

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

22 SEPTEMBER 1993

ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

voor het begrotingsjaar 1994

BELEIDSNOTA
van het Ministerie van Verkeer en
Infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 1994 (**)

1. ALGEMENE BELEIDSLIJNEN

I. — INLEIDING

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven heeft de leiding van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur waartoe besturen en behoren die zich voornamelijk bezig houden met het vervoer (vervoer over de weg, spoorwegen, binnenvaart, zeescheepvaart en luchtvaart), maar ook met activiteiten betreffende de logistiek (infrastructuur en het Centraal Bureau voor Benodigheden (C.B.B)). Bovendien oefent hij de voogdij uit over Regieën die actief zijn op het gebied van het vervoer zoals de Regie der Luchtwegen (R.L.W.) en de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.), of op het gebied van de logistiek, de Regie der Gebouwen en de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (D.R.B.). Tenslotte, is hij als Minister van Overheidsbedrijven, voor wat hun taken van openbare dienstverlening betreft, eveneens de voogdijminister van een autonoom over-

Zie :

- 1164 - 92 / 93 :

— N° 1 tot 10 : Beleidsnota's.

(*) Tweede zitting van de 48^e zittingsperiode.

(**) Overeenkomstig artikel 79, n° 1, van het Reglement van de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven de beleidsnota van zijn departement overgezonden.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

22 SEPTEMBRE 1993

PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES

pour l'année budgétaire 1994

NOTE DE POLITIQUE GENERALE
du Ministère des Communications
et de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 1994 (**)

1. NOTE DE POLITIQUE GENERALE

I. — INTRODUCTION

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques doit gérer le Ministère des Communications et de l'Infrastructure où se trouvent des administrations concernées d'abord par des activités de transport (route, chemin de fer, navigation intérieure, marine et aéronautique), mais aussi des activités de logistique (infrastructure et Office central des Fournitures, O.C.F.). Il a par ailleurs la tutelle sur des Régies qui fonctionnent dans le domaine des transports, la Régie des Voies aériennes (R.V.A.) et la Régie des Transports maritimes (R.T.M.), ou dans le domaine logistique, la Régie des Bâtiments et l'Office de la Régularisation de la Navigation Intérieure (O.R.N.I.). Enfin, comme Ministre des Entreprises publiques, pour leurs missions de service public, il exerce la tutelle sur une entreprise publique autonome dans le domaine du transport, la S.N.C.B., et sur

Voir :

- 1164 - 92 / 93 :

— N° 1 à 10 : Notes de politique générale.

(*) Deuxième session de la 48^e législature.

(**) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des Représentants, le ministre des Communications et des Entreprises publiques a transmis la note de politique générale de son département.

heidsbedrijf op het gebied van het vervoer, de N.M.B.S., en van twee autonome overheidsbedrijven op het gebied van de communicatie, Belgacom en De Post. Hij is eveneens bevoegd voor het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (B.I.P.T.), een parastatale belast met de controle op de wijze waarop Belgacom en De Post hun taken van openbare dienstverlening vervullen.

Het uitwerken en het tot stand brengen van het Belgische beleid op deze gebieden wordt dikwijls georiënteerd of beperkt door Europese en internationale bepalingen, maar eveneens door opties van de Gewesten die over talrijke bevoegdheden terzake beschikken.

Deze aspecten zullen dus bepalend zijn bij het uitstippelen van het beleid op federaal vlak.

II. — VERVOER EN VERKEER

Verkeer en vervoer zijn essentiële onderdelen van onze economie en van onze moderne maatschappij. Deze onderdelen zo goed mogelijk laten functioneren door ze zo betaalbaar, evenwichtig, veilig, leefbaar en vlot als mogelijk te doen verlopen, vormt dan ook de belangrijkste uitdaging en bestaansreden voor het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Om deze uitdaging aan te kunnen steunt het beleid op vijf pijlers : de betaalbaarheid, de evenwichtigheid, de veiligheid, de leefbaarheid en de vlotheid.

Door de vervoerders een maximum vrijheid te bieden inzake markttoegang, capaciteit en prijsvorming wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke productiviteit en wordt de betaalbaarheid van het vervoer verzekerd.

De concurrentiële evenwichtigheid wordt gewaarborgd door ervoor te zorgen dat er voor iedereen gelijke spelregels bestaan, zowel op technisch, sociaal en fiscaal vlak als op het gebied van de toegang tot het beroep, zodat een gezonde mededinging wordt uitgebouwd.

Het bewerkstelligen van een maximale veiligheid, is niet te scheiden van de regels van de vrije markt.

De negatieve gevolgen van het vervoer op het milieu worden beperkt om de leefbaarheid te bevorderen.

De vlotheid van het verkeer moet door aangepaste maatregelen worden gestimuleerd om de toenemende verkeerscongestie te bestrijden die de groei van het verkeer en het vervoer met zich mee brengen en die het rendement van het vervoer bedreigen.

Het beleid dat op deze vijf pijlers is geënt, kan niet in een vacuüm gevoerd worden en veronderstelt een multidisciplinaire aanpak waarbij interacties met andere domeinen en instellingen talrijk zijn. Dit beleid ontwikkelt zich trouwens in een kader dat zowel op economisch, sociaal als institutioneel vlak steeds in evolutie is. Bijgevolg dient gezorgd te worden dat

deux entreprises publiques autonomes dans le domaine des communications, Belgacom et La Poste. Il est également compétent pour l'Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications (I.B.P.T.), le parastatal chargé de contrôler la façon dont Belgacom et La Poste remplissent leurs missions de service public.

L'élaboration et la mise en oeuvre de la politique belge en ces domaines sont souvent orientées ou limitées par les dispositions européennes et internationales mais aussi par les options des Régions qui disposent de nombreuses compétences en la matière.

Ces dimensions seront donc déterminantes dans l'élaboration de la politique au niveau fédéral.

II. — LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

Les communications et le transport sont des éléments essentiels de notre économie et de notre société moderne. Faire fonctionner ces éléments aussi bien que possible en les rendant économiquement rentables, équilibrés, sûrs, conviviaux et fluides, constitue ainsi le défi le plus important et la raison d'être du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Pour relever ce défi, la politique s'appuie sur cinq lignes de force : la viabilité économique, la concurrence, la sécurité, la convivialité et la fluidité.

En accordant aux transporteurs autant de liberté que possible quant à l'accès au marché, à la capacité et à la fixation des prix, on tend vers une meilleure productivité et la viabilité économique du transport est préservée.

L'équilibre concurrentiel est garanti si l'on veille à ce que la concurrence soit saine et donc à ce que les règles du jeu soient identiques pour tous, aussi bien sur le plan technique, social et fiscal que sur celui de l'accès à la profession.

La mise en oeuvre d'une sécurité maximale est indissociable des règles du marché libre.

Les conséquences négatives du transport sur l'environnement sont limitées dans le but de favoriser la convivialité.

La fluidité du trafic doit être stimulée par des mesures adaptées pour combattre la congestion croissante provoquée par l'augmentation du trafic et des transports, qui menace le rendement du transport.

La politique qui est fondée sur ces cinq lignes de force ne peut être menée en vase clos et exige un apport multidisciplinaire par lequel des interactions avec d'autres domaines et institutions sont nombreuses. Cette politique se développe d'ailleurs dans un cadre qui est en perpétuelle évolution, aussi bien sur le plan économique et social qu'institutionnel. Par

dit beleid de oplossingen op een globale en coherente manier uittekent en invult.

Bovendien wordt het vervoer — nog meer dan in het verleden — gekenmerkt door een uitgesproken internationale dimensie. Tal van internationale en supranationale instellingen zijn op dit vlak actief. Vooral de werkzaamheden binnen de Europese Gemeenschappen en de recente ontwikkelingen in Oost-Europa zorgen voor ingrijpende veranderingen waarvan vooral het vervoer de weerslag sterk ondervindt.

Hieruit volgt een coördinatieopdracht, zowel op intern Belgisch vlak als op internationaal vlak.

Op Belgisch vlak wordt hierin voorzien door de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (I.C.V.I.). Deze conferentie wordt voorgezeten door de federale Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en organiseert het overleg met alle betrokken federale en gewestelijke Ministers. De beslissingsbevoegdheden inzake vervoer en verkeer zijn ingevolge de staatshervorming immers gedeeltelijk naar de Gewesten overgeheveld. Deze conferentie werd reeds verscheidene malen georganiseerd en zal in de toekomst een zeer belangrijke rol blijven vervullen.

Op internationaal vlak wordt de coördinatieopdracht verzekerd door deelname aan de vergaderingen van de diverse instellingen, waarbij actief wordt meegewerkt aan de opstelling en formulering van het beleid.

1. De weg

1.1. Betaalbaarheid

Het te voeren beleid inzake het goederen- en personenvervoer over de weg is erop gericht, weliswaar binnen de grenzen van de eerlijke concurrentie en van de verbetering van de veiligheid, het vrije initiatief optimaal aan te moedigen. Om die reden sluit de wetgeving alle kwantitatieve beperkingen uit en dit zowel inzake toegang tot de markt als inzake prijsvorming.

Ook op internationaal vlak heeft België standvastig bijgedragen tot de verwezenlijking van een gelijkwaardige politiek.

Aldus werd in E.G.-verband de liberalisatie van het internationaal goederenvervoer en het toeristisch personenvervoer gerealiseerd.

In het kader van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (C.E.M.T.) worden progressief de contingenten vergunningen verhoogd terwijl het aantal landen, die van de Conferentie deel uitmaken, steeds verder uitbreidt. Met de C.E.M.T.-vergunningen kunnen alle goederentransporten worden verricht tussen praktisch alle Europese landen met uitzondering van die welke tot het G.O.S. (ex-Sovjet-Unie) behoren.

conséquent, il faut veiller à ce que cette politique soit élaborée et appliquée en traitant les problèmes d'une manière globale et cohérente.

En outre, la dimension internationale prend de plus en plus d'importance et les institutions internationales et supranationales sont nombreuses dans ce domaine. Ainsi, dans le secteur du transport, les activités au sein de la Communauté Européenne et les récents développements en Europe de l'Est provoquent des changements importants.

Une mission de coordination, aussi bien sur le plan interne belge que sur le plan international s'avère donc nécessaire.

Sur le plan belge, elle s'effectue au sein de la Conférence Interministérielle pour les Communications et l'Infrastructure (C.I.C.I.) présidée par le Ministre fédéral des Communications et des Entreprises publiques; cette conférence organise la concertation avec tous les Ministres régionaux concernés puisque de nombreuses compétences de décision pour les transports et l'infrastructure sont partiellement transférées vers les Régions depuis la réforme de l'Etat. Cette conférence s'est déjà réunie à plusieurs reprises et continuera à remplir un rôle important dans le futur.

Sur le plan international, la mission de coordination est assurée par la participation aux réunions de diverses institutions qui élaborent et formulent la politique.

1. La route

1.1. Viabilité économique

La politique à mener en matière de transport routier de marchandises et de personnes consiste à encourager au maximum la libre initiative, dans les limites, il est vrai, d'une concurrence loyale et de l'amélioration des conditions de sécurité. Pour cette raison, la législation exclut toute limitation quantitative et ce, tant en matière d'accès au marché qu'en matière de formation des prix.

Sur le plan international également, la Belgique a contribué fermement à la mise en place d'une politique analogue.

Ainsi, la libéralisation du transport international de marchandises et celle du transport touristique de personnes ont été réalisées dans le contexte de la C.E.

Dans le cadre de la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.), les contingents d'autorisations sont progressivement augmentés tandis que le nombre de pays qui font partie de la Conférence s'accroît toujours davantage. Avec les autorisations C.E.M.T., tout transport de marchandises peut être effectué entre pratiquement tous les pays européens, à l'exclusion encore de ceux qui appartiennent à la C.E.I. (ex-Union Soviétique).

Gelet op de politieke ontwikkelingen die zich in Oost-Europa voordoen, worden nieuwe buitenlandse contacten gelegd met het oog op het afsluiten van bilaterale en multilaterale akkoorden o.m. met de Baltische Staten, de Republieken van de voormalige Sovjet-Unie, Slovenië en Kroatië. Het totstandkomen van de Europese Economische Ruimte zal eveneens aanleiding geven tot de herziening van zulke akkoorden. Nieuwe of herziene akkoorden beogen een afstemming van de erin vervatte bepalingen op de E.G.-reglementeringen.

1.2. *Evenwichtigheid*

Het streven naar een ruime toegankelijkheid van de markt sluit evenwel niet uit dat de voorwaarden van toegang tot het beroep er maximaal moeten toe leiden de vervoerders kwalitatief goed te vormen en de veiligheid te vrijwaren. Anderzijds moeten de voorwaarden op technisch, sociaal en fiscaal gebied voor alle vervoerders gelijk zijn om tot een gezonde concurrentie tussen de vervoerders onderling maar ook van het wegvervoer ten aanzien van de overige vervoerwijzen, te komen.

Deze objectieven zullen in een nieuwe wetgeving inzake het goederenvervoer, die eerlang aan het Parlement wordt voorgelegd, verder worden uitgewerkt. De voorgestelde wijzigingen behelzen :

- de codificatie van de bestaande reglementeringen in één wet, één koninklijk besluit, één ministerieel besluit;

- de vereenvoudiging van de procedure ter verkrijging van de vergunningen;

- een betere bescherming van de bonafide vervoerders vnl. door een strengere beteugeling van concurrentievervalsende overtredingen;

- de aanpassing van de Belgische wetgeving aan de jongste E.G.-Verordening inzake toegang tot de markt (afschaffing van de vergunning op aanhangwagens en opleggers, liberalisering van het internationaal vervoer binnen de E.G.);

- de verdere harmonisering met de Nederlandse en Luxemburgse wetgevingen.

In overleg met de Gewestelijke Executieven zal eveneens overgegaan worden tot een volledige herziening van de wetgeving inzake het personenvervoer over de weg.

Nu reeds wordt gewerkt aan een reglementswijziging inzake het taxivervoer met het oog op de invoering van de toegang tot het beroep, de beteugeling van het zwartwerk, de invoering van verplichte rusttijden en een betere definitie van de diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur.

Ook in de contacten met het buitenland, zowel op E.G.-vlak als erbuiten, wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke gelijkheid in de concurrentievoorwaarden tussen de vervoerders.

Les développements politiques en Europe de l'Est permettent l'établissement de nouveaux contacts extérieurs en vue de la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux, notamment avec les Etats baltes, la Slovénie, la Croatie et des républiques de l'ex-Union Soviétique. La réalisation de l'Espace Economique Européen entraînera également la révision de tels accords. Les dispositions de ces accords, neufs ou révisés, devront être alignées sur les réglementations C.E.

1.2. *Equilibre concurrentiel*

L'aspiration à une large accessibilité du marché n'exclut pas, toutefois, que les conditions d'accès à la profession doivent contribuer au maximum à assurer aux transporteurs une bonne formation qualitative et à préserver la sécurité. Par ailleurs, les conditions dans les domaines technique, social et fiscal, doivent être égales pour tous les transporteurs, de manière à permettre une saine concurrence entre eux mais également entre le transport routier et les autres modes de transport.

Ces objectifs seront traduits dans une nouvelle législation dans le domaine des transports de marchandises, législation qui sera incessamment soumise au Parlement. Les modifications prévues portent sur :

- la codification des réglementations existantes en une seule loi, un seul arrêté royal et un seul arrêté ministériel;

- la simplification de la procédure d'obtention des autorisations;

- une meilleure protection des transporteurs sérieux, principalement par une répression plus sévère des infractions susceptibles de fausser les règles de concurrence;

- l'adaptation de la législation belge à la dernière directive C.E. concernant l'accès au marché (suppression de l'autorisation pour les remorques et semi-remorques, libéralisation du transport international à l'intérieur de la C.E.);

- la poursuite de l'harmonisation avec les législations néerlandaises et luxembourgeoises.

En concertation avec les Exécutifs régionaux, on procédera également à une révision complète de la législation en matière de transport de personnes par route.

Dès à présent, on prépare une modification de la réglementation en matière de transport par taxis en vue de l'introduction de l'accès à la profession, de la répression du travail au noir, de l'introduction de temps de repos obligatoires et d'une meilleure définition des services de location d'automobiles avec chauffeur.

Dans les contacts avec l'étranger, tant au niveau communautaire qu'extra-communautaire, on recherche également une égalité aussi parfaite que possible dans les conditions de concurrence entre les transporteurs.

1.3. Veiligheid

Door het geleidelijk wegvallen van de kwantitatieve beperkingen in het personen- en goederenvervoer over de weg, en dit zowel op nationaal als internationaal vlak, stelt men vast dat het aanbod op de vervoermarkt groter wordt en dat een heviger concurrentie tussen de vervoerders ontstaat. Deze toestand wordt verergerd door de slechte economische situatie waaruit een verminderde vraag naar vervoer ontstaat en door de politieke en economische openstelling van Europa.

Het gevaar is dan ook reëel dat een aanzienlijk aantal nationale of buitenlandse vervoerders, via twijfelachtige praktijken zal trachten een deel van de markt te behouden of te veroveren. Speciale aandacht moet dan ook gaan naar het beteugelen van de overtredingen die de vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn *bona fide collega*.

Tevens moet worden herinnerd aan de verplichting opgelegd door Richtlijn 88/599/E.E.G. van 23 november 1988 die binnenkort van kracht wordt. Volgens deze richtlijn moet minstens 1 % van het totale aantal dagprestaties gecontroleerd worden waarvan minimaal 25 % in de ondernemingen en minimaal 15 % op de weg (naleving van de voorschriften inzake de rij- en rusttijden).

Voor België betekent zulks de controle van ongeveer 360 000 tachograafschijven per jaar.

Naast de aandacht die de controledienst van het Bestuur van het Vervoer te Land besteedt aan het scheppen van eerlijke en correcte concurrentievoorwaarden tussen de vervoerders, heeft hij als tweede belangrijke taak bij te dragen tot het bevorderen van de verkeersveiligheid op de weg. Meer en strengere controles op o.a. de lading, de technische staat van de voertuigen en het vervoer van gevaarlijke goederen (A.D.R.) zijn hierbij noodzakelijk.

