werden onverwijld naar de Provinciegouverneurs gestuurd. Daartegenover staat dat de Minister van Binnenlandse Zaken niet het nodige administratieve personeel heeft kunnen vinden. Enkele dagen geleden heeft hij in de Kamer aangekondigd dat hij een andere oplossing wilde voorstellen.

De Staatssecretaris wijst er nochtans op dat voor Luxemburg niet 4 000 maar slechts 800 dossiers door de provinciale diensten werden geregistreerd, waardoor die provincie in verhouding tot de andere provincien zeker niet benadeeld werd wat de aangewezen experts betreft.

In Wallonië maakt de bebossing het voorts extra moeilijk. Sedert het Bestuur van Waters en Bossen geregionaliseerd werd, beschikt het departement niet meer over deskundigen.

Het heeft dus gepoogd een viertal deskundigen inzake bosbeheer in dienst te nemen.

De aanwervingsprocedure voor die experts, die geschiedt onder het regime van G.E.C.O. is thans in volle uitvoering.

Spreker vraagt dezelfde informatie over de Regie der Gebouwen.

De Staatssecretaris wijst erop dat de personeelsleden worden verdeeld naargelang van de investeringen.

Spreker vraagt hoe het personeel wordt verdeeld volgens het taalstelsel en hoeveel vierkante meter elk Gewest krijgt.

Le Secrétaire d'Etat fournit aux membres de la Commission le tableau ci-après, comprenant, d'une part, le nombre total des membres du personnel occupés dans les différentes directions régionales et, d'autre part, la superficie totale du stock des bâtiments gérés par Région.

Régie des Bâtiments : effectifs par direction

De Staatssecretaris geeft dan aan de leden van de Commissie het volgende overzicht van het totaal aantal personeelsleden dat tewerkgesteld is in de onderscheiden gewestelijke directies met daartegenover de totale oppervlakte van het beheerde gebouwenbestand per Gewest.

Regie der Gebouwen : bezetting per directie

Régie des Bâtiments Regie der Gebouwen	Effectifs Personeelsbezetting	P.c. Pct.	Superficie en m ² Oppervlakte in m ²	P.c. Pct.	Superficie moyenne en m ² par membre du personnel Gemiddelde oppervlakte in m ² per personeelslid
Territoire flamand : — Vlaams grondgebied :					
Direction des Bâtiments à Anvers. — <i>Directie der Gebouwen te Antwerpen</i>	90				
Direction des Bâtiments à Hasselt. — <i>Directie der Gebouwen te Hasselt</i>	90				
Direction des Bâtiments à Louvain. — <i>Directie der Gebouwen te Leuven</i>	73				
Direction Electricité et Electromécanique à Anvers. — <i>Directie Elektriciteit en Elektromechanica te Antwerpen</i>	21	274	1 491 992		
Direction des Bâtiments à Bruges. — <i>Directie der Gebouwen te Brugge</i>	86				
Direction des Bâtiments à Gand. — <i>Directie der Gebouwen te Gent</i>	115				
Direction Electricité et Electromécanique à Gand. — <i>Directie Elektriciteit en Elektromechanica te Gent</i>	25	226	1 289 768		
Bâtiments Inspectorat général de Flandre. — <i>Gebouwen Inspectoraat-generaal Vlaanderen</i>	6				
	506	35,36	2 781 760	32,85	5 498
Territoire de la Région de Bruxelles-Capitale : — Brussels Hoofdstedelijk grondgebied :					
Direction des Bâtiments à Bruxelles-Capitale : — <i>Directie der Gebouwen te Brussel-Hoofdstad</i> :					
Sections 1 + 2 + 3. — <i>Section 1 + 2 + 3</i>	423		3 386 184		
Direction Electricité et Electromécanique à Bruxelles. — <i>Directie Elektriciteit en Elektromechanica te Brussel</i>	49				
Bâtiments Inspectorat général Bruxelles. — <i>Gebouwen Inspectoraat-generaal Brussel</i>	4	476	3 386 184	39,99	7 114
Territoire wallon : — Waals grondgebied :					
Direction des Bâtiments à Arlon. — <i>Directie der Gebouwen te Aarlen</i>	45				
Direction des Bâtiments à Liège. — <i>Directie der Gebouwen te Luik</i>	105				
Direction Electricité et Electromécanique à Liège. — <i>Directie Elektriciteit en Elektromechanica te Luik</i>	14	164	1 034 556		
Direction des Bâtiments à Mons. — <i>Directie der Gebouwen te Bergen</i>	119				
Direction des Bâtiments à Namur. — <i>Directie der Gebouwen te Namen</i>	109				
Direction des Bâtiments à Nivelles. — <i>Directie der Gebouwen te Nijvel</i>	18				
Direction Electricité et Electromécanique à Mons. — <i>Directie Elektriciteit en Elektromechanica te Bergen</i>	37	283	1 263 880		
Bâtiments Inspectorat général de Wallonie. — <i>Gebouwen Inspectoraat-generaal Wallonië</i>	2				
	449	31,38	2 298 436	27,1	5 119