Door de ingewikkeldheid van de te controleren materies (vervoerwetgeving, vergunningen voor het personen- en goederenvervoer over de weg, de technische staat van de voertuigen, A.D.R. en A.T.P. wetgeving, de rij- en rusttijden, verzekering en te betalen taksen, rijbewijzen, C.M.R.-documenten.....) zijn momenteel enkel de controleurs van het Bestuur van het Vervoer te Land in staat al deze zaken efficiënt te controleren. De controleresultaten laten aan de controleurs en aan de administratie toe zich een beeld te vormen over de bestuurders, de firma's en de problemen in de sector.

Voor diensten die ook nog andere wetgevingen te controleren hebben is dit een onmogelijke zaak, ook wegens de vele wijzigingen die zich inzake de vervoerwetgeving voordoen (wijzigingen in de nationale wetgevingen en via bilaterale en multilaterale akkoorden).

Het huidige personeelsbestand, d.w.z. 33 controleurs op de weg en 4 inspecteurs in de bedrijven

1.3. Sécurité

La disparition progressive des restrictions quantitatives dans le domaine du transport de personnes et de marchandises par route, tant au niveau national qu'international, fait que l'on constate un accroissement de l'offre sur le marché du transport et une recrudescence de la concurrence entre les transporteurs routiers. Cette situation est aggravée par la mauvaise situation économique allant de pair avec une demande de transport en diminution et par l'ouverture politique et économique de l'Europe.

Le danger n'est donc guère illusoire que bon nombre de transporteurs nationaux ou étrangers s'efforceront de maintenir ou d'accaparer une place sur le marché en recourant à des pratiques discutables. Une attention toute particulière se porte et devra se porter sur la répression des infractions entraînant un avantage économique pour le transporteur par rapport à ses collègues « de bonne foi ».

En outre, il faut rappeler l'obligation imposée par la Directive 88/599/C.E.E. du 23 novembre 1988 qui, entrera sous peu, en vigueur. Selon cette directive, au moins 1 % du nombre total de prestations journalières doit être contrôlé, dont au moins 25 % dans les entreprises et au moins 15 % sur la route (respect des prescriptions en matière de périodes de conduite et de repos).

Pour la Belgique, cela signifie qu'environ 360 000 feuilles d'enregistrement doivent être contrôlées.

A côté de l'attention que le Service de Contrôle de l'Administration du Transport terrestre consacre à l'établissement de conditions de concurrence honnêtes et correctes entre les transporteurs, ce service doit — il s'agit d'une deuxième mission importante — contribuer à la promotion de la sécurité du transport par route. Des contrôles plus fréquents et plus sévères portant, entre autres, sur la cargaison, l'état technique du véhicule et le transport des produits dangereux (A.D.R.), sont nécessaires.

Par la complexité des matières à contrôler (à savoir législation sur le transport, autorisation pour le transport par route de personnes et de marchandises, état technique des véhicules, législation A.D.R. et A.T.P., période de conduite et de repos, assurances, taxes à payer, permis de conduire, documents C.M.R.,...), seuls les contrôleurs de l'Administration du Transport terrestre sont actuellement aptes à contrôler ce domaine efficacement. Les résultats du contrôle permettent aux contrôleurs et à l'administration de se faire une image des conducteurs, des entreprises et des problèmes dans ce secteur.

Cela est toutefois impossible pour les services qui ont encore d'autres réglementations à contrôler, et aussi par le fait des nombreuses modifications qui interviennent en matière de réglementation sur le transport (modification de la législation nationale et via des accords bilatéraux et multilatéraux).

La situation actuelle en personnel, à savoir 33 contrôleurs sur route et 4 inspecteurs dans les entrepri-

(kader : 56 controleurs en 9 inspecteurs) is onvoldoende om de vervoersector efficiënt te controleren, zeker als men van 's morgens vroeg, tot 's avonds laat en tijdens het weekend wil controleren.

Er zullen initiatieven voorgesteld worden om het controleapparaat te versterken; de aanstaande invoering van een Europees regionaal wegenvignet (de drie landen van de Benelux, Duitsland en Denemarken) die volgt uit de beslissing van de E.E.G.-Raad voor Vervoer van 19 juni 1993, is nog een bijkomende reden om de controlemiddelen uit te breiden.

In een markteconomie zou het ongecontroleerd op de weg toelaten van voertuigen al spoedig aanleiding geven tot chaotische toestanden, wat een harmonieuze ontwikkeling van de economie zou hinderen. Het wegvervoer is inderdaad, in tegenstelling tot zijn soepelheid, zeer broos : verkeersongevallen zijn a priori meer waarschijnlijk dan bij de andere vervoermodi. De sociale kost van de verkeersonveiligheid voor de gemeenschap is buitensporig : 2,5 % van het B.N.P., volgens de studies hieromtrent. Hierbij moet natuurlijk ook nog het menselijk leed gevoegd worden : overlijdens, invaliditeit, verlies van inkomens, ...

Het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur (B.V.R.I.) stippelt voor het wegverkeer gedragsregels uit waarvan de naleving er moet toe bijdragen dit negatief aspect te vermindern. Het gaat hier om een gevoelig domein waar een evenwicht moet bewaard worden tussen de steeds meer dwingende reglementaire vereisten en de gewettigde eisen van de economische wereld of eenvoudigweg het individu. Het is om al deze redenen dat dit bestuur, voor al de veiligheidsaspecten waar het zich moet om bekommeren, gemengde commissies werden opgericht met adviserende bevoegdheid en dat beroepsprocedures werden ingesteld. Meer formeel vallen de vormgevende aspecten van het wegverkeer onder de bevoegdheid van de federale overheid, die echter verplicht is de gewestregeringen bij de opstelling van de reglementen, te betrekken, eventueel in de schoot van de I.C.V.I.

Het rijbewijs, ingesteld in de jaren '60 en waarvan de positieve weerslag zeer vlug werd vastgesteld door de daling van het aantal ongevallen, is een zeer belangrijk element voor de verkeersveiligheid. Zijn gunstig effect heeft zich in de loop der jaren nog versterkt door de instelling van steeds meer betrouwbare opleidingsmogelijkheden.

Een van de opdrachten van het bestuur is thans de inwerkingstelling voor te bereiden van een Europese richtlijn die in de E.E.G. de voorwaarden gelijkstelt voor de uitreiking van de rijbewijzen. De uiterste datum is 1996.

Wat het puntenrijbewijs betreft, heeft herhaaldelijk overleg plaats gehad met al de betrokken sectoren. Het resultaat van deze raadplegingen zal binnenkort vertaald worden in een koninklijk toepassingsbesluit. Een bepaald aantal technische

ses (pour un cadre de 56 contrôleurs et de 9 inspecteurs) est insuffisante pour contrôler efficacement le secteur du transport et ce, surtout si l'on veut contrôler tôt le matin, tard le soir et durant le week-end.

Des initiatives seront présentées pour renforcer le potentiel de contrôle; l'instauration toute prochaine d'une vignette routière régionale européenne (les trois pays du Benelux, l'Allemagne et le Danemark), résultant de la décision du Conseil C.E.E. Transport du 19 juin 1993, représente un facteur supplémentaire justifiant l'extension des moyens de contrôle.

Dans une économie de marché, l'accès incontrôlé des véhicules à la route conduit rapidement à des situations cahotiques, incompatibles avec un développement économique harmonieux. En effet, en contre-partie à sa souplesse, le transport par route est fragile : des accidents sont a priori plus probables que pour d'autres modes de transport. Le coût social pour la collectivité de l'insécurité routière est exorbitant : 2,5 % du P.N.B. selon des études sur ce sujet. Il faut bien sûr y ajouter les drames humains : décès, handicaps, pertes de revenus, ...

L'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure (A.R.C.I.), balise la circulation routière de règles dont l'application contribue à réduire cet aspect négatif. Il s'agit là d'un domaine délicat où un équilibre doit être maintenu entre des exigences réglementaires de plus en plus contraignantes et les revendications légitimes du monde économique ou tout simplement des individus. C'est pour ces raisons que dans tous les aspects de sécurité dont a à s'occuper l'A.R.C.I., des commissions mixtes avec compétence d'avis ont été créées et que des procédures de recours ont été mises sur pied. Plus formellement, les aspects normatifs de la circulation sont de compétence fédérale mais les exécutifs régionaux sont obligatoirement associés à l'élaboration des règlements, éventuellement au sein de la C.I.C.I.

Le permis de conduire, créé dans les années 60 et dont l'impact positif s'est très vite marqué au niveau du nombre d'accidents, est un élément très important de la sécurité routière. Son effet bénéfique n'a fait que se renforcer au fil des ans par la mise sur pied de filières d'apprentissage de la conduite de plus en plus fiables.

Un des objectifs de l'administration est actuellement de préparer la mise en vigueur d'une directive européenne uniformisant dans la C.E.E. les conditions d'octroi des permis de conduire. La date ultime est 1996.

Pour ce qui est du permis à points, de nombreuses concertations ont eu lieu avec tous les secteurs concernés. Le résultat de ces consultations sera prochainement traduit par un arrêté royal d'application. Toutefois, un certain nombre de problèmes techni-

en organisatorische problemen moeten echter nog opgelost worden opdat de toepassing ervan harmonieus zou kunnen gebeuren.

De verwezenlijking en de aanpassing van het verkeersreglement alsook het opmaken en het toepassen van de reglementering betreffende de voertuigen behoren eveneens tot de belangrijke werkzaamheden van het B.V.R.I. Er dient opgemerkt dat, bij toepassing van artikel 100 van het Verdrag van Rome, de nationale reglementering op het gebied van de voertuigen stilaan vervangen wordt door Europese richtlijnen. Het einddoel is een Europese goedkeuring van de voertuigen. Voor de nieuwe personenauto's, zal dit op 1 januari 1996 het geval moeten zijn.

De veiligheid zou evenwel dode letter blijven indien de gehomologeerde voertuigen zelfs, na hun indienststelling niet periodiek gecontroleerd zouden worden. Daarom heeft het bestuur instellingen erkend die belast zijn met de technische controle van de voertuigen en dit volgens een ritme dat bepaald wordt door de aard van het voertuig en het gebruik ervan.

Sommige types van vervoer stellen ook, door hun aard zelf, problemen voor de verkeersveiligheid. Het betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen en het uitzonderlijk vervoer. Zij genieten een bijzondere aandacht en worden door gespecialiseerde diensten behandeld.

In het drieluik mens-voertuig-infrastructuur, is het laatste aspect evenzeer van belang. Een van deze diensten is belast met het onderzoek van alle aspecten die eraan verbonden zijn.

Te vermelden zijn : de normalisering van de borden langs de weg, de minimale afmetingen van rotondes, van rijstroken, de verlichtingsnormen, de parkeergelegenheden langs de autosnelwegen, de dwarsprofilering van de wegen, enzovoort.

Deze dienst legt bovendien de band tussen de bij deze aspecten betrokken internationale instanties, het Europees Centrum voor normalisatie (E.C.N.), de U.N.O. en de Gewesten die belast zijn met de bouw, het onderhoud en het beheer van de infrastructuur.

Op het gebied van de inschrijvingen van voertuigen zal tegen eind 1993 een nieuw modern informatiesysteem voor de verwerking van de inschrijvingen en voor het bijhouden van de bestanden in gebruik genomen worden.

Het zal voornamelijk de uitreikingsprocedure versnellen en de overdracht verbeteren van de gegevens naar de instellingen die toegang hebben tot dit bestand om hun taak te kunnen uitoefenen (Ministerie van Financiën, Rijkswacht, Politiediensten, Instellingen voor de Technische Controle).

1.4. *Leefbaarheid*

Ongetwijfeld moet worden erkend dat het wegvervoer, zowel van goederen als van personen, een voorname pijler is van het vervoerssysteem en een belangrijke bijdrage levert tot de nationale economie. Het belang inzake tewerkstelling en aanbreng van

ques et organisationnels doivent encore être résolus pour que son application soit harmonieuse.

Il faut signaler que dans le domaine du véhicule, en application de l'article 100 du Traité de Rome, la réglementation nationale s'estompe progressivement au profit de directives européennes, le but final étant une homologation européenne des véhicules. Pour les voitures neuves, ceci devra être le cas au 1^{er} janvier 1996.

La sécurité resterait toutefois lettre morte, si, même homologués, les véhicules, après mise en service, n'étaient pas contrôlés périodiquement. A cette fin, l'administration a agréé des organismes chargés d'exécuter un contrôle technique des véhicules, selon un rythme fonction de la nature et du degré d'utilisation du véhicule.

Certains types de transports posent aussi problème pour la sécurité routière de part leur nature. Il s'agit du transport des matières dangereuses et du transport exceptionnel. Ils font l'objet d'une attention particulière et sont traités spécifiquement par des services spécialisés.

Dans la trilogie homme-véhicule-infrastructure, cette dernière a toute son importance. Un service de l'administration est chargé de l'étude de tous les aspects qui y sont liés.

On peut citer : la normalisation des panneaux routiers, le dimensionnement minimal des rond-points, des bandes de circulation, des normes d'éclairage, des parkings autoroutiers, le profil en travers des routes, et cetera.

Ce service fait en outre le lien entre les instances internationales concernées par ces aspects comme le Comité Européen de la Normalisation (C.E.N.) et les Régions chargées de la construction, de l'entretien et de la gestion de l'infrastructure.

Dans le domaine de l'Immatriculation, un nouveau système de traitement et de tenue à jour des fichiers, faisant appel aux possibilités de l'informatique moderne, sera mis en service en fin de 1993.

Il permettra essentiellement d'accélérer la procédure d'octroi, et améliorera les transmissions d'informations vers les instances qui ont recours à ce fichier pour exercer leur propre mission (Ministère des Finances, Gendarmerie, Police, Organismes de Contrôle technique).

1.4. *Convivialité*

Sans aucun doute, il faut reconnaître que le transport routier, tant de marchandises que de personnes, est un pilier essentiel du système de transport et apporte une contribution importante à l'économie nationale. L'importance en matière d'emploi et l'ap-

vreemde deviezen zijn hiervan slechts enkele voorbeelden.

Niettemin komt het wegvervoer in aanraking met bepaalde zeer gegronde eisen inzake verkeersleefbaarheid en zorg voor het milieu.

Het vervoerbeleid is er dan ook op gericht het economisch belang van het wegvervoer af te wegen tegen het geheel van de sociale kosten die het veroorzaakt. Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat het wegvervoer een groot deel van de te verwachten groei van het vervoer op zich zal moeten nemen ook al is het evident dat de spoorweg en de binnenvaart, dank zij hun intrinsieke eigenschappen, een belangrijker rol te vervullen zullen krijgen.

Het wegverkeer draagt in een niet onbelangrijke mate bij tot de vermindering van de kwaliteit van het milieu. Bepaalde van deze aspecten worden door het departement behandeld.

De vervuiling als gevolg van de uitlaatgassen is sinds lang het voorwerp van een reglementering, niet alleen op het gebied van de homologatie van het voertuig maar ook op het gebied van de regelmatige technische controle.

De Europese Gemeenschappen hebben deze materie recent aangepast : het invoeren van de katalysator en, daarmee samengaan de loodvrije benzine, nieuwe normen voor de vervuiling afkomstig van dieselmotoren, enzovoort.

De lucht wordt sinds lang permanent gecontroleerd door één van de diensten van het bestuur via een netwerk dat over het hele land is verspreid. De verwerking van de verzamelde gegevens behoort evenwel tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid.

Geluidsoverlast is een zeer gevoelig domein, en zeer complex om wetenschappelijk te meten. Niettemin zijn ook hier Europese richtlijnen van toepassing. De problemen doen zich evenwel vooral voor op het terrein en behoren tot de bevoegdheid van de plaatselijke controles.

De reglementering met betrekking tot de gevaarlijke goederen en ongevallen door voertuigen die vervuilende produkten vervoeren streeft er eveneens naar de zware risico's voor het milieu te vermijden.

1.5. Vlotheid

De ganse mobiliteitsproblematiek heeft ook gevolgen op het vervoer langs de weg zowel van personen als van goederen. Enerzijds kunnen wij deze sectoren als medeveroorzakers kwalificeren (voornamelijk, het goederenvervoer) en anderzijds, zijn zij er het slachtoffer van. Door een beter beheer van het privé automobiilvervoer wordt het rendement van het beroepsvervoer verhoogd.

Het verbeteren van de mobiliteit gaat via een globale heroverweging van de verschillende componenten van het wegvervoer. Daarom heeft het departement een volledige studie over de problematiek van

port de devises étrangères n'en constituent que quelques exemples.

Néanmoins, le transport routier se heurte à certaines exigences très légitimes qui sont instaurées en matière de convivialité de la circulation et de protection de l'environnement.

La politique des transports menée veille dès lors à prendre en considération à la fois l'importance économique du transport routier et les coûts sociaux qu'il engendre. A ce propos, il importe de ne pas perdre de vue que le transport routier devra assumer une grosse part de la croissance escomptée en matière de transport, même s'il est indéniable que le chemin de fer et la navigation intérieure auront également, de par leurs caractéristiques intrinsèques, un rôle plus important à remplir.

Les véhicules routiers contribuent pour une part non négligeable à la dégradation de l'environnement. Certains de ces aspects sont traités par le département.

La pollution provenant de l'émission des gaz d'échappement a depuis longtemps fait l'objet d'une réglementation, non seulement au niveau de l'homologation du véhicule mais aussi au niveau du contrôle technique périodique.

Récemment ce domaine a été pris en charge par les Communautés européennes : introduction des catalyseurs avec pour corollaire l'essence sans plomb, de nouvelles normes pour les polluants provenant des moteurs diesel, et cetera.

L'air est d'ailleurs contrôlé en permanence par un des services de l'administration via un réseau couvrant le pays. Le traitement des données recueillies est toutefois de la compétence de la Santé publique.

Le bruit est un domaine sensible, très complexe quant à sa mesure scientifique. Néanmoins ici aussi des directives européennes sont en vigueur. Toutefois le problème se situe surtout sur le terrain et relève de la compétence des contrôles locaux.

La réglementation sur les matières dangereuses tente également d'éviter les risques majeurs pour l'environnement des accidents impliquant des véhicules transportant des polluants.

1.5. Fluidité

Toute la problématique de la mobilité a aussi des répercussions sur le transport routier de personnes et de marchandises. D'une part, on peut qualifier ces secteurs de co-agents de congestions (principalement, le transport de marchandises), d'autre part, ils en sont les victimes. Par une meilleure gestion du transport automobile privé, le rendement du transport professionnel se trouve augmenté.

L'amélioration de la mobilité passe par une reconsidération globale des diverses composantes du transport terrestre. C'est pourquoi le Département a fait procéder à une étude complète de la problématique

de mobiliteit op nationaal vlak door een ploeg universitaire professoren laten maken. Het verslag van deze studie zal in september 1993 worden geleverd.