Le tableau ci-dessus donne la situation tant en personnel qu'en mètres carrés gérés de chaque direction. Ce tableau doit cependant être lu en tenant compte de ce que :

1. le nombre d'employés de chaque direction regroupe à la fois les fonctionnaires, agents de l'Etat, ouvriers et gardiens.

2. le nombre de mètres carrés gérés ne tient pas compte des chantiers en cours.

Un autre membre voudrait que la Régie des Bâtiments, au 1^{er} janvier de chaque année, donne un tableau contenant le nombre de bâtiments dans le patrimoine, le nombre de mètres carrés, le nombre d'immeubles vendus et le nombre de mètres carrés vendus.

Le Secrétaire d'Etat fait remarquer que les achats figurent dans le rapport de la Régie.

Acquisitions de l'exercice 1990 (Régie des Bâtiments) :

Anderlecht - Affaires économiques : 49 750 000 francs.

Neerpelt Centre administratif - Achat terrain : 6 350 000 francs.

Anderlecht - Affaires économiques - Frais hypothécaires : 4 997 francs.

Beveren - Archives - Achat terrain : 884 703 francs.

Neerpelt - Frais : 2 254 francs.

Un Commissaire déclare, au nom de ses collègues concernés par ce problème, que l'approbation de l'article 2.33.21 dépendra de la décision prise dans l'affaire suivante.

La S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles a entrepris de moderniser le Canal maritime. Au-dessus de ce canal passait un pont de chemin de fer pour la ligne Termonde-Puurs-Anvers. Ce pont fut démolé en même temps que des habitations, des immeubles industriels, etc. Ces derniers ont été indemnisés et ont pu réinvestir.

Or, le pont, après 13 ans, n'a toujours pas été reconstruit. Peu avant la régionalisation de son département, le Ministre Olivier avait proposé à la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles une enveloppe supplémentaire pour la construction de ce pont. La société a affecté cet argent à d'autres travaux.

L'intervenant trouve qu'il est plus que temps de régler les charges du passé.

De tabel hierboven geeft de stand van zaken aan omtrent zowel het aantal personeelsleden als het aantal vierkante meter die elke directie beheert. Daarbij dient evenwel rekening te worden gehouden met het volgende :

1. Het aantal personeelsleden van elke directie omvat tegelijk ambtenaren, overheidspersoneel, werklieden en bewakers.

2. Bij het bepalen van het aantal vierkante meter in beheer, is geen rekening gehouden met de bouwplaatsen.

Een ander commissielid spreekt de wens uit dat de Regie der Gebouwen elk jaar op 1 januari een tabel publiceert met het aantal gebouwen die van haar patrimonium deel uitmaken, het aantal vierkante meter, het aantal verkochte gebouwen en het aantal verkochte vierkante meter.

De Staatssecretaris wijst erop dat de aankopen vermeld staan in het verslag van de Regie.

Aankopen van boekjaar 1990 (Regie der Gebouwen) :

Anderlecht - Economische Zaken : 49 750 000 frank.

Neerpelt Adm. Centrum - Aankoop Terrein : 6 350 000 frank.

Anderlecht-Economische Zaken-hypotheekkosten : 4 997 frank.

Beveren - Archief - Aankoop terrein : 884 703 frank.

Neerpelt - kosten : 2 254 frank.

Uit naam van zijn collega's die eveneens bij dat probleem zijn betrokken, deelt een commissielid mee dat de goedkeuring van artikel 2.33.21 goeddeels zal afhangen van de beslissing die in de volgende zaak wordt genomen.

De N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel heeft moderniseringswerken ingezet voor het Zeekanaal. Nu loopt de spoorlijn Dendermonde-Puurs-Antwerpen over een brug op het kanaal. De brug werd afgebroken samen met woningen, industriële panden enz... De eigenaars van de laatstgenoemde goederen werden vergoed en hebben kunnen herinvesteren.

Nu is het evenwel zo dat de brug na 13 jaar nog steeds niet werd vervangen. Net voor zijn departement werd geregionaliseerd, heeft de toenmalige Minister Olivier aan de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel een extra bedrag toegewezen om een nieuwe brug te bouwen. De N.V. Zeekanaal heeft die middelen evenwel aan andere werken besteed.