Dat verslag zal de kostprijs van de mobiliteit onderzoeken, met inbegrip van de externe kosten, van de verschillende wijzen van vervoer over het land (weg- en spoorvervoer en binnenvaart), van de problemen eigen aan het goederenvervoer en aan het gecombineerd vervoer evenals van de aspecten van ruimtelijke ordening in verband met de mobiliteit. Het verslag zal een reeks suggesties doen omtrent de maatregelen die overwogen kunnen worden met het oog op de verbetering van de mobiliteit in ons land.

2. Spoor

2.1. Betaalbaarheid

De betaalbaarheid van het spoorvervoer dekt twee aspecten :

- beheersing van de produktiekosten van deze transportdienst;
- beschikbaarheid van deze vervoerwijze tegen een voor de gebruiker betaalbare prijs.

Het essentieel element hiervan ligt in de indeling van de N.M.B.S. bij de autonome overheidsbedrijven volgens de wet van 21 maart 1991.

- Beheersing van de produktiekosten.

In het kader van het beheerscontract dat bij koninklijk besluit van 30 september 1992 goedgekeurd werd, heeft de Staat zich ertoe verbonden aan de N.M.B.S. een jaarlijkse bijdrage te verzekeren ten belope van 36.118,2 miljoen frank teneinde haar toe te laten de opdrachten van openbare dienst te vervullen die haar bij wet werden opgelegd. Deze zijn : het verzekeren van het binnenlands vervoer van reizigers door de treinen van de gewone dienst en het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Dit bedrag is hetzelfde als in 1993 en wordt voor één derde aan de eerste en voor twee derden aan de tweede opdracht besteed. Dit beantwoordt aan de eisen van de huidige toestand. Er dient genoteerd dat een jaarlijks bedrag van 750 miljoen frank afkomstig van een ander autonoom overheidsbedrijf wordt toegevoegd aan de financiële tegemoetkoming bestemd voor het binnenlands vervoer van reizigers.

Het nagenoeg behouden van het door de Staat toegekende krediet op het niveau van het nominaal bedrag van 1992 vereist vanwege de spoorwegonderneming een inspanning om haar opdrachten van openbare dienst te vervullen.

Om de N.M.B.S. echter in staat te stellen onder verantwoorde bedrijfseconomische omstandigheden te produceren heeft de Staat meegewerkt om binnen het bedrijf een moderniseringsfonds op te richten. Hierdoor kunnen de herstructureringsmaatregelen geleidelijk worden doorgevoerd.

que de la mobilité sur le plan national par une équipe de professeurs universitaires. Le rapport de cette étude sera délivré en septembre 1993.

Ce rapport examinera le coût de la mobilité, y compris les coûts externes des différents modes de transport terrestre (routier, ferroviaire et fluvial), les problèmes propres au transport de marchandises et au transport combiné ainsi que les aspects d'aménagement du territoire liés à la mobilité. Le rapport présentera une série de suggestions de mesures envisageables pour améliorer la mobilité dans notre pays.

2. Le chemin de fer

2.1. Viabilité économique

La viabilité économique du transport par chemin de fer recouvre deux aspects :

- maîtrise du coût de production de ce service transport;
- disponibilité de ce mode à un prix accessible pour l'utilisateur.

L'instrument essentiel tient dans le classement de la S.N.C.B. parmi les entreprises autonomes, en conséquence de la loi du 21 mars 1991.

- Maîtrise du coût de production.

Dans le cadre du contrat de gestion approuvé par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, l'Etat s'est engagé à garantir une contribution annuelle d'un montant de 36.118,2 millions à la S.N.C.B. afin de couvrir les missions de service public qui lui sont imparties par la loi, à savoir : le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire et l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure; il s'agit du même montant que celui de 1993. Ce montant se répartit à concurrence d'un tiers en faveur de la première mission et de deux tiers en faveur de la seconde, ce qui correspond aux exigences de la situation actuelle. Il est à noter qu'un montant annuel de 750 millions, provenant d'une autre entreprise publique autonome, s'ajoute à la contribution financière destinée au transport intérieur de voyageurs.

Le maintien du crédit alloué par l'Etat à son montant nominal de 1992 exige de l'entreprise ferroviaire un effort pour la réalisation de ses missions de service public.

Pour que la S.N.C.B. soit en état d'assurer sa production à des coûts économiquement acceptables, l'Etat a contribué à la mise en place, au sein de l'entreprise, d'un fonds de modernisation, lequel permet une progressivité des mesures de restructuration.

Samen met de maatregelen, die de N.M.B.S. in haar ondernemingsplan programmeert om haar productiviteit op middellange termijn gevoelig te verhogen, wordt aldus een structurele verbetering van de rentabiliteit van de onderneming in het vooruitzicht gesteld.

Bovendien werden in het eerste beheerscontract, afgesloten tussen de Staat en de N.M.B.S., mechanismen ingebouwd die kunnen bijdragen tot de delging van de historische schuldenlast van de Maatschappij, dit ter uitvoering van sommige bepalingen van de Richtlijn 91/440/E.E.G. betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

Tevens zal de verdere uitvoering van het tienjarigenplan 1991-2000 met betrekking tot de spoorweginvesteringen, via een uitbreiding en doorgedreven modernisering van de infrastructuur en het beheerssysteem bijdragen tot een meer rationele uitbating van het spoorwegnet en als dusdanig tot een vermindering van de vervoerskost en dit met behoud en zelfs met verbetering van de algemene dienstverlening. De realisatie van de hoge snelheidslijnen schrijft zich in dezelfde context en vervolgt dezelfde doelstellingen.

— Prijs betaald door de gebruiker.

In de geest van de wet van 21 maart 1991 werd aan de N.M.B.S. de ruimst mogelijke autonomie gelaten op het vlak van de prijsvorming; deze autonomie is nodig om de Maatschappij toe te laten een dynamischer tariefbeleid te voeren dat beter aan de behoeften en eisen van de gebruikers beantwoordt.

Daar waar de N.M.B.S. volstrekt autonoom is op het vlak van de prijsvorming voor het goederenvervoer en het commercieel aanbod in het reizigersvervoer, is zij onderworpen aan de ministeriële tussenkomst voor wat de tarieven voor de reizigerstreinen betreft.

Zo omvat de tekst een bepaling die tot doel heeft de evolutie van jaar tot jaar van de basistarieven (reiskaartjes, treinkaarten en schooltreinkaarten) tot ten hoogste de evolutie van de nominale koopkracht te beperken.

Het beheerscontract bevestigt het behoud van alle tarifaire verminderingen en het kosteloos vervoer die door de Staat op het ogenblik van de afsluiting ervan waren opgelegd.

Bovendien is er voorzien in een wederzijdse informatie en een nauwe samenwerking tussen de N.M.B.S. en de gewestelijke vervoermaatschappijen op het vlak van de tariefaanpassingen, van de uitgifte van nieuwe vervoerbewijzen en van het beheer van de gemeenschappelijke vervoerbewijzen. Een overeenkomst ondertekend op 15 juni 1993 bepaalt er de modaliteiten van en de I.C.V.I. organiseert het overleg en de besluitvorming terzake wanneer deze aan de Federale en Gewestelijke Regeringen samen toekomen.

Compte tenu des mesures que la S.N.C.B. a programmées dans son plan d'entreprise pour augmenter sa productivité à moyen terme de manière sensible, l'on peut envisager une amélioration de la situation structurelle de l'entreprise.

De plus, dans le cadre du premier contrat de gestion conclu entre l'Etat et la S.N.C.B., des mécanismes visant à contribuer à la réduction de la charge de la dette historique de la Société sont prévus ceci en exécution de certaines dispositions de la directive 91/440/C.E.E. relative au développement de chemins de fer communautaires.

Parallèlement à ces mesures, la poursuite de la réalisation du plan décennal 1991-2000 des investissements ferroviaires contribuera, par le biais d'une extension et d'une modernisation systématique de l'infrastructure et du système de gestion, à une exploitation plus rationnelle du réseau ferroviaire et, par voie de conséquence, à une diminution du coût de transport, tout en maintenant et même en améliorant l'ensemble des services prestés. La réalisation des lignes à grande vitesse s'inscrit dans le même contexte et poursuit les mêmes objectifs.

— Prix payé par l'utilisateur.

Dans l'esprit de la loi du 21 mars 1991, l'autonomie la plus large possible a été laissée à la S.N.C.B. dans le domaine de la tarification; cette autonomie est nécessaire pour permettre à la société de mener une politique tarifaire plus dynamique et répondant mieux aux besoins et exigences de la clientèle.

Complètement autonome en ce qui concerne la tarification des transports de marchandises et les offres commerciales en voyageurs, la S.N.C.B. est, en revanche, assujettie à une intervention ministérielle en ce qui concerne la tarification des services de train de voyageurs.

Ainsi, le texte comprend une disposition qui a pour effet de limiter l'évolution d'une année à l'autre des tarifs de base (billets, cartes-train et cartes-train scolaires) à due concurrence maximale de l'évolution du pouvoir d'achat nominal.

Le contrat de gestion confirme le maintien de toutes les réductions et gratuités tarifaires imposées par l'Etat au moment de sa conclusion.

Par ailleurs, une information réciproque et une coopération étroite sont prévues quant aux adaptations tarifaires, à l'émission de nouveaux titres et à la gestion de titres communs entre la S.N.C.B. et les sociétés régionales de transport. Une convention signée le 15 juin 1993 en précise les modalités; la C.I.C.I. procède aux concertations et décisions relevant en cette matière des Exécutifs fédéral et régionaux.

2.2. *Evenwichtigheid*

De richtlijn 91/440/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de Spoorwegen in de Gemeenschap legt de basis voor een mogelijk grondige hertekening van de structuur van de spoorwegbedrijven en van de markt waarop ze opereren.

De wijze waarop België thans deze richtlijn in nationaal recht wenst om te zetten moet toelaten dat naast de klassieke spoorwegbedrijven nieuwe ondernemingen en groeperingen op de spoorwegmarkt actief worden.

Naast de oude nationale bedrijven kunnen nieuwe concurrenten optreden indien zij dezelfde hoge veiligheidsnormen waarborgen en getuigen van een groot professionalisme. Voorstellen hieromtrent worden verwacht van de Commissie van de Europese Gemeenschap.

2.3. *Veiligheid*

Niettegenstaande het spoorvervoer gekarakteriseerd wordt door een hoge graad van verkeersveiligheid, blijft het een permanente bekommernis deze veiligheid nog te verbeteren.

De techniek « transmissie-baken-lokomotief » wordt verder op punt gesteld met het oog op een geleidelijke veralgemeende plaatsing op het net van de N.M.B.S.

In dezelfde zin zal de voorziene modernisering van de seininrichting op basis van geprogrammeerde logica en de vernieuwing van het telecommunicatienet bijdragen tot een verbetering van de algemene veiligheid.

2.4. *Leefbaarheid*

Algemeen wordt aangenomen dat het spoorwegvervoer een der vervoerswijzen is die het minst milieuhinder veroorzaakt en dit afgezien van haar troeven inzake energiebesparingen en veiligheid. Dit substantieel voordeel dient met een actief milieubeschermingsbeleid verder te worden bevorderd, door gebeurlijke hinder zoveel mogelijk te minimaliseren.

Volledige steun gaat naar het door de N.M.B.S. in haar ondernemingsplan terzake omschreven beleid.

De verwezenlijking van nieuwe spoorlijnen en de modernisering van de bestaande infrastructuur gebeurt door integraal de milieuaspecten in rekening te nemen bij de opmaak van de inplantingsstudies. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar een minimalisering van het ruimtegebruik en de uitwerking van beschermende maatregelen tegen geluidshinder en trillingen.

De voltooiing van de electrificatie van het net zal bijdragen tot de vermindering van de externe effecten van deze vervoerwijze.

2.2. *Equilibre concurrentiel*

La directive 91/440/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires implique une remodulation approfondie de la structure des entreprises ferroviaires et du marché sur lequel elles opèrent.

La manière dont la Belgique souhaite transposer en droit national cette directive doit permettre qu'à côté d'entreprises ferroviaires classiques, de nouvelles entités et de nouveaux groupements deviennent actifs sur le marché ferroviaire.

A côté des anciennes entreprises nationales de nouveaux concurrents pourront agir pour autant qu'ils offrent les mêmes normes de sécurité et qu'ils témoignent d'un grand professionnalisme. Des propositions sont attendues à ce sujet de la Commission des Communautés européennes.

2.3. *Sécurité*

Nonobstant le fait que le trafic ferroviaire est caractérisé par son haut degré de sécurité un des soucis permanents tient dans la volonté d'améliorer encore cette sécurité.

La technique de transmission balise-locomotive fera l'objet d'une mise au point en vue d'une généralisation progressive de sa mise en place sur le réseau de la S.N.C.B.

Dans le même sens, la modernisation prévue de la signalisation sur la base de systèmes à logiques programmées et le renouvellement du réseau de communication contribueront à l'augmentation de la sécurité générale.

2.4. *Convivialité*

Il est généralement admis que le transport par chemin de fer est un des modes de transport qui entraîne le moins de nuisances pour le milieu, indépendamment de ses atouts en matière de consommation d'énergie et de sécurité. Cet avantage substantiel est promu par une politique active de protection de l'environnement en minimisant autant que possible les nuisances éventuelles.

Un soutien complet est donné à la politique préconisée à ce sujet par la S.N.C.B. dans son plan d'entreprise.

La réalisation de nouvelles lignes et la modernisation des infrastructures existantes se font en prenant intégralement en compte les aspects d'environnement lors de l'exécution des études d'implantation. Une attention particulière est consacrée à la minimisation de la surface des emprises et à l'adoption d'actions de protection du milieu contre le bruit et les vibrations.

L'achèvement de l'électrification du réseau contribuera à réduire les impacts externes de ce mode de transport.

2.5. *Vlotheid*

De spoorwegen vormen een belangrijk element in het mobiliteitsbeleid omdat zij de wegen ontlasten. Nochtans kent ook het vervoer per spoor opstopproblemen, met name op de Noord-Zuidverbinding. Projecten liggen ter studie om, onder andere, een gedeelte van het verkeer naar andere trajecten binnen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest af te leiden.

2.6. *De autonomie van de N.M.B.S.*

Het beheerscontract afgesloten tussen de Staat en de N.M.B.S., ter uitvoering van de wet van 21 maart 1991, voor de periode gaande van 1 oktober 1992 tot 31 december 1996 omvat beginselen die op het vlak van het openbaar vervoer van reizigers bedoeld zijn om een kwalitatieve en kwantitatief constante dienstverlening te waarborgen, om de N.M.B.S. voldoende autonomie te geven om een nieuw vervoersplan te ontplooiën en om geleidelijk de toestanden te verbeteren die een voor de hand liggende aanpassing aan het huidig aanbod vereisen. Dit is de zin van de wijziging van het statuut van de N.M.B.S. ingevoerd bij K.B. van 30 september 1992.

Deze autonomie moet echter genuanceerd worden.

Zo mag bijvoorbeeld de afschaffing van stopplaatsen op grond van de becijferde criteria van het beheerscontract, slechts geleidelijk worden doorgevoerd na het opstellen van een financiële en sociale balans waarin alle parameters, die de besluitvorming kunnen beïnvloeden, zijn opgenomen. De eventuele afschaffing van twee opeenvolgende stopplaatsen moet aan de Staat worden voorgelegd. Deze beginselen werden onthouden en toegepast voor alle wijzigingen van het spoorwegaanbod in 1993.

De rol van de Staat op het vlak van het openbaar vervoer van reizigers werd versterkt door de beslissingen van de I.C.V.I.

Ter uitvoering van deze beslissingen werd in de schoot van het departement een bestendige structuur opgericht, genaamd Werkgroep « Mobiliteit », die inzonderheid tot opdracht heeft te gepasten tijd het overleg met de Gewesten te verzekeren m.b.t. :

- de wijzigingen van het spoorwegaanbod in openbare dienstverlening, voorgenomen door de N.M.B.S.;
- de vordering van het tienjarenplan van de spoorweginvesteringen van de N.M.B.S. t.o.v. het oorspronkelijk programma;
- de eventuele aanpassingen aan het kwestieuze in uitvoering zijnde tienjarenplan;
- de vordering van het H.S.T.-project t.o.v. het oorspronkelijk programma.

De hoofdrol van deze groep bestaat er dus in erover te waken dat de N.M.B.S. haar acties zodanig voert dat ze passen in het kader van de bevordering van het beleid inzake coördinatie en betere integratie van het binnenlands vervoer van reizigers, met inbe-

2.5. *Fluidité*

Le chemin de fer est un élément important de toute politique de mobilité puisqu'il permet de décharger les routes. Toutefois, le transport par voie ferrée connaît également des problèmes d'engorgement, notamment à la Jonction Nord-Midi. Des projets sont à l'étude pour, entre autres, détourner une partie du trafic sur d'autres itinéraires à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.

2.6. *L'autonomie de la S.N.C.B.*

Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la S.N.C.B. en exécution de la loi du 21 mars 1991 pour la période du 1^{er} octobre 1992 au 31 décembre 1996 contient des principes qui, au niveau du transport public de personnes, visent tout à la fois à garantir un service de qualité et constant en quantité, et à donner suffisamment d'autonomie à la S.N.C.B. pour déployer un nouveau plan de transport ainsi que pour corriger progressivement les situations requérant une adaptation évidente de l'offre actuelle. Tel est, le sens du changement de statut de la S.N.C.B. consacré par l'arrêté royal du 30 septembre 1992.

Toutefois, cette autonomie doit être nuancée.

Ainsi, par exemple, les suppressions de points d'arrêt, sur la base des critères chiffrés repris au contrat de gestion, ne peuvent progressivement être mises en oeuvre qu'après l'établissement d'un bilan financier et social intégrant l'ensemble des paramètres pouvant influencer la prise de décisions. Les suppressions éventuelles concernant deux points d'arrêt successifs doivent être soumises à l'Etat. Ces principes ont été retenus et appliqués pour toutes les modifications de l'offre ferroviaire qui sont intervenues en 1993.

Le rôle de l'Etat en matière de transport public de personnes a été renforcé par les décisions de la C.I.C.I.

En exécution de ces décisions, il a été créé au sein du département une structure permanente, dénommée Groupe de travail « Mobiliteit », ayant notamment pour mission d'assurer en temps opportun la concertation avec les Régions sur :

- les modifications de l'offre ferroviaire de service public envisagées par la S.N.C.B.;
- l'avancement du plan décennal d'investissements de la S.N.C.B. par rapport à sa programmation;
- les éventuelles adaptations dudit plan décennal en cours de réalisation;
- l'avancement du projet T.G.V. par rapport à sa programmation.

Le rôle majeur de ce groupe est donc de veiller à ce que la S.N.C.B. conduise ses actions de manière à s'inscrire dans le cadre de la stimulation de la politique de coordination et de meilleure intégration des transports intérieurs de voyageurs, en ce compris la

grip van de coördinatie en de complementariteit met de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer, rekening houdend met de gewestelijke vervoersplannen. Hij past dan ook perfect in de nieuwe institutionele structuur van het land.

Voornoemd beheerscontract omvat voorts in zijn artikel 32 bepalingen die betrekking hebben op de uitvoering van het protocol van 6 juni 1991 en van de beslissing van de Ministerraad van 19 juli 1991 betreffende de spoorbediening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze beslissingen werden geconcretiseerd door een overeenkomst tussen de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en door een versterking van de spoorbediening van Brussel-Hoofdstad vanaf september 1993.

Sedert 1991 heeft het departement een coördinerende rol gespeeld in de uitvoering van dit protocol en van deze beslissing, inzonderheid doorheen de Task Force belast met de bijzondere aspecten van de spoorbediening van Brussel-Hoofdstad.

Er moet worden opgemerkt dat de Staat financieel tussenkomt in deze laatste realisatie.

In verband met de kwaliteit van de dienst en de gedragsregels t.o.v. de gebruikers (hoofdstuk VIII van het beheerscontract) moet worden opgemerkt dat de N.M.B.S. thans de nodige maatregelen treft voor de goede uitvoering van deze bepalingen, inzonderheid voor het opstellen van het gebruikershandvest dat in de eerstvolgende maanden op punt zal worden gesteld.

3. Binnenvaart

3.1. Betaalbaarheid

De toegang tot de markt van de binnenvaart wordt gekenmerkt door een marktordening met een wettelijk geregelde beurtrol en vastgelegde vrachtprijzen.

De beurtrol is in volle evolutie, dewelke niet kan losgekoppeld worden van wat zich afspeelt binnen de eengemaakte Europese binnenmarkt.

De Dienst voor Regeling van de Binnenvaart heeft opdracht gekregen om voorstellen uit te brengen, die moeten leiden tot een versoepeling ervan die evenwel geleidelijk aan zal moeten gebeuren, om de bestaanszekerheid van de binnenschippers en hun sociale bestand niet in het gedrang te brengen.

Het is wenselijk dat dit in harmonie gebeurt met onze buurlanden Nederland en Frankrijk, die eveneens het systeem van de beurtrol kennen. Overleg in die zin met die landen is gepland of reeds gestart.

Ook de vrachtprijzen voor de droge ladingen zijn aan herziening toe; de desbetreffende reglementering houdt rekening met de evolutie van de infrastructuur, de modernisering van de vaartuigen en van de navigatietechnieken. De vrachtprijzen voor het vervoer van aardoliën per binnenschip worden eveneens geactualiseerd.

Internationaal gezien is, sinds de wijziging van de Oost/Westbetrekkingen, de concurrentie van de

coordination et la complémentarité avec les sociétés régionales de transport en commun en tenant compte des plans de transport régionaux. Il cadre dès lors parfaitement dans la nouvelle structure institutionnelle du pays.

Le contrat de gestion précité contient en outre en son article 32 des dispositions qui concernent la mise en oeuvre du protocole du 6 juin 1991 et de la décision du Conseil des Ministres du 19 juillet 1991 relatifs à la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces dispositions se sont concrétisées dans un accord entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale et par un renforcement effectif de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale dès le mois de septembre 1993.

Depuis 1991, le département a joué un rôle coordonnateur dans la mise en oeuvre des décisions et accords précités, plus particulièrement par le biais de la Task Force chargée des aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale.

Il convient de noter que l'Etat intervient financièrement dans cette dernière réalisation.

En ce qui concerne la qualité du service et les règles de conduite à l'égard des usagers (chapitre VIII du contrat de gestion), il y a lieu de signaler que la S.N.C.B. prend actuellement les mesures nécessaires pour assurer la bonne exécution de ces dispositions, notamment en vue d'établir une charte des usagers qui sera mise au point dans les tout prochains mois.

3. La navigation intérieure

3.1. Viabilité économique

L'accès au marché de la navigation intérieure se singularise par une organisation du marché basée sur le tour de rôle et sur un système de barèmes de frets.

Le tour de rôle se trouve en pleine évolution, laquelle est intimement liée aux mutations se manifestant au sein du marché unique européen.

Il a été demandé à l'Office de la Régulation de la Navigation Intérieure (O.R.N.I.), de faire des propositions pour la mise en oeuvre de son assouplissement qui devra néanmoins se faire de façon progressive afin de ne pas compromettre la sécurité d'existence des bateliers et leur situation sociale.

Il est souhaitable que cette transition se fasse en harmonie avec nos voisins, les Pays-Bas et la France, qui eux aussi pratiquent le tour de rôle. Des négociations avec ces pays sont prévues ou déjà entamées.

Les barèmes des frets pour les cargaisons sèches doivent être revus; la réglementation y afférente tient compte de l'évolution de l'infrastructure, de la modernisation des navires et des techniques de navigation. La même procédure est suivie pour les barèmes de transport de carburant par bateaux-citernes.

A l'échelle internationale, depuis la modification des rapports Est-Ouest, il est apparu une forte con-

Oost- en Centraal-Europese schippers op de West-Europese binnenvaartmarkt sterk toegenomen. De binnenvaartlanden behorende tot de Europese Gemeenschap, hebben einde 1992 de Raad van de E.G. een mandaat gegeven om onderhandelingen met de betrokken landen aan te knopen om de marktverstorende factoren in de Oost-West trafiek uit de weg te ruimen.

Op termijn moet dit pakket maatregelen uitmonden in een eenvoudige en meer doorzichtige marktstructuur van de Belgische en Europese binnenvaart.

3.2. Evenwichtigheid

Er werden diverse initiatieven genomen met economisch karakter en tot stimulering van de markt :

- het opstellen van voorschriften die de toegang tot het beroep van vervoerder over het water moeten reguleren, om de belangen van de schippersgilde beter te behartigen;

- het opnieuw invoeren van de mogelijkheid om op zondag te varen voor de schipper die dit het wenst.

Via het I.C.V.I. worden de regio's bij het opstellen van deze maatregelen betrokken.

Op het vlak van de Europese Gemeenschap werd een reeks saneringsmaatregelen uitgewerkt die de overcapaciteit in de Europese binnenvaartsector moeten verminderen. De belangrijkste zijn het slopen van oude en kleine boten, het inleveren van oude voor nieuwe tonnage (« oud voor nieuw » regel).

Het verderzetten van deze acties krijgt de steun van België.

3.3. Veiligheid

De binnenvaart wordt algemeen erkend als de meest milieuvriendelijke en de meest veilige transportmodus. Veiligheid wordt niet in de schoot geworpen doch moet verdiend worden. Ze is het resultaat van de inzet van deugdelijke schepen, bestuurd door bekwame schippers die de verkeersregels respecteren.

In dit verband werden een aantal concrete acties ondernomen, nl. :

- het invoeren bij koninklijk besluit van 30 september 1992 van een stuurbrevet voor het goederenvervoer;

- het invoeren bij koninklijk besluit van 2 juni 1993 van een stuurbrevet voor het varen met zekere categorieën van pleziervaartuigen.

Hierbij werden stuurbrevetten ingevoerd die gelijkwaardig zijn aan deze in de ons omringende landen;

- een koninklijk besluit dat binnenkort zal gepubliceerd worden in het *Belgische Staatsblad* legt een aantal technische voorschriften op aan binnenvaartuigen bestemd voor het goederenvervoer. Hiermede wordt Richtlijn 82/714/E.E.G. omgezet naar nationaal recht;

currence pour nos bateliers de la part de leurs collègues d'Europe Orientale. Dès 1992, les pays membres de la Communauté Européenne et ayant une navigation intérieure ont donné au Conseil un mandat de négociation avec ces pays afin de supprimer les facteurs qui entravent la concurrence loyale dans le trafic Est-Ouest.

Cet ensemble de mesures doit à terme résulter en une structure simplifiée et transparente du marché de la navigation intérieure belge et européen.

3.2. Equilibre concurrentiel

Diverses initiatives à caractère économique et visant une stimulation du marché ont été prises :

- l'élaboration de règles pour l'accès à la profession de transporteur par voies navigables de manière à mieux défendre la corporation;

- la réintroduction de la faculté de naviguer le dimanche pour le batelier qui le souhaite.

Par le truchement de la C.I.C.I., les Régions sont associées à l'élaboration de ces mesures.

Au sein de la Communauté Européenne, un ensemble de mesures d'assainissement a été développé en vue de réduction de la surcapacité dans la navigation intérieure européenne. Ces mesures visent principalement le déchirage des petits et des vieux bateaux ainsi que le remplacement de « vieux tonnages » par du tonnage neuf (règle « vieux pour neuf »).

Le prolongement de ces actions reçoit l'appui de la Belgique.

3.3. Sécurité

Il est admis d'une manière générale que la navigation intérieure est le mode de transport le plus écologique et le plus sûr. La sécurité n'est pas intrinsèque, elle doit se mériter. Elle résulte de l'utilisation de bateaux convenables, conduits par des patrons compétents respectant les règles de circulation.

A ce propos, un certain nombre d'actions concrètes ont été entreprises, notamment :

- l'instauration par arrêté royal du 30 septembre 1992 d'un brevet de conduite pour le transport de marchandises;

- l'instauration par arrêté royal du 2 juin 1993 d'un brevet de conduite pour la navigation avec certaines catégories de bateaux de plaisance.

Les brevets de conduite introduits à cette occasion sont équivalents à ceux de nos pays voisins;

- un arrêté royal qui sera publié prochainement au *Moniteur belge* impose un certain nombre de prescriptions techniques aux bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises. La Directive C.E. 82/714/C.E.E. se trouve ainsi transposée dans la législation nationale;

— drie koninklijke besluiten houdende respectievelijk politiereglement van de Beneden Zeeschelde, Scheepvaartreglement van de Beneden Zeeschelde en Scheepvaartreglement voor het kanaal Gent naar Terneuzen werden goedgekeurd op 23 september 1992.

In de lijn van deze acties voor meer veiligheid op de waterweg zijn voor de nabije toekomst volgende initiatieven gepland :

— het uitwerken in overleg met de Gewesten van een wetsontwerp betreffende de algemene politie van de Belgische wateren en de reglementering van de scheepvaart. Verder de herziening en de modernisering van het algemeen reglement van de scheepvaartwegen van het koninkrijk (K.B. van 15 oktober 1935).

Een belangrijk onderdeel van deze reglementering is de afdeling transport van gevaarlijke goederen, waarmee de voorschriften van het ADNR (Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn) van toepassing zullen worden op de waterwegen van het Rijk;

— het invoeren van een stuurbrevet voor passagiersvervoer;

— het opstellen van een technisch reglement voor passagiersschepen;

— het verplicht maken van een brevet voor de pleziervaart langs de kust en in volle zee. Dit zal gebeuren door een aanpassing en actualisering van de reeds bestaande brevetten van jachtman en jachtnavigator.

3.4. *Leefbaarheid*

De binnenvaart is bijzonder goed uitgerust om de toekomst aan te kunnen inzake leefbaarheid.

Zij is inderdaad de transportmodus bij uitstek die weinig vervuילend en zeer milieuvriendelijk is.

Geluidshinder en schadelijke emissies worden tot een minimum herleid.

Daarenboven springt deze wijze van vervoeren zuinig om met zijn energiebronnen. Zij past uitstekend in het natuurlijke milieu.

Op internationaal niveau werkt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarvan België een actief lid is, aan een regeling voor de opvang en verwerking van afvalstoffen, voortgebracht door de Rijnvaart.

3.5. *Vlotheid*

België beschikt over een uitgebreid en modern net van binnenlandse waterwegen die eveneens de toegang over het water tot de diverse ons omringende landen goed ontsluiten. De capaciteit van dit net is dermate groot dat nog veel ruimte beschikbaar blijft voor een toename van de vervoerde volumes.

— trois arrêtés royaux portant respectivement le Règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, le Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur et le Règlement de navigation du canal de Gand à Terneuzen ont été approuvés le 23 septembre 1992.

Dans la ligne de ces actions visant à accroître la sécurité sur la voie navigable, les initiatives suivantes sont prévues pour très prochainement :

— l'élaboration en concertation avec les Régions d'un projet de loi relatif à la police générale des eaux belges et à la réglementation de la navigation, ainsi que la révision et la modernisation du règlement général des voies navigables du Royaume (A.R. du 15 octobre 1935).

Un important volet de cette réglementation est constitué par la section relative au transport de marchandises dangereuses. Les prescriptions de l'ADNR (Règlement relatif au transport international des marchandises dangereuses sur le Rhin) seront de ce fait applicables aux voies navigables du Royaume;

— l'instauration d'un brevet de conduite pour le transport de passagers;

— l'élaboration d'un règlement technique pour les navires à passagers;

— l'instauration obligatoire d'un brevet pour la navigation de plaisance le long de la côte et en haute mer. Ceci sera réalisé par une adaptation et actualisation des brevets déjà existants de yachtman et de navigateur de yacht.

3.4. *Convivialité*

La navigation intérieure est particulièrement bien outillée pour faire face à l'avenir en matière de convivialité.

Elle est en effet par excellence un mode de transport peu polluant et respectueux de l'environnement.

Les émissions sonores ainsi que les émissions nocives de gaz polluants sont insignifiantes.

De plus, la navigation intérieure est un faible consommateur d'énergie; elle s'inscrit parfaitement dans l'environnement naturel.

Au plan international, la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin, à laquelle la Belgique participe activement, élabore un règlement visant l'élimination des déchets survenant en navigation rhénane.

3.5. *Fluidité*

La Belgique dispose d'un réseau étendu et bien équipé de voies navigables qui garantissent un accès facile par voie d'eau à nos pays voisins. L'ampleur de ce réseau est telle qu'il reste de grandes réserves de capacité d'utilisation permettant un accroissement considérable des volumes transportés.

De binnenvaart is eveneens perfect te rijmen met de hedendaagse techniek van het « just-in-time » afleveren van goederen voor de bevoorrading van de bedrijven.

Daarenboven biedt de binnenvaart een zeer concurrentiële vervoerkost per ton/kilometer.

4. De zeescheepvaart

4.1. Betaalbaarheid

De zeescheepvaart opereert in een internationale concurrentiële omgeving waar de vrije toegang tot de markt niet steeds gegarandeerd is. Men denke aan afscherming van de nationale cabotage tegen schepen van niet-nationale vlaggen, het bestaan van nationale vrachtenbureaus in sommige landen die de toewijzing van de vracht beheren.

Begin 1993 werd binnen de E.G. een belangrijke stap gezet naar verdere liberalisering van de zeevaart door het van kracht worden van de verordening houdende toepassing van het beginsel van de vrijheid van dienstverlening op het zeevervoer in de Lidstaten (cabotage) op 1 januari 1993. Het is te betreuren dat door talrijke beperkingen en afwijkingen deze verordening slechts integraal zal verwezenlijkt worden vanaf 1 januari 2004.

Het Belgisch beleid streeft naar een zo ruim mogelijke vrijheid van dienstverlening met respect van vrije mededinging op economisch verantwoorde en faire basis.

4.2. Evenwichtigheid

De zeescheepvaart is een economische sector die opereert in een bijzondere internationale concurrentiële omgeving. De reders moeten hierbij concurreren met allerlei zgn. goedkope vlaggen die een kostprijsverschil veroorzaken dat zich verhoudt van 1 tot 3. De meeste Europese landen hebben gemeend zich tegen deze situatie te kunnen wapenen door het instellen van een tweede vlagregister waarin hun schepen worden geëxploiteerd tegen vergelijkbare omstandigheden.

De Europese commissie zelf werkt momenteel aan een project tot het opzetten van een Europese vlag die de concurrentie met de goedkope vlag-landen zou aankunnen, « het EUROS ». Al deze initiatieven hebben als gemeenschappelijk punt dat de fiscale en sociale lasten voor de reders aanzienlijk verminderd worden. Een Luxemburgs vlagregister werd aldus opgericht en de Belgische koopvaardijvloot werd in de mogelijkheid gesteld om onder Luxemburgse vlag te varen.

De voordelen die de exploitatie onder Luxemburgse vlag meebrengt zouden volgens de reders onvoldoende zijn om de Belgische Koopvaardij een nog meer concurrentiële positie te verzekeren.

En outre, la navigation intérieure est parfaitement compatible avec la technique du « just-in-time » pour l'approvisionnement des entreprises.

De plus, elle est très compétitive au niveau des prix du transport à la prestation en tonnes-kilomètres.

4. La marine

4.1. Viabilité économique

La navigation maritime opère dans un environnement concurrentiel international où le libre accès au marché n'est pas toujours garanti. Pour illustration, citons les mesures de protection du cabotage national contre les navires ne battant pas de pavillon national, l'existence de bureaux d'affrètement nationaux dans certains pays gérant l'attribution du fret.

Au début de 1993, une étape importante a été franchie au sein de la C.E. dans le cadre de la poursuite de la libéralisation de la navigation maritime par l'entrée en vigueur du règlement relatif à l'application du principe de la liberté de la prestation de service sur le transport maritime dans les Pays Membres (cabotage) au 1^{er} janvier 1993. Il est regrettable que de nombreuses restrictions et dérogations font que ce règlement ne sera intégralement applicable qu'à partir du 1^{er} janvier 2004.

La politique belge tend à la réalisation d'une liberté de service aussi large que possible dans le respect de la libre concurrence sur une base justifiée et loyale sur le plan économique.

4.2. Equilibre concurrentiel

La navigation maritime est un secteur économique opérant dans un milieu de concurrence internationale particulier. Les armateurs doivent lutter contre la concurrence de divers pavillons dits « de complaisance » qui pratiquent des prix de 1 à 3 fois inférieurs aux leurs. La plupart des pays européens ont cru devoir s'armer contre une telle situation par la création d'un second registre de pavillons permettant l'exploitation de leurs navires dans des conditions comparables.