Spreeker is van oordeel dat het de hoogste tijd is om het probleem van de lasten uit het verleden op te lossen.

La S.N.C.B. avait investi dans cette ligne. Depuis treize ans elle est inutilisée. Les gens de la région de Boom, qui pouvaient l'utiliser comme voie de délestage vers Anvers sont obligés de se déplacer uniquement par leurs propres moyens, dans une circulation de plus en plus difficile.

La Société du Canal dépend des Travaux publics et la S.N.C.B. des Communications. Maintenant qu'un seul ministre les gère, il ne peut donc plus y avoir le moindre problème.

Il faut l'engagement formel du Ministre qu'en 1991 l'autorisation d'exécuter ces travaux sera donnée.

Le Secrétaire d'Etat est conscient de l'importance de ce pont et ne la conteste certainement pas, au contraire. Il attire toutefois l'attention sur le fait que l'article de la loi et la date du 1^{er} janvier 1988 qui est mentionnée n'ont aucun rapport avec le transfert de la compétence en matière de ports et de voies navigables aux Régions, pas plus qu'avec le non-engagement de la dépense relative à ce pont ferroviaire dans le budget de 1988.

A la suite d'observations de la Cour des comptes et du Budget, le Gouvernement a toutefois décidé en 1987 que la S.A. du Canal maritime et des installations portuaires de Bruxelles, qui avait toujours reçu jusqu'alors une dotation d'investissement par des emprunts bénéficiant de la garantie de l'Etat, devait désormais être traitée sur le même pied que les autres ports et recevrait donc une subvention d'investissement soumise à certains critères d'octroi. Un nouvel article budgétaire fut donc prévu au budget du département de 1988 (Loi du 7 mars 1989). Une partie des engagements pris par la S.A. en 1987 sous le régime budgétaire de 1987 et qui n'auraient pas été honorés selon le système des emprunts, devait encore être payée par l'Etat. C'est la raison pour laquelle le contenu de l'article 2.33.21 figure à nouveau au budget.

Le non-engagement de la dépense pour l'équipement électromécanique du pont ferroviaire de Ruisbroek a d'autres causes. Tout d'abord, le conseil d'administration de la S.A. a continué à prendre des décisions sur la base de la loi du 31 mars 1988 octroyant des crédits provisoires pour 1988 et sous le régime de la dotation d'investissement, et il a donné l'ordre d'entamer un certain nombre de travaux. L'arrêté royal du 16 novembre 1987 relatif aux statuts de la S.A. prévoyait également qu'une clé de répartition pour les investissements en Flandre et à Bruxelles devait être respectée à partir du 1^{er} janvier 1987. En conséquence, les engagements du département au nouvel article budgétaire sur la base de la loi budgétaire pour 1988 du 7 mars 1989, parmi lesquels les engagements relatifs aux travaux du pont ferroviaire de Ruisbroek, n'ont pu être retenus et une rectifica-

De N.M.B.S. heeft in die lijn geïnvesteerd. Sedert dertien jaar ligt die er ongebruikt bij. Vroeger konden de mensen uit de streek van Boom die weg als een alternatieve route naar Antwerpen gebruiken. Nu zijn ze evenwel op eigen middelen aangewezen, terwijl het verkeer steeds moeilijker verloopt.

De N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel hangt af van het departement Openbare Werken en de N.M.B.S. van het departement Verkeerswezen. Aangezien momenteel slechts één Minister ze beheert, zou er dus helemaal geen probleem meer mogen bestaan.

De Minister moet er zich formeel toe verbinden dat hij in 1991 de vergunning zal afgeven om die werken uit te voeren.

De Staatssecretaris is zich bewust van het belang van deze brug en betwist dit zeker niet, integendeel. Hij vestigt er evenwel de aandacht op dat het wetsartikel en de datum van 1 januari 1988, die erin vermeld is geen verband houdt met de overdracht van de beoegdheid inzake havens en waterwegen aan de gewesten en ook geen verband houdt met het niet vastleggen van de uitgave voor deze spoorwegbrug in de begroting van 1988.

Ten gevolge van opmerkingen van het Rekenhof en Begroting heeft de Regering in 1987 echter beslist dat de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, die tot op dat ogenblik steeds een investeringsdotatie had gekregen met leningen onder staatswaarborg, voortaan op gelijke voet diende te worden behandeld als de andere havens en dus een investeringstoelage zou krijgen, die onderworpen was aan bepaalde toekenningscriteria. In de begroting van 1988 (Wet van 7 maart 1989), werd om deze reden een nieuw budgettair artikel voorzien bij het Departement. Een gedeelte van de door de N.V. in 1987 genomen vastleggingen volgens het begrotingsregime van 1987, die niet werden gehonoreerd volgens het stelsel van de leningen, dienden nog betaald te worden door de Staat. Dit is de reden van het opnieuw opnemen van de inhoud van het artikel 2.33.21 in de begroting.

Het niet vastleggen van de uitgave voor de electro-mechanische uitrusting van de spoorwegbrug te Ruisbroek heeft andere oorzaken. Vooreerst is de Raad van Beheer van de N.V. op basis van de wet van 31 maart 1988 tot toekenning van voorlopige kredieten voor 1988 en volgens het regime van de investeringsdotatie beslissingen blijven nemen en heeft deze aanvangsbevel gegeven voor een aantal werken. Ook voorzag het koninklijk besluit van 16 november 1987 met betrekking tot de statuten van de N.V. dat vanaf 1 januari 1987 een verdeelsleutel voor de investeringen in Vlaanderen en Brussel diende te worden geëerbiedigd. Dit had tot gevolg dat de vastleggingen van het departement op het nieuw budgettair artikel op basis van de begrotingswet voor 1988 van 7 maart 1989, waaronder die voor de werken voor de spoorbrug te Ruisbroek, niet in aanmerking konden wor-

tion a dû être opérée par la loi du 10 juillet 1989 ajustant le budget de 1980. Aujourd'hui, c'est le Ministre compétent de la Région flamande qui doit prendre l'engagement requis.

Un autre membre renvoie à ce sujet au contrat conclu en 1983 par la Société du Canal et des Installations maritimes, les Communications et la S.N.C.B., par lequel ils se sont engagés à reconstruire ce pont.

Le Secrétaire d'Etat fait remarquer qu'en vertu de la loi spéciale du 8 août 1988 et de l'article 13 de la loi du 26 juin 1990, la Région flamande s'est substituée aux droits et devoirs de la S.A. et doit donc continuer de respecter l'accord de 1983 entre le Ministère des Communications (S.N.C.B.) et la S.A.

L'intervenant déclare que cela est contesté par les juristes et si un accord ne se fait pas, un procès sera intenté.

Le précédent intervenant n'est pas non plus d'accord avec ce que dit le Secrétaire d'Etat. En 1988, la Société du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles était toujours nationale. Elle s'était engagée à reconstruire le pont. C'est donc une charge du passé.

Le Secrétaire d'Etat répète que la S.A. s'est effectivement engagée, en 1982, à reconstruire le pont ferroviaire, mais qu'à la suite de la loi de financement, l'Etat ne se charge que des paiements relatifs aux emprunts du passé et aux engagements qui ont été pris jusqu'à ceux de l'année budgétaire 1988 incluse.

L'intervenant fait remarquer que ce budget n'a été voté qu'en 1989. Ce genre de situation ternit notre image politique.

Le Secrétaire d'Etat répond que ce n'est pas parce que précédemment, des budgets ont été effectivement votés par le Parlement après l'expiration de l'année budgétaire que la Région flamande n'est pas compétente pour les engagements à prendre en la matière.

Un commissaire, après la régionalisation des voies hydrauliques, voudrait savoir combien d'ingénieurs se trouvent dans les cellules restées nationales. Et aussi quels sont les travaux confiés à ces cellules. Il est inquiet car il apparaîtrait, en pratique, qu'il n'y ait plus d'ingénieur qui puisse faire des études pour les travaux à réaliser.

Le Secrétaire d'Etat rappelle que la loi de financement a attribué des fonctions aux quelques ingénieurs restants. Ils ne s'occupent plus des travaux. Au niveau national, il n'y en a plus que deux, qui ne s'occupent pas de travaux. Par contre pour la Région wallonne il y en a trente, pour la Région flamande soixante-deux et pour la Région bruxelloise deux. Mais il y a, en

den genomen en een rechtzetting hiervan vereist was via de wet van 10 juli 1989 tot aanpassing van de begroting van 1980. Thans is het de bevoegde Minister van het Vlaamse Gewest die de vereiste vastlegging dient te nemen.

In dat verband verwijst een ander lid naar de overeenkomst die de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, het departement Verkeerswezen en de N.M.B.S. in 1983 hebben gesloten om een nieuwe brug te bouwen.

De Staatssecretaris merkt op dat volgens de Bijzondere Wet van 8 augustus 1988 en artikel 13 van de wet van 26 juni 1990 het Vlaamse Gewest in de rechten en plichten getreden is van de N.V. en dus de overeenkomst van 1983 tussen het Ministerie van Verkeerswezen (N.M.B.S.) en de N.V. verder dient na te leven.