La Commission européenne, quant à elle, se penche actuellement sur projet tendant à instaurer un pavillon européen en mesure de rivaliser avec les pavillons de complaisance, « l'EUROS ». Toutes ces initiatives ont essentiellement pour objet d'alléger considérablement les charges fiscales et sociales des armateurs. Un registre luxembourgeois a ainsi été créé; il permet à la flotte marchande belge de naviguer sous pavillon luxembourgeois.

Les avantages résultant de l'exploitation sous pavillon luxembourgeois seraient insuffisants selon les armateurs pour garantir à la flotte marchande belge une position encore plus concurrentielle.

Door de globale sector (reders en vakorganisaties) werden een aantal maatregelen voorgesteld om de exploitatiekosten nog verder te drukken en om tevens de maritieme sector te herstructureren.

Deze voorstellen werden in een werkgroep besproken en aan de Ministerraad voorgelegd die besliste dat een verdere consultatie tussen de betrokken Ministers noodzakelijk was. Deze werkgroep zal zijn besprekingen in het najaar 1993 afronden.

De uitwerking van een nieuw « Protocol Koopvaardij » is aan de gang : deze zou moeten aanvangen op 1 januari 1994.

4.3. Veiligheid

Ingevolge een aantal recente scheepsrampen heeft de Commissie, na de bijzondere gezamenlijke vergadering der E.E.G.-Ministers van Verkeer en Milieu, een gemeenschappelijke politiek i.v.m. de veiligheid op zee, op punt gesteld. Tijdens het Belgisch Voorzitterschap zal dit beleid verder worden uitgewerkt met bijzondere aandacht voor de opleiding van de bemanningen en voor een betere controle in de havens van de technische veiligheid van de schepen (Port State Control).

Inzake het transport van radioactieve goederen met passagiersschepen heeft België in het bevoegde internationaal organisme een principieel standpunt ingenomen dat erin bestaat dat in alle omstandigheden voorrang wordt gegeven aan de veiligheid van de opvarenden. Dit standpunt zal consequent verder worden naar voor gebracht.

Verder was nog voorzien in een verplichte verkeersrapportering en begeleiding van transporten van gevaarlijke goederen :

- veiligheidsnormen voor passagiersschepen;

- routing van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren;

- invoering van meer doorgedreven inspectieprocedures en programma's voor tankers en bulkschepen.

Tot slot moet worden beklemtoond dat de zeescheepvaart van nature een uitgesproken internationaal karakter heeft. Hierdoor ligt het dan ook voor de hand dat de veiligheid- en milieureglementering stoelt op de in de bevoegde internationale organisaties, International Maritim Organisation (I.M.O.) en International Labor Organisation (I.L.O.) uitgewerkte resoluties en verdragen. Voor een efficiënt beleid dienen de werkzaamheden van deze organisaties van dichterbij te worden opgevolgd.

4.4. Leefbaarheid

Alhoewel de zeevaart niet de grootste bevuiler is van het marine-milieu, is ze toch de veroorzaker van een beduidende en merkbare vervuiling, des te meer

Le secteur, dans son ensemble, (armateurs et organisations syndicales) a proposé un certain nombre de mesures pour comprimer encore davantage les coûts d'exploitation et pour restructurer par la même occasion le secteur maritime.

Ces propositions ont été examinées dans un groupe de travail et présentées au Conseil des Ministres qui a estimé que les Ministres concernés devaient poursuivre leurs consultations. Ce groupe de travail clôturera ses discussions fin 1993.

L'élaboration d'un nouveau Protocole « Marine Marchande » est en cours; ce protocole devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1994.

4.3. Sécurité

Suite à quelques récentes catastrophes maritimes, la Commission a mis sur pied, après la réunion commune extraordinaire des Ministres C.E.E. du Transport et de l'Environnement, une politique commune relative à la sécurité en mer. Au cours de la Présidence belge, cette politique sera poursuivie avec une attention particulière pour la formation des équipages et pour l'amélioration du contrôle de la sécurité technique des navires dans les ports (Port State Control).

En ce qui concerne le transport de marchandises radioactives à bord de navires à passagers, la Belgique a adopté au sein de l'organisme international compétent une position de principe selon laquelle la sécurité des personnes embarquées doit prédominer en toutes circonstances. Cette position sera systématiquement défendue.

Par ailleurs, il était également prévu un système d'annonce de trafic et d'accompagnement des transports de marchandises dangereuses :

- les normes de sécurité pour les navires à passager;

- la fixation d'une route pour les navires transportant des marchandises dangereuses;

- l'instauration de procédures et de programmes d'inspection plus poussés pour les navires-citernes et les vraquiers.

Pour terminer, il y a lieu de souligner que la navigation maritime revêt de par sa nature un caractère éminemment international. De ce fait, il est logique que les règlements relatifs à la sécurité et à l'environnement s'appuient sur les résolutions et conventions élaborées au sein des organismes internationaux compétents, l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) et l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.). Pour mener une politique efficace, il y a donc lieu de suivre de très près les activités de ces organismes.

4.4. Convivialité

Bien que la navigation maritime ne soit pas l'agent le plus pollueur de l'environnement marin, elle y contribue de toute évidence d'une manière considéra-

bij scheepsrampen die massale en catastrofale gevolgen kunnen hebben voor het marine-milieu.

Het gevoerde beleid streeft er naar de operationele vervuiling uit te bannen en de gevolgen van accidentele vervuiling te minimaliseren.

Het wetsontwerp betreffende het MARPOL-verdrag (verontreiniging van de zee) is zo goed als klaar om aan het Parlement te worden voorgelegd.

Voor de nabije toekomst zal de aandacht vooral toegespitst worden op het treffen van gepaste maatregelen, in internationaal verband (IMO) en de E.G., op de volgende terreinen die de meeste zorgen baren :

- het uitschakelen van de substandaard schepen;
- het uit de dienst nemen van oude tankers en de vervanging door schepen met dubbele romp of een gelijkaardige constructie;
- het terugdringen van de luchtverontreiniging door schepen ingevolge de emissie van CO₂, NOX, SO₂ en koolwaterstoffen in rookgassen, en andere schadelijke gassen;
- het beschermen van ecologisch kwetsbare zeegebieden door het opleggen van verplichte vaarroutes.

4.5. Vlotheid

De kustvaart en de fluvio-maritieme vaart bieden alternatieve mogelijkheden voor het goederenverkeer en kunnen bijdragen tot de ontlasting van het Europese wegennet. In het te voeren transportbeleid zullen deze alternatieve vervoerswijzen de nodige aandacht krijgen.

4.6. De Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.)

Na ontvangst van het rapport van Team Consult, eind juni 1992, werden besprekingen gevoerd met o.a. vertegenwoordigers van de Directie van de Regie, van de representatieve beroepsverenigingen, van het Vlaams Gewest, van de Stad Oostende.

In april 1993 heeft de Ministerraad een werkgroep opgericht die voorstellen moest voorleggen om de structuur van de Regie te verlichten en haar financiële en commerciële positie te verstevigen. Deze werkgroep heeft begin juni een tussentijds rapport ingediend waarna twee Inspecteurs van Financiën ermee belast werden de lasten die verbonden zijn aan het verleden te analyseren alsmede de kosten van toekomstige activiteiten, op basis van een aantal opties die door de werkgroep werden weerhouden. Op basis van dit verslag heeft de Ministerraad eind juli 1993 beslist dat de R.M.T. haar activiteiten voortzet als parastatale A, dat een nieuw pool-akkoord zal afgesloten worden, dat een aantal personeelsleden zullen overgedragen worden naar het Vlaams Gewest (Loodswezen) en dat de Minister van Verkeerswezen ermee belast wordt zekere maatregelen te laten bestuderen en ze eventueel, na overleg,

ble et perceptible, surtout en cas de catastrophe maritime.

La politique actuelle tend à éliminer la pollution opérationnelle et à minimaliser les effets d'une pollution accidentelle.

Le projet de loi relatif à la convention MARPOL (pollution de la mer) est presque prêt pour être soumis au Parlement.

Dans un proche avenir, l'attention se portera avant tout sur l'adoption de mesures appropriées, au niveau international (OMI) et au niveau de la C.E. notamment dans les domaines suivants qui constituent une source de préoccupations majeures :

- l'élimination de navires substandards;
- le retrait de vieux navires-citernes et leur remplacement par des navires à double coque ou d'une construction équivalente;
- la réduction de la pollution atmosphérique par les navires en raison de l'émission de CO₂, NOX, SO₂ et d'hydrocarbures dans les gaz d'échappement et d'autres gaz nocifs;
- la protection de zones marines écologiques vulnérables par l'imposition d'itinéraires obligatoires.

4.5. Fluidité

Le cabotage et la navigation fluvio-maritime constituent des alternatives pour le transport de marchandises et peuvent contribuer au délestage du réseau routier européen. La politique de transport à mener tiendra compte de ces modes de transport alternatifs.

4.6. La Régie des Transport maritimes (R.T.M.)

Après réception, fin juin 1992, de l'audit de Team Consult, des pourparlers ont eu lieu avec, entre autres, des représentants de la Direction de la Régie, des organisations professionnelles représentatives, de la Région flamande, de la Ville d'Ostende.

En avril 1993, le Conseil des Ministres a créé un groupe de travail qui devait soumettre des propositions tendant à alléger la structure de la Régie et à renforcer sa position financière et commerciale. Ce groupe de travail a soumis un rapport intermédiaire au début du mois de juin suite auquel deux Inspecteurs des Finances ont été chargés d'analyser les charges inhérentes au passé et les coûts des activités futures, en partant d'un certain nombre d'options qui avaient été retenues par le groupe de travail. Sur la base de ce rapport le Conseil des Ministres a décidé, fin juillet 1993, que la R.T.M. continue ses activités en tant que parastatal A, qu'un nouvel accord de pool sera conclu, qu'un certain nombre d'agents seront transférés à la Région flamande (service du pilotage) et que le Ministre des Communications est chargé de faire procéder à l'examen et à la mise en oeuvre éventuelle, après concertation, de certaines mesures.

toe te passen. Tenslotte zal een driemaandelijkse audit van de Regie, met verslag aan de Ministerraad, uitgevoerd worden.

In de komende maanden zal bijzondere aandacht besteed worden aan het uitvoeren van de beslissing van de Ministerraad.

5. Luchtverkeer

5.1. Betaalbaarheid

In verband met het luchtverkeer van de Europese Gemeenschap heeft, na lange voorbereidende werken en arresten van het Hof van Justitie van de E.E.G. de Raad van Ministers achtereenvolgens in 1987 en 1990, twee maatregelenpakketten goedgekeurd. Het derde pakket dat van 23 juli 1992 dateert en op 1 januari 1993 in werking is getreden laat ook het luchtvervoer zo veel mogelijk delen in de vrijmaking van de Europese markt.

De getroffen maatregelen omvatten verordeningen betreffende :

- Het verlenen van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen waardoor zij vrije toegang verkrijgen tot de communautaire routes voor het verrichten van passagiers-, vracht- en postvervoer in de Gemeenschap.

- De toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.

Door deze regelgeving hebben alle luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap toegang tot de verbindingen tussen alle luchthavens, open voor de burgerluchtvaart op het grondgebied van de Gemeenschap.

- Tarieven voor passagiers en vracht inzake luchtdiensten.

Deze verordening voorziet in het regime van vrije prijsvorming voor het vervoer dat binnen de Gemeenschap plaatsvindt.

Op het vlak van de luchtvaartbetrekkingen met landen buiten de Europese Gemeenschap ijvert het Bestuur van de Luchtvaart, in samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken, om nieuwe verkeersrechten voor België te verwerven en verworven rechten te vrijwaren en uit te breiden, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van onze luchthavens.

Met het oog op de mogelijkheid tot verdere uitbouw in een ruimer samenwerkingsverband met een buitenlandse industriële partner, Air France, werd een grondige herstructurering van SABENA uitgewerkt.

De herstructurering gaat gepaard met een herkapitalisering van SABENA. De deelname van de Belgische Staat aan de herkapitalisering bedraagt in totaal 19 miljard frank. Hiervan wordt 1,5 miljard frank gefinancierd door een recyclage van F.I.V.-middelen. De overige 17,5 miljard frank worden gefinancierd via leningen die aangegaan worden door de financieringsmaatschappij BELFIN en waarvan de

Finale, un audit trimestriel de la Régie, avec rapport au Conseil des Ministres, sera effectué.

Dans les prochains mois une attention particulière sera portée à l'exécution de la décision du Conseil des Ministres.

5. L'aéronautique

5.1. Viabilité économique

Après de longs travaux préparatoires et les arrêts de la Cour de justice de la C.E.E., le Conseil des Ministres a approuvé successivement en 1987 et 1990 deux paquets de mesures en ce qui concerne le transport aérien de la Communauté européenne. Le troisième paquet datant du 23 juillet 1992, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993, fait bénéficier aussi largement que possible le transport aérien européen de la libéralisation du marché communautaire.

Les mesures prises comprennent les règlements concernant :

- Les licences d'exploitation des transporteurs aériens par lesquelles ces transporteurs obtiennent le libre-accès aux routes communautaires pour effectuer du transport de passagers, de fret et de poste dans la Communauté.

- L'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

Ce règlement dispose que toutes les compagnies aériennes de la Communauté ont accès aux liaisons entre tous les aéroports ouverts au transport aérien civil sur le territoire de la Communauté.

- Les tarifs des passagers et de fret des services aériens.

Ce règlement prévoit le régime de la libre formation des prix pour le transport à l'intérieur de la Communauté.

Sur le plan des relations aéronautiques avec des pays en dehors de la C.E.E., l'Administration de l'Aéronautique s'applique, en collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères, à acquérir de nouveaux droits de trafic pour la Belgique, à conserver des droits acquis et à étendre ceux-ci, en tenant compte des intérêts de nos aéroports.

En vue d'assurer sa possibilité d'expansion future dans un lien de collaboration plus large avec un partenaire industriel étranger, Air France, une profonde restructuration de la SABENA a été réalisée.

La restructuration est liée à une recapitalisation de la SABENA. La participation de l'Etat belge à la recapitalisation s'élève à un montant total de 19 milliards de francs. De ce montant, 1,5 milliards de francs sont financés par un recyclage de moyens F.I.V. Les 17,5 milliard de francs restants sont financés par des emprunts contractés par la société financière BELFIN et les répercussions financières en

financiële weerslag gedragen wordt door de begroting van het departement van Verkeer en Infrastructuur.

De regionale luchthavens, die sinds 1991 tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren, hebben hun eigen beheer kunnen ontwikkelen. De I.C.V.I. regelt, waar nodig, de problematiek aangaande de exploitatievoorwaarden, de technische normering of de gerechtelijke bevoegdheid van de luchthavencommandant.

5.2. *Evenwichtigheid*

Op 21 februari 1993 is een regelgeving betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van « slots » op communautaire luchthavens in voege getreden. Zij bevat bindende gedragsregels voor het toekennen van vertrek- en aankomsttijden op de luchthavens van de Gemeenschap, waarbij de niet-discriminatie gewaarborgd wordt en een loyale mededinging verzekerd wordt.

Een voorstel ingediend door de Commissie van de Europese Gemeenschappen bij de E.G.-Raad met betrekking tot de wijziging van de Verordening (E.E.G.) n° 2299/89 van 14 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingssystemen is in een finale besprekingsfase voor aanneming door de Raad.

De geplande E.E.G.-verordening die de geharmoniseerde voorwaarden voor het afgeven van vergunningen aan vliegend personeel vaststelt, zou in 1993 goedgekeurd moeten worden en ten laatste op 1 januari 1996 in werking moeten treden.

Deze wijzigingen in de Europese regelgeving behelzen wijzigingen in de Belgische wetgeving. Zo zal het ministerieel besluit van 23 juni 1969, houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen, moeten aangepast worden.

Deze verordening voorziet onder andere in een nieuwe taak voor het Bestuur van de Luchtvaart, namelijk het goedkeuren van de opleidingscentra en de opleiding zelf.

Het toepassen van deze nieuwe reglementering zal een herstructurering en een versnelde en meer uitgebreide informatisering van de dienst vergunningen noodzakelijk maken.

Vooruitlopend op de beschikbaarheid van volledig gekwalificeerde Belgische lijnpiloten en ondanks de in 1991 reglementair verbeterde doorstroming van militaire piloten, is het Bestuur van de Luchtvaart ertoe genoopt vreemde vergunningen van lijnvliegtuigbestuurder te valideren.

Inzake de validatie worden de voorschriften van de E.E.G.-richtlijn n° 91/670 van 16 december 1991 toegepast. Deze richtlijn werd in onze wetgeving omgezet door het koninklijk besluit van 7 december 1992.

Het ministerieel besluit van 8 februari 1985, houdende regeling van de voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen, is

seront supportées par le budget du département des Communications et de l'Infrastructure.

Les aéroports régionaux qui ont été incorporés, depuis 1991, dans les attributions des Régions ont pu développer leur propre gestion. La C.I.C.I. règle au besoin les problèmes liés aux conditions d'exploitation, à la normalisation technique, à la compétence judiciaire du commandant d'aéroport et à la sûreté.

5.2. *Equilibre concurrentiel*

Le 21 février 1993, un règlement concernant les règles communes pour l'octroi des slots aux aéroports communautaires est entré en vigueur. Il contient les règles de conduite impératives pour l'allocation d'heures de départ et d'arrivée aux aéroports de la Communauté, dans lesquels la non-discrimination est garantie et où une concurrence loyale est assurée.

Une proposition, introduite par la Commission auprès du Conseil de la C.E.E. concernant la modification du règlement (C.E.E.) n° 2299/89 du 14 juillet 1989 qui fixe les règles de conduite pour les systèmes de réservation automatisés est en phase finale de discussion avant l'adoption par le Conseil.

Le projet de règlement C.E.E. qui fixe les conditions harmonisées pour la délivrance des licences au personnel navigant devrait être approuvé en 1993 et devrait entrer en vigueur au plus tard au 1^{er} janvier 1996.

Ces changements de réglementation européenne impliqueront des modifications dans la législation belge. Ainsi, l'A.M. du 23 juin 1969 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions, va devoir être adapté.

Ce règlement prévoit, entre autres, une nouvelle tâche pour l'Administration de l'Aéronautique, c'est-à-dire notamment l'approbation des centres de formation et de la formation elle-même.

L'application de cette nouvelle réglementation rend nécessaire une restructuration et une informatisation accélérée et plus étendue du service des licences.