Spreker verklaart dat dit door de juristen betwist wordt en dat een proces zal worden ingesteld indien er geen akkoord tot stand komt.

De vorige spreker is het evenmin eens met wat de Staatssecretaris zegt. In 1988 was de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel nog steeds nationaal. Zij had zich ertoe verbonden de brug te herbouwen. Dat moet dus beschouwd worden als een last van het verleden.

De Staatssecretaris herhaalt dat de N.V. zich inderdaad in 1982 heeft verbonden tot de herbouw van de spoorwegbrug, maar dat ten gevolge van de financieringswet de Staat enkel instaat voor de betalingen met betrekking tot de leningen van vroeger en de vastleggingen die werden genomen tot en met die van het begrotingsjaar 1988.

Spreker merkt op dat die begroting pas in 1989 werd goedgekeurd. Dit soort toestanden tast ons politiek imago aan.

De Staatssecretaris antwoordt dat het feit dat vroeger inderdaad begrotingen door het Parlement werden goedgekeurd na afloop van het begrotingsjaar, niets afdoet aan het feit dat thans het Vlaamse Gewest bevoegd is om ter zake een vastlegging te nemen.

Een commissielid wenst te weten hoeveel ingenieurs er na de regionalisering van de Waterwegen in de nationaal gebleven cellen overblijven. Hij zou ook graag vernemen welke taken aan die cellen worden opgedragen. De zaak verontrust hem omdat in de praktijk zou blijken dat er geen ingenieur meer is die het studiewerk kan verrichten voor de uit te voeren werken.

De Staatssecretaris herinnert eraan dat in de financieringswet bepaalde taken werden toegewezen aan de enkele overblijvende ingenieurs. Zij houden zich niet langer bezig met de werken. Op nationaal niveau blijven er nog slechts twee over, die zich niet met de werken bezighouden. Voor het Waalse Gewest daarentegen zijn er dertig, voor het Vlaamse Gewest

effet, parfois des problèmes de coordination entre les Régions. On a conclu des accords de coopération à ce sujet le long de la frontière linguistique.

Un sénateur dépose un amendement visant à diminuer les dépenses de fonctionnement des Cabinets du Vice-Premier Ministre et Ministre des Réformes institutionnelles et du Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles chargé de la restructuration du Ministère des Travaux publics, respectivement de 1,6 million et de 9,4 millions.

La Commission, à l'unanimité des 12 membres présents, estime cet amendement irrecevable, la discussion étant close.

III. Votes

Les articles 2.33.1 à 2.33.20 et 2.33.22 sont adoptés à l'unanimité, l'article 2.33.21 est adapté par 7 voix et 5 abstentions, les tableaux et l'ensemble de la section sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport est approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
L. APPELTANS.

Le Président,
A. GROSJEAN.

tweeënzestig en voor het Brusselse Gewest twee. Er rijzen inderdaad soms coördinatieproblemen tussen de Gewesten. Langs de taalgrens werden hierover samenwerkingsakkoorden gesloten.

Een senator dient een amendement in, strekkende om de werkingsuitgaven van het Cabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen en van het Cabinet van de Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen belast met de herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken te verminderen met respectievelijk 1,6 miljoen en 9,4 miljoen.

De Commissie, met eenparigheid van de 12 aanwezige leden, beschouwt dit amendement onontvankelijk aangezien de bespreking gesloten is.

III. Stemmingen

De artikelen 2.33.1 tot 2.33.20 en 2.33.22 worden eenparig aangenomen, artikel 2.33.21 wordt aangenomen met 7 stemmen, bij 5 onthoudingen, de tabellen en de sectie in haar geheel worden aangenomen met eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het verslag is goedgekeurd met dezelfde eenparigheid.

De Rapporteur,
L. APPELTANS.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

En remplacement des pages 35 à 37

du doc. 1111 - 18 (1990-1991) distribué précédemment

Ter vervanging van de bladzijden 35 tot 37

van het vroeger rondgedeelde Gedr. St. 1111 - 18 (1990-1991)

effet, parfois des problèmes de coordination entre les Régions. On a conclu des accords de coopération à ce sujet le long de la frontière linguistique.

Un sénateur dépose un amendement que la Commission n'estime plus recevable, la discussion étant close.

Justification

La loi du 4 juillet 1989 dispose que 60 millions de francs de subsides seront accordés aux partis politiques.