Anticipant la disponibilité des pilotes de ligne belges complètement qualifiés, et malgré l'amélioration de la réglementation pour les pilotes militaires en 1991, l'Administration de l'Aéronautique est obligée de valider des licences étrangères de pilotes de ligne.

Pour la validation, les prescriptions de la directive C.E.E. n° 91/670 du 16 décembre 1991 sont appliquées. Cette directive a été transposée dans notre législation par l'arrêté royal du 7 décembre 1992.

L'arrêté ministériel du 8 février 1985 réglementant les conditions relatives à l'aptitude physique et mentale des membres du personnel de conduite d'aéronefs civils a été soumis à une révision en vue

aan een herziening onderworpen met het oog op een vlotter verloop van de procedure. Dit besluit bekwam een gunstig advies van de Raad van State.

Op het vlak van de burgerlijke aansprakelijkheid van de luchtvervoerder ten aanzien van de passagiers hebben raadplegingen plaats, zowel op E.E.G.-vlak als op E.C.A.C.-vlak (European Civil Aviation Conference) om een eenvormig stelsel te bekomen voor de schadeloosstelling van de reizigers en van hun rechthebbenden.

Wat de verantwoordelijkheid betreft van de luchtvervoerder ten aanzien van derden op de grond is België nog altijd partij bij het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952, goedgekeurd door de wet van 14 juli 1966.

De Regering onderzoekt of het wenselijk is een billijker stelsel in te voeren dan hetwelk door het Verdrag voorzien is ten gunste van slachtoffers en benadeelden.

5.3. Veiligheid

Veiligheid presenteert zich in de luchtvaart als « safety » en beveiliging als « security ».

Inzake beveiliging, d.i. de strijd tegen het terrorisme en de luchtvaartcriminaliteit gaat bijzondere aandacht uit naar de dringende verdere uitwerking en toepassing op nationaal vlak van de nieuwe voorschriften vervat in Bijlage 17 bij de Conventie van Chicago, het ECAC-veiligheidshandboek en het koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Wat de veiligheid aangaat, hebben de burgerluchtvaartautoriteiten van 19 Europese landen als « Joint Aviation Authorities (J.A.A.) » een akkoord gesloten ten einde in overleg een geheel van technische reglementen uit te werken inzake de normen voor luchtwaardigheid van vliegtuigen, hun onderhoud, hun exploitatie, de kwalificatie van het personeel en de bescherming van het leefmilieu. Het Bestuur van de Luchtvaart neemt deel aan verscheidene werkgroepen.

De Raad van de Europese Gemeenschappen heeft een verordening en meerdere richtlijnen goedgekeurd waardoor de technische reglementen, uitgewerkt door de werkgroepen van de Joint Aviation Authorities, in alle landen van de Gemeenschap van kracht worden.

De E.G.-verordening n° 3922 van 16 december 1991 inzake harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart betekent een nieuwe stap in het progressief tot stand brengen van een interne markt.

In het bijzonder, zal de overgangperiode voor de « JAR-145 » goedkeuring van maatschappijen voor vliegtuigonderhoud voltooid zijn op 1 januari 1994. Het Bestuur van de Luchtvaart moet deze goedkeuring afleveren aan een twintigtal Belgische maatschappijen die instaan voor vliegtuigonderhoud.

d'accélérer la procédure. L'arrêté a obtenu l'avis favorable du Conseil d'Etat.

Au sujet de la responsabilité civile du transporteur aérien à l'égard des passagers, des consultations sont en cours tant au niveau de la C.E.E. que de la C.E.A.C. (Commission européenne de l'aviation civile) en vue d'arriver à une régime uniforme de dédommagement des passagers et de leurs ayants droit.

Au sujet de la responsabilité du transporteur à l'égard des tiers à la surface, la Belgique est toujours partie à la Convention de Rome du 7 octobre 1952, approuvée par la loi du 14 juillet 1966.

Le Gouvernement examinera l'opportunité de substituer un régime plus équitable que celui prévu par la Convention en faveur des victimes et des préjudiciés.

5.3. Sécurité

La sécurité se présente en aviation comme « safety » et la sûreté comme « security ».

Sur le plan de la sûreté à savoir la lutte contre le terrorisme et la criminalité contre l'aviation civile, une attention toute particulière est portée au développement de l'application sur le plan national de nouvelles prescriptions internationales contenues dans l'annexe 17 à la Convention de Chicago et dans le manuel de sûreté de la CEAC ainsi que sur l'exécution de l'A.R. du 3 mai 1991 portant réglementation de la sûreté de l'aviation civile.

Les autorités de l'aviation civile de 19 pays européens ont comme « Joint Aviation Authorities (J.A.A.) » conclu un accord en vue de développer en commun un ensemble de règlements techniques couvrant les normes de certification des avions, de leur entretien, de leur exploitation, de la qualification du personnel et de la protection de l'environnement. L'Administration de l'Aéronautique participe à divers groupes de travail.

Le Conseil des Communautés européennes a approuvé un règlement et plusieurs directives mettant en vigueur, dans tous les pays de la Communauté, les règlements techniques élaborés par les groupes de travail des Joint Aviation Authorities (J.A.A.).

Le Règlement C.E.E. n° 3922 du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile est une étape nouvelle dans l'établissement progressif d'un marché intérieur.

En particulier, la période transitoire de mise en oeuvre du « JAR-145 », agrément des sociétés de maintenance d'avions, se termine au 1^{er} janvier 1994. L'Administration de l'Aéronautique doit délivrer cet agrément à une vingtaine de sociétés belges de maintenance d'avions.

Nog op het vlak van de technische maatregelen die moeten genomen worden voor de exploitatie van luchtvaartuigen in het handelsluchtvervoer, werken de JAA nieuwe reglementen uit betreffende onder meer de voorwaarden tot erkenning van exploitanten, de voorschriften inzake de opleiding en het behoud van de bekwaamheid van de bemanning, de tijdsbeperkingen van de prestaties van het boordpersoneel, de voorwaarden waaraan de verhuur van vliegtuigen moeten voldoen.

Op nationaal vlak zal een ministerieel besluit binnenkort de burgerlijke vergunningen regelen van onderhoudswerktuigkundige voor luchtvaartuigen met een hoogst toegelaten massa van minder dan 5 700 kg die niet gebruikt worden in het handelsluchtvervoer. Het is momenteel voor advies ingediend bij de Gewestexecutieven.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen zet, in samenwerking met de nationale luchtvaartautoriteiten, nieuwe bepalingen op punt voor het verzamelen en het oprichten van een gegevensbank betreffende incidenten tijdens de vlucht.

De E.G.-Commissie werkt eveneens aan een ontwerp van richtlijn over de procedures die bij een luchtongeval moeten worden gevolgd.

Nu reeds wordt voor elk luchtverkeersincident in het Belgisch luchtruim een onderzoek, analyse, opstelling en publikatie van een rapport uitgevoerd door het Bestuur van de Luchtvaart. Door statistische gegevens te exploiteren worden aanbevelingen geformuleerd ter bevordering van de vliegveiligheid. Eveneens wordt het voorzitterschap en het secretariaat waargenomen van de onderzoekscommissies (Airmiss Committee en Permanent Committee of Inquiry).

5.4. *Leefbaarheid*

Een E.E.G.-richtlijn van 1989 betreffende de beperking van de geluidsuitstralingen van civiele subsonische straalvliegtuigen, omgezet in Belgisch recht bij koninklijk besluit van 12 november 1991, legde het verbod op verder te gaan met de inschrijving van Chapter II-vliegtuigen, d.w.z. oude, te luidruchtige vliegtuigen.

De Richtlijn 92/14/E.E.G. van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van bepaalde vliegtuigen gaat verder en schrijft de beperking voor van de exploitatie van vliegtuigen die niet aan bepaalde geluidsnormen beantwoorden.

Op nationaal gebied werd door het koninklijk besluit van 8 oktober 1991 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 september 1983 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van sommige ultralichte motorluchtvaartuigen, de reglementering aangepast aan de technische evolutie van deze toestellen.

De luchtvaartterreinen zowel voor vliegtuigen, helikopters, aeromodelisme, U.L.M.'s, zwevers enzovoort moeten aan bepaalde voorschriften voldoen.

Dans le domaine des mesures techniques à prendre pour l'exploitation des aéronefs dans le transport aérien commercial, les JAA élaborent de nouveaux règlements couvrant notamment les conditions d'agrément des exploitants, les prescriptions concernant la formation et le maintien de compétence des équipages, les limitations des durées de prestations du personnel de bord, les conditions auxquelles sont soumises les pratiques de location d'avions.

Sur le plan national un arrêté ministériel portant réglementation des licences de mécanicien d'entretien pour les aéronefs d'une masse maximale autorisée de moins de 5 700 kg qui ne sont pas utilisés dans le transport commercial sera pris incessamment. Il est actuellement soumis à l'avis des Exécutifs régionaux.

La Commission des Communautés européennes met au point avec la collaboration des Autorités aéronautiques nationales de nouvelles dispositions pour la collecte et la constitution d'une banque de données relatives aux incidents survenus en vol.

La Commission des Communautés européennes met également au point un projet de directive concernant les procédures pour enquêtes d'accidents d'aviation.

Déjà maintenant, pour chaque incident de trafic aérien dans l'espace aérien belge, l'Administration effectue une enquête, analyse les causes, rédige un rapport et le publie. En exploitant les données statistiques, elle formule des recommandations pour promouvoir la sécurité. Elle assure la présidence et le secrétariat des commissions d'enquêtes (Comité « airmiss » et Comité Permanent d'Enquête).

5.4. *Convivialité*

Une Directive C.E.E. de 1989 relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils, transposée dans notre législation interne par l'arrêté royal du 12 novembre 1991, a interdit de poursuivre l'immatriculation des avions « Chapter II » c'est-à-dire les avions anciens trop bruyants.

La Directive 92/14/C.E.E. du 2 mars 1992, concernant la limitation de l'exploitation de certains avions, va plus loin et préconise la limitation de l'exploitation d'avions ne répondant pas à certaines normes de bruit.

Dans le domaine national, l'arrêté royal du 8 octobre 1991 modifiant l'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés, vise à adapter la réglementation à l'évolution technique de ces appareils.

Les terrains d'aviation, tant pour les avions que pour les hélicoptères, l'aéromodelisme, les U.L.M., les planeurs, et cetera doivent satisfaire à des pres-

Voor de vliegtuigen en U.L.M.'s zijn bepaalde internationale voorschriften van toepassing maar voor de overige toestellen werden er nauwelijks internationale regels vastgelegd. Zo nodig moet er een eigen wetgeving en voorschriften uitgevaardigd worden waarbij met de evolutie van de luchtvaartuigen rekening gehouden wordt.

De aanvragen voor nieuwe terreinen, met name voor helikopters, U.L.M.'s, D.P.M.'s (Delta Plane Motorized) en aeromodélisme worden onderzocht en ter plaatse geïnspecteerd.

Voor sommige gelegenheden (bv. allerlei festiviteiten, liefdadigheidsorganisaties, enzovoort), worden tijdelijke luchtvaartterreinen ingericht die eveneens ter plaatse geïnspecteerd worden.

Toelatingen voor luchtvaartmeetings, vuurwerk, het uit vliegtuigen gooien van voorwerpen, het op-laten van ballonnetjes en kabelballons moeten verstrekt worden.

Dit vereist het bijwonen van veiligheidsvergaderingen met de organisatoren, rijkswacht, gemeenteverheid, brandweer, enzovoort.

Het voeren van publiciteit op luchtvaartuigen met inbegrip van luchtballons is bij circulaire van het Bestuur van de Luchtvaart vastgelegd. Beoogt wordt hiermee een betere vorming van de piloten, een responsabiliseren van de exploitanten en de mogelijkheid van het opleggen van stillere branders. Een andere circulaire reglementeert ballon-meetings.

5.5. *Vlotheid*

De verzadigingsproblemen waaraan de Europese luchthavens en de verkeersleidingsdiensten het hoofd moeten bieden kunnen slechts een oplossing vinden via maatregelen toegepast in een internationaal kader. België neemt dan ook deel aan initiatieven die op Europees vlak door E.C.A.C. in deze sector worden genomen. Deze zijn gestart met het APATSI-programma (Airport/Air Traffic System Interface), dat tot doel heeft de luchthavencapaciteit in Europa te verhogen. Anderzijds is het EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonization and Integration Programme)-programma, dat een harmonisering en een integratie van de verkeersleidingsdiensten in Europa tot doel heeft, al aan de tweede fase toe, namelijk aan de uitwerking van het programma.

Het beheer van dit programma is toevertrouwd aan Eurocontrol. Dit organisme, met zetel te Brussel, zal dank zij de inspanningen van de Belgische Regering vanaf 1993 zijn intrek nemen in de nieuwe gebouwen te Haren. Hier zal ook een nieuwe dienst zijn gehuisvest, de C.F.M.U. (Central Flow Management Unit), die vanaf 1994 volop operationeel zal zijn.

Federaal worden studies uitgevoerd aangaande de organisatie en indeling van het Belgische luchtruim, implementatie van de I.C.A.O.-voorschriften, vluchtstroombeheer, verificatie en aanpassing van de luchtvaartprocedures.

criptions précises. Pour les avions et les U.L.M. il faut appliquer certaines prescriptions internationales, pour les autres il n'y a guère de règles internationales. Dans ce cas il faut édicter une législation et des prescriptions propres en les adaptant à l'évolution des aéronefs.

Les demandes pour des nouveaux terrains, notamment pour hélicoptères, U.L.M., D.P.M. (Delta Plane motorisé) et aéromodélisme sont examinées et une enquête sur place a lieu.

Pour certaines circonstances (fêtes diverses, organisations caritatives, et cetera), des terrains d'aviation provisoires sont aménagés qu'il faut également inspecter sur place.

Des autorisations pour meetings aériens, feux d'artifice, lancements d'objets à partir d'avions, lâchages de ballonnets, ballons captifs, doivent être délivrées.

Ceci implique la participation à des réunions avec les organisateurs, la gendarmerie, les autorités communales, les pompiers, et cetera.

L'apposition de publicité sur les aéronefs, en ce compris les ballons libres, a été définie dans une circulaire de l'Administration de l'aéronautique avec comme objectif une meilleure formation des pilotes, une responsabilisation des exploitants et la possibilité de faire installer des brûleurs plus silencieux. Une autre circulaire réglemente les meetings de ballons.

5.5. *Fluidité*

Les problèmes de congestion auxquels doivent faire face les aéroports européens et les services de contrôle aérien ne peuvent trouver une solution que par des mesures appliquées dans un cadre international. Aussi la Belgique participe-t-elle aux travaux entrepris sur le plan européen par la C.E.A.C. dans ce domaine. Celle-ci vient de lancer son programme APATSI (Airport/Air Traffic System Interface) destiné à améliorer la capacité aéroportuaire en Europe, tandis que son programme EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme), visant à l'harmonisation et à l'intégration des services de contrôle aérien en Europe est déjà entré dans la deuxième phase, consacrée au développement du programme.

La gestion du programme EATCHIP a été confiée à Eurocontrol. Cette organisation, dont le siège est à Bruxelles, emménagera d'ailleurs dans de nouveaux bâtiments situés à Haren à partir de 1993, grâce aux efforts déployés par le gouvernement belge. Ce site abritera un nouveau service, le C.F.M.U. (Central Flow Management Unit), qui sera pleinement opérationnel à partir de 1994.

Sur le plan belge, des études sont réalisées concernant l'organisation et la répartition de l'espace aérien, la mise en oeuvre de prescriptions de l'O.A.C.I., la gestion des flux aériens, la vérification et l'adaptation des procédures aéronautiques.

De complexiteit van de integratie van de burger- en de militaire luchtvaart wordt behandeld in de G.P.E.A. (luchtruim-commissie) waarvan het Bestuur van de Luchtvaart het voorzitterschap en secretariaat waarneemt.

Een uitvloeisel daarvan is een koninklijk besluit tot vaststelling van de vliegverkeersregels ter vervanging van het koninklijk besluit van 1989 dat op 29 april 1993 van kracht geworden is. Hierin wordt rekening gehouden met de nieuwe classificatie van het luchtruim door de I.C.A.O. Deze nieuwe schikkingen werden in samenspraak met de buurlanden bepaald.

Sinds 11 maart 1993, is het CANAC-centrum operationeel. Dit systeem kan een grotere luchtruim- en luchthavencapaciteit aan dan het oude systeem. Het is volledig geschikt voor het Europees concept van geïntegreerde luchtverkeersleiding en uitwisseling van vluchtplan- en radargegevens.

Met de realisatie van CANAC is de ontwikkeling van de luchtverkeersleiding niet ten einde.

De ontwikkeling van het Europees geïntegreerd ATC-concept (Air Traffic Control) dient van nabij gevolgd te worden en de toepassing van nieuwe technieken zoals grafische beeldkleurschermen en satellietnavigatie, zal in een zeer nabije toekomst aan de orde komen.

5.6. *De Regie der Luchtwegen (R.L.W.)*

De R.L.W. is een organisme van openbaar nut dat onder de toepassing van de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven valt.

Tijdens de onderhandelingen over het beheerscontract is het accent in het bijzonder gelegd op volgende punten :

- de termijnen voor de realisatie van de uitbreidingswerken aan de luchtzijde van de luchthaven Brussel Nationaal;

- het zoeken naar oplossingen voor de problemen aangaande de geluidshinder door middel van infrastructuurwerken (bijv. aan geluidsmuur of schermgebouwen), door grondprocedures (testen van reactoren in een geschikte plaats) of door vluchtprocedures;

- het moderniseren en integreren van de systemen voor de luchtverkeersleiding met het oog op een daadwerkelijke deelname aan de strijd tegen de verzadiging van het Europese luchtruim;

- de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers;

- de concurrentiepositie van de luchthaven Brussel Nationaal tegenover zijn naaste burens.

6. Voor een globaal beleid

6.1. *Gecombineerd vervoer*

België is gelegen op het kruispunt van de Europese routes, zowel N/Z als O/W, en ontvangt een enorm

La complexité de l'intégration entre l'aviation civile et l'aviation militaire est traitée dans une commission « espace aérien » (G.P.E.A.) dont l'Administration de l'Aéronautique assure la présidence et le secrétariat.

Dans la foulée de ces efforts un arrêté royal fixant les règles de l'air en remplacement de l'arrêté royal du 13 février 1989 est entré en vigueur le 29 avril 1993 pour tenir compte de la nouvelle classification de l'espace aérien par l'O.A.C.I. Ces nouvelles dispositions ont été fixées en concertation avec les pays limitrophes.

Depuis le 11 mars 1993 le Centre CANAC est opérationnel. Ce système est capable de traiter une capacité plus importante d'espace aérien et aéroportuaire que l'ancien système. Il se conforme ainsi tout à fait au concept européen du contrôle aérien intégré et de l'échange de données « plan de vol et radar ».

Avec la réalisation de CANAC l'évolution du contrôle de la circulation aérienne n'est pas terminée.

Le développement du concept ATC intégré européen doit être suivi de près et l'application de nouvelles techniques telles que écrans graphiques en couleurs et navigation satellite seront d'actualité dans un très proche avenir.

5.6. *La Régie des Voies Aériennes (R.V.A.)*

La R.V.A. est un organisme d'intérêt public tombant sous l'application des termes de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Lors de la négociation du contrat de gestion l'accent est spécialement porté sur les points suivants :

- les délais de réalisation des travaux d'extension côté air de l'aéroport de Bruxelles-National;

- la recherche de solutions aux problèmes posés par la pollution acoustique par le biais de travaux d'infrastructures (par ex. mur anti-bruit ou bâtiments écrans), de procédures au sol (essais de réacteurs en site propre) ou en vol;

- la modernisation et l'intégration des systèmes de contrôle de la navigation aérienne afin de participer efficacement à la lutte contre la congestion de l'espace aérien européen;

- la qualité du service rendu aux utilisateurs;

- la position concurrentielle de l'aéroport de Bruxelles-National par rapport à ses voisins immédiats.

6. Pour une politique globale

6.1. *Transport combiné*

La Belgique, qui se situe au carrefour des itinéraires européens tant N/S que E/O, assume un énorme

volume aan internationaal goederenvervoer ingevolge de aanwezigheid van zeehavens en van een sterk ontwikkeld net voor vervoer te land.

De algemene recessie van de economische activiteit heeft zich geuit in een gevoelige afname van de vervoersstromen, hetgeen eveneens de Belgische transportwereld merkelijk getroffen heeft. Bij deze negatieve weerslag komt nog de onaangepastheid, laat staan de overcapaciteit in bepaalde gevallen, van het transportaanbod ingevolge de vermindering van de activiteit van de zware sectoren van de economie zoals b.v. de staalnijverheid.

Een herschikking van al de vervoersmodi blijft dan ook noodzakelijk inzonderheid t.o.v. de beperkte mogelijkheden inzake infrastructuursinvesteringen.

De complementariteit van de vervoersmodi blijkt het beginsel te zijn dat past zowel in de bezorgdheid over de rendabiliteit van de ondernemingen als in de Europese dimensie van de netten die besparing, synergie en concurrentie toelaten.

In dat verband is het gecombineerd vervoer een concrete verwezenlijking die het optimaal gebruik van elke vervoerswijze beoogt.

Parallel met de ontwikkeling van een gezonde concurrentie tussen de vervoersmodi dienen acties te worden bevorderd die strekken tot de ontwikkeling van een intermodale complementariteit door de invoering van doeltreffende raakvlakken (met name van terminals) en door het aanmoedigen van het aanwenden van intermodale transporteenheden zoals containers, wissellaadbakken en opleggers. Deze promotie belangt niet enkel het vervoer te land aan (in de eerste plaats de complementariteit tussen het spoor en de weg) maar slaat ook op de coördinatie tussen het landvervoer en de zee- en havenactiviteiten. Deze actie situeert zich op internationaal niveau (E.E.G., C.E.M.T. en U.N.O.-Genève) en wordt ondersteund met specifieke begrotingskredieten van het departement.

Deze vervoerstechniek levert met name een bijdrage tot de verbetering van de noodzakelijke veiligheid in het kader van het vervoer van gevaarlijke goederen.

Deze vervoerswijze past in een beleid inzake ruimtelijke ordening die op een vlotte wijze de toegang tot grote industriële centra en de ontlasting van de gebruikte verkeersassen nastreeft. Het is in dit kader dat de Commissie van de Europese Gemeenschap de ontwikkeling van pilootexperimenten heeft doen opstarten, waaraan België en de N.M.B.S. inzonderheid deelnemen om een groter deel van het transitoverkeer te verzekeren (o.m. trans-alpijns verkeer).

De constante verbetering van het spoorwegaanbod waarborgt aan de gebruiker kortere vervoerstijden en de kwaliteit van de onderlinge vervoersactiviteiten wordt verhoogd.

trafic international de marchandises du fait de sa façade maritime et de son réseau de transport terrestre très développé.

La récession générale de l'activité économique s'est traduite par une diminution des flux de transport qui a également touché de façon sensible le monde belge du transport. A cet impact négatif, s'ajoute une inadéquation voire une surcapacité dans certains cas de l'offre de transport du fait de la diminution des activités des secteurs lourds de l'économie telle que la sidérurgie.

Aussi, un redéploiement des capacités de tous les modes de transports s'avère indispensable notamment au regard des limites de capacité d'investissements dans les infrastructures.

La complémentarité des modes de transports s'inscrit à la fois dans le souci de la rentabilité des entreprises et dans la dimension européenne des réseaux permettant économie, synergie et concurrence.

A cet égard, le transport combiné constitue une réalisation concrète qui vise à utiliser chaque mode au mieux de ses possibilités.

Parallèlement au développement d'une concurrence saine intra-modale, il faut promouvoir des actions visant au développement d'une complémentarité inter-modale par la mise en place d'interfaces performantes (en l'occurrence d'installations terminales) et par l'encouragement du recours aux unités de transport intermodales comme les conteneurs, les caisses mobiles et les semi-remorques. Cette promotion concerne non seulement les transports terrestres (au premier chef, la complémentarité rail/route) mais aussi la coordination entre les aspects terrestres et les aspects maritimes/portuaires. L'action est menée tant au niveau international (C.E.E., C.E.M.T., O.N.U.-Genève) et est appuyée par des crédits spécifiques inscrits au budget du Département.

Cette technique de transport contribue, notamment dans le cadre de l'acheminement des matières dangereuses, à améliorer très largement la sécurité qu'il convient d'atteindre.

Ce mode de transport s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire qui peut, avec souplesse, gérer l'approche de grands centres industriels et désengorger les axes de trafic fréquentés. C'est dans ce cadre que la Commission des Communautés européennes a initié le développement d'expériences pilotes auxquelles la Belgique et la S.N.C.B. participent particulièrement pour assurer une plus grande part des trafics de transit, entre autres le franchissement de l'arc alpin.

L'amélioration constante de l'offre ferroviaire garantit à l'utilisateur des délais et acheminement plus serrés et les prestations entre transporteurs gagnent en terme de qualité.

Bovendien is de verhoging van de capaciteit van de binnenvaart van aard om het partnerschap van deze vervoerswijze in de transportketen te verbeteren.

Daar waar de complementariteit van het vervoer te land en het maritiem vervoer bestendig wordt, moet er nog gewerkt worden aan de complementariteit met de luchtvaart. Er is inderdaad een belangrijke technische onverenigbaarheid, maar de raakvlakken weg/lucht kunnen eveneens het spoorvervoer behelsen.

Dit zijn inspanningen op langere termijn en op Europees niveau waaraan België bestendig deelneemt.

6.2. *Tussenpersonen in het goederenvervoer*

Per definitie en door zijn intrinsieke rol is de sector « tussenpersonen in het goederenvervoer » een essentieel element van het toenemend vervoersrendement. Hij draagt aldus bij tot de leefbaarheid en de ontwikkeling van de nationale economie door in positieve zin mee te werken op het niveau van de ontwikkeling en de organisatie van in- en uitvoer.

Tegenover de opdrachtgever die een maximaal rendement tegen een concurrentiële prijs verlangt, dient de tussenpersoon de voordeligste vervoerwaarden na te streven door in te spelen op de intermodale concurrentie, daar waar zulks mogelijk is.

De prestaties van de tussenpersonen beperken zich niet tot het zoeken naar vervoersactiviteiten. Zij zijn bij machte om tussen te komen in de ganse vervoerketen en diensten aan te bieden voor activiteiten die rechtstreeks met vervoer verband houden. De kostprijs van hun prestaties is dus niet absoluut van doorslaggevende aard. Hij kan soms in ruimere mate afhankelijk zijn van het aantal en van de kwaliteit van de dienst, die zelf rendement beïnvloeden de elementen zijn.

De bestaande reglementering en deze die kortelings van toepassing zal worden, heeft de regeling van het beroep van tussenpersoon op het oog. De bedoeling ervan is geenszins de toegang tot deze beroepen onder contingent te brengen, noch de toegang tot de markt te beperken. Dit evenwicht is bevredigend, voor zover het beroep door vaklui wordt uitgeoefend.

De toegang tot het beroep is geregeld door de wet van 26 juni 1967 en de K.B.'s van 18 juli 1975 en 12 januari 1978 tot instelling respectievelijk van de vergunningen van vervoercommissienair en vervoermakelaar.

Het reglementeren van de toegang tot het beroep van scheepsagent wordt op zeer korte termijn. Later zal dit ook voor de commissienair-expediteur gebeuren.

De toegangsvoorwaarden, voorzien in de koninklijke besluiten zijn dezelfde. Naar aanleiding van de recente oprichting van de V.Z.W. « Belgisch Instituut der Transportorganisatoren » zal deze toegang in de

Par ailleurs, les augmentations de capacité de la voie navigable sont de nature à développer le partenariat de ce mode dans la chaîne du transport combiné.

Si la complémentarité entre modes terrestre et maritime se conforte, il reste cependant à rechercher celle avec le mode aéronautique. Certes, les incompatibilités techniques s'avèrent importantes mais les interfaces air-route pourraient aussi concerner le mode ferroviaire.

Il s'agit d'efforts qui s'inscrivent dans le long terme et au plan européen et auxquels la Belgique continue de s'appliquer.

6.2. *Auxiliaires de transport de marchandises*

Par définition et de par leur rôle intrinsèque, le secteur des auxiliaires de transport de marchandises constitue un élément essentiel de l'accroissement du rendement des transports. Il participe ainsi à sa viabilité économique; il contribue aussi au développement de l'économie nationale en intervenant positivement au niveau du développement et de l'organisation des échanges extérieurs du pays.

Face aux donneurs d'ordre, qui demandent un rendement maximal pour un prix compétitif, l'auxiliaire a pour vocation de rechercher les conditions de transport les plus intéressantes, en agissant, là où c'est possible, sur la concurrence intermodale.

Les prestations des auxiliaires ne se limitent pas à rechercher un transport. Ils sont en mesure d'intervenir dans toute la chaîne de transport et d'offrir des services dans des activités directement communes au transport. Le coût de leurs prestations n'est donc pas absolument prépondérant; il peut dépendre, parfois très largement du nombre et de la qualité de ces services qui sont eux-mêmes un autre élément d'accroissement du rendement.

La réglementation en vigueur et celle à venir a pour objet de réglementer l'exercice des professions d'auxiliaires. Elle n'a pas pour vocation de continger l'accès à ces professions, ni de limiter l'accès au marché. Cet équilibre est satisfaisant dans la mesure où seuls des professionnels patentés agissent.

L'accès à la profession est réglementé par la loi du 26 juin 1967 et par les arrêtés royaux du 18 juillet 1975 et du 12 janvier 1978 créant respectivement les licences de commissionnaire de transport et de courtier de transport.

Il est prévu, à très court terme, de réglementer l'accès à la profession pour les agents maritimes et, dans un stade ultérieur, celui pour les commissionnaires-expéditeurs.

Les conditions d'accès prévues dans les arrêtés royaux sont similaires. Suite à la création récente de l'A.S.B.L. « Institut belge des organisateurs de transport », cet accès sera possible par examens, là où pour

toekomst mogelijk zijn via examens daar waar dit thans gebeurt op basis van ervaring. Het gaat hier alleen om de vakbekwaamheid. De vergunning wordt afgeleverd door de bevoegde administratie op basis van de in de reglementering vastgestelde voorwaarden.

De reglementering van de beroepen van tussenpersoon in het goederenvervoer is een factor van optimale concurrentie tussen de verschillende beoefenaars van de sector en bevordert het nastreven van een beter concurrentieel evenwicht tussen de transportmodi wegens het multimodaal karakter van de vervoerondernemers.

De totaliteit van het beroep van de tussenpersonen versterkt de doeltreffendheid van het vervoer (groepering van de goederen, vermindering van de ledige ritten, het zoeken van opdrachtgevers....). Hierdoor wordt « leefbaarheid » en « vlotheid » in al haar aspecten bevorderd en de externe en milieuhinderlijke weerslag verminderd.

III. — DE LOGISTIEK

1. Het Departement Infrastructuur

1.1. *Kwaliteit*

Het departement is belast met de uitwerking en de verbetering van het federale normatieve kader betreffende de technische kwaliteit van de bouw zowel inzake produkten, systemen, werken, kwalificatie van personeel en van ondernemingen en van gespecialiseerde instellingen.

De technische en administratieve specificaties, de technische goedkeuring, het attest van gelijkvormigheid, de erkenning van de instellingen voor proeven, controle en getuigschriften zijn de instrumenten die hierbij werden gebruikt. De context ervan is de internationale erkenning, de uitvoering van opdrachten opgelegd door de Europese Gemeenschap en de samenwerking met de Gewesten en de gespecialiseerde departementen.

De laatste hand wordt gelegd aan een wetsontwerp en een ontwerp van uitvoeringsbesluit tot omzetting van de E.E.G. richtlijn « Bouwprodukten ».

De oogmerken van deze activiteiten zijn de verdediging van de belangen van de Belgische bouwnijverheid in het kader van het openstellen van de binnengrenzen van de Gemeenschappelijke Markt, de bescherming van de consumenten en de optimalisering van de beschikbare technische hulpbronnen.

Het departement neemt eveneens het secretariaat waar van de commissie voor de erkenning van de aannemers. Deze erkenning, borg voor ernst en kwaliteit, blijft op dit moment beperkt tot de werken die uitgevoerd worden door de overheid of de openbare instellingen. Het departement probeert niettemin, door gerichte informatie, de privé-sector ervan te overtuigen erkende aannemers te kiezen.

le moment cela se fait sur base de l'expérience. Il s'agit uniquement de la compétence professionnelle, la licence étant octroyée par l'administration compétente sur base des conditions définies dans la réglementation.

La réglementation des professions d'auxiliaires de transport de marchandises est un facteur de l'instauration d'une concurrence optimale entre opérateurs du secteur et favorise l'obtention d'un meilleur équilibre concurrentiel entre les modes de transport en raison du caractère généralement plurimodal des intervenants.

L'ensemble des professions d'auxiliaires de transport renforce l'efficacité des transports (groupage de marchandises, diminution des parcours à vide, recherche de donneur d'ordre,...) par là, il améliore les aspects de « convivialité » et de « fluidité », en diminuant les impacts externes et environnementaux des transports.

III. — LA LOGISTIQUE

1. Le département de l'Infrastructure

1.1. *Qualité*

Le département est en charge de l'élaboration et de la valorisation du cadre normatif fédéral de l'assurance de la qualité technique de la construction relative aux produits, aux systèmes, aux ouvrages, aux qualifications des personnes et des entreprises et des institutions spécialisées.

Les instruments en sont les spécifications techniques et administratives, l'agrément technique, l'attestation de la conformité, l'agrément des organismes d'essais, de contrôle et de certification. Le contexte en est la reconnaissance internationale, l'exécution des missions imposées par la Communauté européenne et la coopération avec les Régions et les départements spécialisés.

Un projet de loi et d'arrêté d'exécution relatifs à la transposition de la directive C.E.E. « Produits de constructions » est en voie de finalisation.

Les objectifs de ces activités sont la défense des intérêts de l'industrie belge de la construction dans le cadre de l'ouverture des frontières intérieures du Marché commun, la protection des utilisateurs et l'optimisation des ressources techniques disponibles.

Le département assure également le secrétariat de la Commission de l'agrément des entrepreneurs. Cette agrément, gage de sérieux et de qualité, reste pour l'instant limitée aux travaux entrepris par les pouvoirs ou organismes publics. Par une bonne information, le département tente toutefois de convaincre le secteur privé de choisir des entrepreneurs agréés.

Aangezien deze erkenning niet voorkomt in alle Europese landen, rijzen er hier wel problemen in samenhang met de openstelling van de grenzen. Het gaat hier in ieder geval om een uitdaging voor de komende jaren.

De kwaliteit van de wegeninfrastructuur wordt via verschillende actieterreinen ter harte genomen door het departement.

Men kan hier melding maken van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer die, door het uitstippen van welbepaalde trajecten voor de zware konvoien, bijdragen tot de bescherming van de infrastructuur, waarvoor overigens een gegevensbank bijgehouden wordt.

De wegennormen, die tot de federale bevoegdheid behoren en door een van de diensten van het betrokken Bestuur worden vastgelegd, vormen eveneens een zeer belangrijk element inzake de kwaliteit van de infrastructuur.

Tenslotte moet wordenesignaleerd dat de officiële nummering van de wegen en van de autosnelwegen door het departement uitgevoerd wordt. Een degelijke nummering geldt als de eerste vereiste voor elk behoorlijk wegbeheer en voor een samenhangende cartografie, vooral in het kader van de geleidelijke informatisering van deze sector.

1.2. Rampenschade

Alle opdrachten van de Financiële Bijdragen vinden hun oorsprong in de nood aan een nationale solidariteit met de slachtoffers van :

— Natuurrampen : onderhandelingen werden thans aangeknoopt met de verzekeringssector teneinde bepaalde risico's te onttrekken aan het toepassingsgebied van de wet.

— Oorlogsschade 14-18 / 40-45 :

1) tijdens de vergadering van de Ministerraad van 30 juli 1993 werd beslist de « Dienst Oorlogsschade » af te schaffen.

2) in verband met de oorlogsschade 40-45 « Openbare goederen » dient opgemerkt dat volgens artikel 161 van de wet van 30 december 1992 houdende sociale en diverse bepalingen alleen nog die bedragen die voor de inwerkingtreding van deze wet bepaald werden, het voorwerp uitmaken van een likwidatie ten laste van de Staat .

— Kongoschade : de laatste hangende dossiers worden afgehandeld.

De Dienst voor Financiële Bijdragen beschikt in het totaal over 50 effectieve personeelsleden om zijn opdrachten tot een goed einde te brengen.