Au cours de l'été 1989, à de multiples reprises, le Chef du Gouvernement a affirmé que ces moyens nouveaux seraient intégralement compensés par des économies réelles au sein de tous les cabinets ministériels.

Lors du Conseil des Ministres du 27 avril 1990, le Gouvernement s'est montré divisé sur ce sujet.

Quelle que soit la formule adoptée, diminution des frais de fonctionnement ou limitation du personnel, le montant de 60 millions de francs n'a pas encore été contesté et reste donc pleinement à l'ordre du jour (cf. réponse à la question n° 33 de M. Geysels, du 17 janvier 1990, voir bulletin des Questions et Réponses, Chambre, 1989-1990, n° 107 du 24 avril 1990, p. 8560).

A l'examen du projet de budget pour 1991, il apparaît clairement que ces principes ne sont pas respectés, puisque les dépenses de cabinet augmentent globalement de 8,62 p.c. par rapport à 1990. Cela représente plus de trois fois la norme inflatoire retenue pour la confection du budget 1991.

Illustration cinglante de cet état de fait, les dépenses de cabinet du Ministre du Budget augmentent à elles seules de 24,69 p.c.!

La Commission parlementaire mixte pour la Réforme des Institutions a récemment plaidé pour que le nombre de Ministères nationaux passe de 27 à 16.

Rappelons par ailleurs que la situation de nos finances publiques est dramatique et, qu'en la matière, la crise du Golfe est une source supplémentaire de préoccupation; il est dès lors important d'au moins pouvoir réaliser les économies annoncées.

Nous proposons donc d'appliquer aux dépenses de cabinets les décisions antérieures du gouvernement et la norme inflatoire retenue pour 1991. 60 millions de francs d'économies sont donc réalisés par rapport aux crédits initiaux de 1990. Une augmentation de

tweeënzestig en voor het Brusselse Gewest twee. Er rijzen inderdaad soms coördinatieproblemen tussen de Gewesten. Langs de taalgrens werden hierover samenwerkingsakkoorden gesloten.

Een senator dient een amendement in, dat echter door de Commissie als niet ontvankelijk wordt beschouwd aangezien de bespreking is afgesloten.

Verantwoording

De wet van 4 juli 1989 bepaalt dat aan de politieke partijen een subsidie van 60 miljoen frank zal worden toegekend.

In de zomer van 1989 heeft de Premier herhaaldelijk bevestigd dat die nieuwe middelen volledig door reële besparingen in alle ministeriële kabinetten zouden worden gecompenseerd.

Tijdens de Ministerraad van 27 april 1990 bleek echter dat daarover binnen de Regering verdeeldheid bestond.

Ongeacht de formule waarvoor uiteindelijk wordt gekozen — verlaging van de werkingskosten of inkrimping van het personeelsbestand — het bedrag van 60 miljoen frank werd nog niet betwist en blijft dus actueel (cf. antwoord op vraag nr. 33 van de heer Geysels van 17 januari 1990, bulletin van Vragen en Antwoorden, Kamer, 1989-1990, nr. 107 van 24 april 1990, blz. 8560).

Uit de ontwerp-begroting voor 1991 blijkt evenwel duidelijk dat die principes niet werden geëerbiedigd, aangezien de kabinetsuitgaven ten opzichte van 1990 in totaal met 8,62 pct. zijn gestegen. Die stijging ligt drie keer hoger dan het inflatiecijfer waarmee bij het opmaken van de begroting voor 1991 rekening werd gehouden.

Een schrijnend voorbeeld daarvan vormen de kabinetsuitgaven van de Minister van Begroting, die op zich al met 24,69 pct. toenemen!

De gemengde parlementaire Commissie voor de hervorming der instellingen heeft er onlangs voor gepleit, het aantal nationale Ministers van 27 op 16 terug te brengen.

Er dient voorts te worden herinnerd aan de dramatische toestand van onze overheidsfinanciën, waarvoor de Golfcrisis nog een extra bedreiging vormt; het is dan ook belangrijk dat althans de aangekondigde besparingen worden verwezenlijkt.

Wij stellen bijgevolg voor de eerder door de Regering genomen beslissingen in verband met de kabinetsuitgaven, alsmede de voor 1991 vastgelegde inflatievorm ook daadwerkelijk toe te passen. Ten opzichte van de oorspronkelijke kredieten voor 1990

2,8 p.c. est ensuite opérée. Au total, nos propositions permettent de réaliser sur l'ensemble des budgets de cabinets une économie de 180,2 millions de francs.

Il s'agit bien entendu d'un objectif minimum dans un premier temps.

Le tableau repris en annexe donne l'ampleur de la progression des dépenses de chaque cabinet national, ainsi que ses augmentations sur base de divers regroupements.

wordt dus 60 miljoen frank bespaard. Vervolgens wordt een stijging met 2,8 pct. toegepast. Onze voorstellen kunnen uiteindelijk voor een besparing van 180,2 miljoen frank op de gezamenlijke kabinetsbegrotingen zorgen.

Het spreekt vanzelf dat het hier om een eerste, minimale doelstelling gaat.

De tabel in bijlage geeft de stijging van de uitgaven per nationaal kabinet, alsook de stijging berekend voor andere groepen.

BUDGET 1991

Progression des dépenses de cabinets

BUDGET 1991

Stijging van de kabinetsuitgaven

	1990	1991	%
Total. — Totaal	2 038,9	2 214,6	+ 8,62
P.S. — P.S.	510,8	562,7	+ 10,16
P.S.C. — P.S.C.	342,1	356,5	+ 4,21
S.P. — S.P.	411,1	463,6	+ 12,77
C.V.P. — C.V.P.	581,3	603,0	+ 3,73
V.U. — V.U.	193,6	228,8	+ 18,18
Francophones. — Franstaligen	852,9	919,2	+ 7,77
Néerlandophones. — Nederlandstaligen	1 186,0	1 295,4	+ 9,22
Socialistes. — Socialisten	921,9	1 026,3	+ 11,32
Catholiques. — Katholieken	923,4	959,5	+ 3,91
Kern. — Kern	534,7	583,0	+ 7,23
Autres. — Andere	1 495,2	1 631,6	+ 9,12
Services du Premier Ministre. — Diensten van de Eerste Minister	267,7	283,0	+ 5,72
Cabinet du Premier Ministre (C.V.P.). — Kabinet van de Eerste Minister (C.V.P.)	105,7	104,5	— 1,14
Cabinet du V.P. et Réf. instit. (P.S.) — Kabinet van de V.E.M. en Minister Institutionele Hervormingen (P.S.)	95,4	97,4	+ 2,10
Cabinet du S.E. à la Politique Scientifique (S.P.). — Kabinet van de Staatssecretaris Wetenschapsbeleid (S.P.)	66,6	81,1	+ 21,77
Justice. — Justitie	134,6	145,4	+ 8,02
Cabinet Justice (P.S.C.). — Kabinet Justitie (P.S.C.)	53,8	57,9	+ 7,62
Cabinet du V.P. et des Classes moyennes (P.S.C.). — Kabinet van de V.E.M. en Minister van Middenstand (P.S.C.)	80,8	87,5	+ 8,29
Intérieur. — Binnenlandse Zaken	176,2	193,0	+ 9,53
Cabinet Intérieur. — Kabinet Binnenlandse Zaken (S.P.)	56,6	69,9	+ 23,50
Cabinet Min. mod. des Serv. pub. et des Inst. scientif. et Cult. nationales (S.P.). — Kabinet Minister Modernisering Openbare Diensten en Nat. Wetenschappelijke en Culturele Instellingen (S.P.)	43,6	45,7	+ 4,82
Cabinet Min. Fonction publique (P.S.C.). — Kabinet Minister Openbaar Ambt (P.S.C.)	76,0	77,4	+ 1,84
Affaires étrangères et Comm. Ext. — Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel	163,8	176,2	+ 7,57
Cabinet Min. Affaires étrangères (C.V.P.). — Kabinet Minister Buitenlandse Zaken (C.V.P.)	58,4	67,2	+ 15,07
Cabinet Min. Commerce extérieur (P.S.). — Kabinet Minister Buitenlandse Handel (P.S.)	59,7	59,7	—
Cabinet du S.E. à l'Europe 1992 (P.S.). — Kabinet Staatssecretaris Europa 1992 (P.S.)	45,7	49,3	+ 7,88
Coop. au Dével. — Ontwikkelingssamenwerking			
Cabinet Min. Coop. Dével. (V.U.). — Kabinet Minister Ontwikkelingssamenwerking (V.U.)	66,0	69,7	+ 5,61
Défense nationale. — Landsverdediging			
Cabinet du Min. de la D.N. (P.S.). — Kabinet Minister Landsverdediging (P.S.)	57,4	63,4	+ 10,45

	1990	1991	%
Finances. — <i>Financiën</i>	225,9	259,3	+ 14,79
Cabinet du Min. des Finances (P.S.C.). — <i>Kabinet Minister Financiën</i> (P.S.C.) . . .	64,2	66,0	+ 2,80
Cabinet du V.P. et Min. du Budget et Pol. scient. (V.U.). — <i>Kabinet V.E.M. en Minister Begroting en Wetenschapsbeleid</i> (V.U.)	127,6	159,1	+ 24,69
Cabinet du S.E. aux Fin., adjoint au Min. Fin. (C.V.P.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Financiën, toegevoegd aan de Minister van Financiën</i> (C.V.P.)	34,1	34,2	+ 0,29
Classes moyennes. — <i>Middenstand</i>			
Cabinet du S.E. aux Cl. moyennes et aux Victimes de la guerre (P.S.C.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Middenstand en Oorlogsslachtoffers</i> (P.S.C.)	67,3	67,7	+ 0,59
Emploi et Travail. — <i>Tewerkstelling en Arbeid</i>			
Cabinet du Min. Emploi et Travail (C.V.P.). — <i>Kabinet Minister Tewerkstelling en Arbeid</i> (C.V.P.)	61,0	66,3	+ 8,69
Prévoyance sociale. — <i>Sociale Voorzorg</i>	208,4	236,4	+ 13,44
Cabinet du Min. Affaires sociales (P.S.). — <i>Kabinet Minister Sociale Zaken</i> (P.S.) . . .	77,0	95,6	+ 24,16
Cabinet du Min. des Pensions (P.S.). — <i>Kabinet Minister Pensioenen</i> (P.S.)	70,6	79,9	+ 13,17
Cabinet du S.E. aux Pensions (S.P.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Pensioenen</i> (S.P.) . . .	60,8	60,9	+ 0,16
Santé publique et Environnement. — <i>Volksgezondheid en Leefmilieu</i>	104,7	114,8	+ 9,65
Cabinet du S.E. à la Santé pub. et à la Polit. des handicapés (P.S.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Volksgezondheid en Gehandicaptenbeleid</i> (P.S.)	50,6	61,3	+ 21,15
Cabinet du S.E. à l'Environnement et à L'Emanc. sociale (C.V.P.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Leefmilieu en Maatschappelijke Emancipatie</i> (C.V.P.)	54,1	53,5	- 1,11
Agriculture. — <i>Landbouw</i>			
Cabinet du S.E. à l'Agriculture (C.V.P.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Landbouw</i> (C.V.P.)	69,8	68,7	- 1,58
Affaires économiques. — <i>Economische Zaken</i>	195,8	194,4	- 0,72
Cabinet du Min. des Aff. écon. (S.P.). — <i>Kabinet Minister Economische Zaken</i> (S.P.) . . .	71,5	69,6	- 2,66
Cabinet du V.P. (S.P.). — <i>Kabinet Vice-Eerste Minister</i> (S.P.)	69,9	68,7	- 1,72
Cabinet du S.E. à l'Energie (P.S.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Energie</i> (P.S.)	54,4	56,1	+ 3,12
Communications et Infrastructure. — <i>Verkeer en Infrastructuur</i>	198,2	208,6	+ 5,25
Cabinet du V.P. et Min. des Commun. (C.V.P.). — <i>Kabinet V.E.M. en Minister Verkeerswezen</i> (C.V.P.)	66,9	66,6	- 0,45
Cabinet du V.P. et Min. des Réf. Instit. (C.V.P.). — <i>Kabinet V.E.M. en Minister Institutionele Hervormingen</i> (C.V.P.)	64,3	65,8	+ 2,33
Cabinet du S.E. aux Réf. Instit. et chargé Restructur. Min. Trav. Publics (C.V.P.). — <i>Kabinet Staatssecretaris Institutionele Hervormingen en Herstructurering Ministerie Openbare Werken</i> (C.V.P.)	67,0	76,2	+ 13,73
Postes, Télégraphes et Téléphones. — <i>Posterijen, Telegrafie en Telefonie</i>			
Cabinet du Min. des P.T.T. (S.P.). — <i>Kabinet Minister P.T.T.</i> (S.P.)	42,1	67,7	+ 60,81

III. Votes

Les articles 2.33.1 à 2.33.20 et 2.33.22 sont adoptés à l'unanimité, l'article 2.33.21 est adapté par 7 voix et 5 abstentions, les tableaux et l'ensemble de la section sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport est approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
L. APPELTANS.

Le Président,
A. GROSJEAN.

III. Stemmingen

De artikelen 2.33.1 tot 2.33.20 en 2.33.22 worden eenparig aangenomen, artikel 2.33.21 wordt aangenomen met 7 stemmen, bij 5 onthoudingen, de tabellen en de sectie in haar geheel worden aangenomen met eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het verslag is goedgekeurd met dezelfde eenparigheid.

De Rapporteur,
L. APPELTANS.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.