De financiële middelen zijn ten laste van :

— het Ministerie van Financiën (Nationale Kas voor Rampenschade), belast met de uitgaven inzake :

- Natuurrampen;
- Oorlogsschade 40-45 « Private goederen »;
- Kongoschade.

De budgettaire voorzieningen zijn echter moeilijk, aangezien de uitgaven grotendeels afhangen van het

Cette agréation n'étant pas le fait de tous les pays européens, ceci pose problème dans le contexte de l'ouverture des frontières. Ceci constituera certainement un défi pour les prochaines années.

La qualité de l'infrastructure routière est prise en compte par le département par le biais de diverses activités.

On peut citer les autorisations de transport exceptionnel qui par l'établissement d'itinéraires bien déterminés pour les convois lourds, contribuent notamment à la protection des ouvrages d'art, pour lesquels une banque de données est d'ailleurs tenue à jour.

Les normes routières, de compétence fédérale et définies par un des services de l'administration constituent également un élément très important de la qualité de l'infrastructure.

Enfin, il faut signaler que la numérotation officielle des routes et autoroutes est effectuée par le département. Une numérotation non équivoque est le préalable à toute gestion du réseau et à une cartographie cohérente surtout dans le cadre de l'informatisation progressive de ce dernier secteur.

1.2. Calamités et Dommages

Toutes les missions de l'Intervention Financière trouvent leur origine dans la nécessité d'assurer une solidarité nationale envers les victimes de :

— Calamités naturelles : des négociations sont actuellement en cours avec le secteur « Assurances » afin d'exclure certains risques du champ d'application de la loi.

— Dommages de guerre 14-18 / 40-45 :

1) en sa réunion du 30 juillet 1993, le Conseil des Ministres a décidé « que le service des dommages de guerre serait supprimé »;

2) en ce qui concerne les dommages de guerre 40-45 « Biens publics » il y a lieu de remarquer que conformément à l'article 161 de la loi du 30 décembre 1992 portant des dispositions sociales et diverses, seuls les montants fixés avant l'entrée en vigueur de cette loi feront encore l'objet d'une liquidation à charge de l'Etat.

— Dommages « Congo » : les derniers dossiers en suspens sont résolus.

Le Service de l'Intervention financière dispose globalement d'un effectif de 50 agents pour mener à bien ses missions.

Les moyens financiers sont à charge du :

— Ministère des Finances (Caisse Nationale des Calamités), chargé des dépenses afférentes aux :

- Calamités naturelles;
- Dommages de guerre 40-45 « biens privés »;
- Dommages « Congo ».

Les prévisions budgétaires sont toutefois délicates, car les dépenses dépendent en grande partie de

nemen van beslissingen door de provinciegouverneurs en van de door de geteisterden uitgevoerde wederbelegging.

De Nationale Kas voor Rampenschade heeft voor de eerste acht maanden van 1993 een maandgemiddelde van 166 miljoen uitbetaald. De beschikbaarheid van voldoende kredieten zal worden nagegaan en eventueel zullen er overdrachten nodig zijn naar de begroting van 1994.

— het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, belast met de uitgaven inzake :

- Oorlogsschade 14-18;
- Oorlogsschade 40-45 « Openbare goederen ».

Volgende toekomstvisie kan worden aangehouden betreffende de dossiers van de dienst voor Financiële Bijdragen in verband met natuurrampen. Op dit ogenblik is de behandeling van de dossiers natuurrampen 1990 (meer dan 15 000 dossiers) de belangrijkste activiteiten van de « Financiële Bijdragen ». Zo geen nieuw schadelijk feit als ramp erkend wordt, zullen de laatste beslissingen door de provinciegouverneurs getroffen worden binnen de drie jaar.

Er dient opgemerkt dat de uitbetalingen van de herstelvergoedingen (wederbelegging binnen een termijn van 3 jaar vanaf de definitieve beslissing) en de aflossingen in verband met de herstell kredieten (leningen gespreid over maximum 12 jaar) nog gedurende vele jaren een overeenkomstig budget vereisen.

Er dient tevens te worden opgemerkt dat bij de Raad van State een zaak aanhangig is met betrekking tot de wederopbouw kredieten die aan de gemeenten, O.C.M.W.'s en kerkfabrieken zouden kunnen toegekend worden, en dit in het raam van de herstelling van de schade aan bossen ingevolge de stormen van 1990.

Wat betreft de Oorlogsschade en Kongoschade worden de laatste dossiers afgehandeld. De dossiers oorlogsschade 40-45 « Openbare goederen » zullen op middellange termijn worden afgesloten, behoudens vernietiging door het Arbitragehof van artikel 161 van de wet van 30 december 1992.

2. De Regie der Gebouwen

Na de reorganisatie van de algemene openbare diensten, zal de Regie der Gebouwen deel uitmaken van het Departement Algemeen Bestuur.

De oorspronkelijke opdracht van de Regie der Gebouwen bestaat in hoofdzaak uit de huisvesting van de Staatsdiensten en werd de jongste jaren gevoelig uitgebreid.

In het totaal staat de Regie der Gebouwen in voor het beheer van ongeveer 7,5 miljoen m² vloeroppervlakte. De vloeroppervlakte is verminderd ingevolge de regionalisering en de communautarisering van een aantal Rijksdiensten en van de daaruit voortvloeiende overdracht van de gebouwen.

Op 3 juli 1991 werd bij de wetgevende Kamers een wetsontwerp ingeleid dat ertoe strekt in de wet van 1 april 1971 de juridische basis op te nemen die de

la prise de décisions par les Gouverneurs de province et du remploi effectué par les sinistrés.

La Caisse Nationale des Calamités a versé en moyenne pour les huit premiers mois de 1993 166 millions par mois. Il conviendra d'examiner la disponibilité des crédits et les éventuelles imputations sur le budget 1994.

— Ministère des Communications et de l'Infra-structure, chargé des dépenses afférentes aux :

- Dommages de guerre 14-18;
- Dommages de guerre 40-45 « Biens publics ».

En ce qui concerne l'avenir des dossiers du Service de l'Intervention financière, on peut affirmer que le traitement des dossiers relatifs aux calamités de 1990 (+ de 15 000 dossiers) représente actuellement l'essentiel des activités de l'Intervention Financière. A défaut de nouvelle reconnaissance de calamité, les dernières décisions seront probablement rendues par les Gouverneurs dans les trois ans.

Il est à noter que la liquidation des indemnités (remploi dans les trois ans de la décision définitive) et les remboursements relatifs aux crédits de restauration (emprunts s'étalant sur 12 ans maximum) exigeront pendant de nombreuses années encore un budget conséquent.

Le Conseil d'Etat est actuellement saisi d'une question relative aux crédits de restauration qui pourraient être octroyés aux Communes, C.P.A.S. et Fabriques d'Eglises, dans le cadre de réparations des dégâts occasionnés aux forêts par les tempêtes de 1990.

En matière de dommages de guerre et dommages « Congo » les derniers dossiers sont en cours de liquidation et les dossiers relatifs aux dommages de guerre 40-45 « Biens publics » seront clôturés à moyen terme, sauf annulation par la Cour d'Arbitrage de l'article 161 de la loi du 30 décembre 1992.

2. La Régie des Bâtiments

Après la réorganisation des services publics généraux, la Régie des Bâtiments fera partie du Département d'Administration générale.

La mission initiale de la Régie des Bâtiments consiste principalement dans le logement des services de l'Etat; les dernières années elle s'est considérablement étendue.

La Régie des Bâtiments assure à l'heure actuelle la gestion d'environ 7,5 millions de m² de surface de planchers. Cette superficie a diminué en raison de la régionalisation et de la communautarisation d'un certain nombre de services de l'Etat et du transfert de bâtiments qui en résulte.

Le 3 juillet 1991, les Chambres législatives ont été saisies d'un projet de loi visant à inscrire dans la loi du 1^{er} avril 1971 la base juridique permettant à la

Regie der Gebouwen zal toelaten op te treden voor rekening van een publiekrechtelijke instelling, indien die erom verzoekt.

De tussenkomsten van de Regie voor dergelijke instellingen zullen gebeuren door middel van overeenkomsten, waarin de financiële voorwaarden en de modaliteiten van de tussenkomst zullen worden vastgelegd. Een dergelijke overeenkomst werd gesloten met De Post, tot vaststelling van de modaliteiten van de tussenkomst van de Regie der Gebouwen.

In het raam van het beleid inzake het onthaal van de Europese instellingen is de Regie der Gebouwen eveneens belast met de oprichting en het onderhoud van de gebouwen voor de Europese Gemeenschap.

Het gevoerde beleid beoogt :

- de uitbouw van een meerjarig investeringsprogramma dat rekening houdt met de kredieten die nodig zijn voor de uitbetaling op 1 januari 1994 van de obligo's en voor het verderzetten van de aan de gang zijnde werken;

- het verzekeren van een optimale bezetting en een optimaal beheer van de openbare gebouwen;

- het verbeteren van de financiële toestand en de werking van de Regie der Gebouwen;

- de verhoging van de middelen bestemd voor het onderhoud van de eigendommen door de vermindering van de werkingskosten van de Regie der Gebouwen;

- de vermindering van de bouw- en hernieuwingskosten door :

- een meer selectieve keuze van de materialen en de technische uitrustingen;

- het vastleggen van dwingende financiële grenzen, voornamelijk bij de opmaak van de projecten.

In dit vooruitzicht heeft de Regering besloten een organisatorische en financiële audit, alsook een bezettingsaudit te houden.

Hun conclusies zouden moeten leiden tot een hervorming van de Regie der Gebouwen en het vastleggen van bezettingsnormen voor de administratieve gebouwen.

3. Het Centraal Bureau voor Benodigdheden (C.B.B.)

Na de hervorming van de openbare federale diensten, zal het Centraal Bureau voor Benodigdheden eveneens afhangen van het Departement Algemeen Bestuur.

Het Koninklijk Besluit betreffende het Centraal Bureau voor Benodigdheden (23 februari 1977) bepaalt in artikel I dat de ministeriële departementen verplicht zijn de benodigdheden die voor hun werking nodig zijn en die voorkomen op de door dit Bureau vastgestelde catalogus, te bestellen bij het C.B.B.

Bovendien verleent het Koninklijk Besluit van 30 maart 1977 aan het C.B.B. de toelating om zijn werkingsterrein tot alle overheidsdiensten in de ruimste zin van het woord uit te breiden.

Régie d'intervenir pour le compte d'un organisme de droit public qui en ferait la demande.

Les interventions de la Régie pour de tels organismes s'opéreront par voie de conventions déterminant les conditions financières et les modalités de l'intervention. Une telle convention a été conclue avec La Poste fixant les modalités d'intervention de la Régie des Bâtiments.

La Régie des Bâtiments, dans le cadre de la politique d'accueil des institutions européennes, est également chargée de la construction et de l'entretien des bâtiments pour les Communautés européennes.

La politique menée vise à :

- élaborer un programme d'investissement pluriannuel tenant compte des crédits qui sont nécessaires pour liquider l'encours au 1^{er} janvier 1994 et poursuivre les travaux en cours d'exécution;

- veiller à assurer une occupation et une gestion optimales des bâtiments publics;

- améliorer la situation financière et le fonctionnement de la Régie des Bâtiments.

- augmenter les moyens affectés à l'entretien du patrimoine par la réduction des frais de fonctionnement de la Régie des Bâtiments;

- réduire le coût des travaux de construction et de rénovation par :

- un choix plus sélectif des matériaux et des équipements techniques;

- la fixation de limites financières contraignantes, en particulier lors de l'élaboration des projets.

Dans cette perspective, un audit organisationnel et financier et un audit occupationnel ont été décidés par le Gouvernement.

Leurs conclusions devraient conduire à la mise en oeuvre d'une réforme de la Régie des Bâtiments et à la fixation de normes d'occupation des sites administratifs.

3. L'Office central des Fournitures (O.C.F.)

Après la réforme des services publics fédéraux, l'O.C.F. appartiendra également au Département d'Administration générale.

L'Arrêté royal relatif à l'O.C.F. (23 février 1977) précise en son article premier que les départements ministériels sont tenus de commander à l'O.C.F. les fournitures nécessaires à leur fonctionnement et qui figurent au catalogue établi par cet Office.

En outre, un Arrêté Royal du 30 mars 1977 autorise l'O.C.F. à étendre son champ d'action à tous les services publics au sens large du terme.

Op grond van deze laatste bepaling heeft het C.B.B. na de recente regionalisering haar klanten binnen de Gemeenschappen en Gewesten alsmede in de Gemeenten en O.C.M.W.'s kunnen behouden.

Op deze wijze behoudt het Bureau een sterk representatief karakter, waardoor het in staat is van de leveranciers de voordeligste prijzen en diensten ten behoeve van zijn klanten te bekomen.

De activiteiten van het C.B.B. dienen grondig te worden hervormd : afschaffing van de opslagplaats en van het laboratorium. De wijzigende opdracht van het kantoor van verkoop en inzage van bestekken en andere documenten betreffende openbare aanbestedingen wordt onderzocht. De informatisering van het C.B.B. zal pas in het tweede trimester van 1994 operationeel zijn. Hierbij zal met een sinds midden 1993 grondige wijziging in het beheer van de boekhouding moeten worden rekening gehouden.

Voor de nieuwe aanbestedingen worden facturatie en betaling van de goederen rechtstreeks tussen leverancier en klant geregeld. Sedertdien is de rol van het C.B.B. beperkt tot het technisch en administratief beheer van alle lopende aanbestedingen gaande van het opstellen van het bestek tot het gunnen van de opdracht. Het regelt eventueel geschillen en oefent een bestendige controle uit over het verdere verloop.

Deze wijzigingen inzake procedure zullen een vermindering van het administratief werk teweeg brengen. Daar tegenover staat dat het C.B.B. zich beter op de controletaken zal kunnen toespitsen.

Als zeer belangrijk gevolg hiervan zullen bovendien op korte termijn de ongedekte staatsuitgaven sterk worden teruggeschroefd. Er wordt dan ook verwacht dat binnen een termijn van twee à drie jaar het tekort praktisch volledig zal zijn weggewerkt.

IV. — POST EN TELECOMMUNICATIE

1. Belgacom en de sector telecommunicatie

In België is de sector van de telecommunicatie sterk afhankelijk van de ontwikkeling op internationaal en Europees niveau.

Deze sector kent een hoog groeipercentage en evolueert snel volgens het ritme van de ontwikkeling en de verspreiding van de nieuwe technologieën en dwingt de operatoren zich aan te passen, en dit op het gevaar af dat zij belangrijke segmenten van de markt verliezen.

De druk bij de openstelling van de markten en bij het ombuigen van handelsverrichtingen is dus bijzonder groot.

Men zal zich in dit verband herinneren dat uitgerekend in de sector van de telecommunicatie de VS de E.E.G. met vergeldingsmaatregelen bedreigd hebben, indien de Gemeenschap vasthield aan het beginsel van de communautaire voorkeur in zijn richtlijn-

Cette dernière disposition a permis à l'O.C.F. de conserver, après la récente régionalisation, des clients au sein des Communautés et des Régions ainsi que des Communes et des C.P.A.S.

Cela lui maintient une large représentativité susceptible d'obtenir de ses fournisseurs les prix et les services les plus avantageux au bénéfice de ses clients.

Il importe de réformer fondamentalement les activités de l'O.C.F. : suppression du dépôt et du laboratoire; examen de la mission du bureau de Vente et de Consultation des Documents d'Adjudication. L'informatisation de l'O.C.F. sera opérationnelle au deuxième trimestre de 1994. Elle tiendra compte d'une importante modification dans la gestion de la comptabilité intervenue depuis la mi-1993.

Tous les nouveaux marchés prévoient en effet une relation directe fournisseur et client dans la facturation et le paiement. Le rôle de l'O.C.F. est dès lors limité à la gestion administrative et technique de tous les marchés en cours depuis la rédaction du cahier des charges jusqu'à la clôture du marché et éventuellement des litiges en passant par le contrôle permanent de son déroulement.

Ces modifications de procédure entraîneront une réduction du travail administratif; par contre l'O.C.F. pourra mieux se concentrer sur des tâches de contrôle.

En outre, une conséquence très importante sera, à court terme, une nette diminution du découvert en trésorerie et, dans un délai de deux à trois ans, la suppression pratiquement totale de ce découvert.

IV. — LES POSTES ET LES TELECOMMUNICATIONS

1. Belgacom et le secteur des télécommunications

En Belgique, le secteur des télécommunications est largement tributaire des développements qui se produisent au niveau international et européen.

Ce secteur connaît un taux de croissance élevé et, au rythme des développements et de la diffusion des nouvelles technologies, il évolue rapidement forçant les opérateurs à s'adapter sous peine de perdre d'importantes parts de marché.

La pression à l'ouverture des marchés et aux détournements de trafic est donc très forte.

On peut se rappeler à cet égard que c'est dans le secteur des télécommunications que les USA ont menacé la C.E.E. de mesures de rétorsion si la Communauté maintenait le principe de la préférence communautaire dans ses directives sur les marchés

nen i.v.m. de overheidsopdrachten in de traditioneel uitgesloten sectoren. De onderhandelingen hierover zijn nog steeds aan de gang.

Op Europees niveau werden de jongste maanden verscheidene richtlijnen en beslissingen goedgekeurd. Zij zullen grotendeels het evolutietype bepalen dat in de komende jaren in deze sector de toon zal aangeven.

De richtlijn betreffende de toepassing op de vocale telefonie van de beginselen van de levering van een open netwerk was het voorwerp van een gemeenschappelijk standpunt van de lidstaten. Zij zou eerlang worden goedgekeurd en zal in het daaropvolgende jaar worden omgezet.

Het gaat hier om een harmoniseringsrichtlijn die als doelstelling heeft de rechten van de gebruikers van vocale telefoniediensten in hun betrekkingen met de telecommunicatieorganismen vast te leggen, de toegang van alle gebruikers, met inbegrip van de dienstverstrekkers, tot de infrastructuur van de openbare telefoonnetten te verbeteren en het leveren van vocale telefoniediensten op het niveau van de Gemeenschap aan te moedigen.

Een ander dossier dat in de loop van het eerste semester van 1993 werd aangepakt, is de goedkeuring door de Raad van een resolutie in verband met een Mededeling van de Commissie ivm de raadpleging omtrent de herziening van de toestand van de sector van de telecommunicatiediensten, of kortweg de resolutie van de Review genoemd.

De mededeling van de Commissie beantwoordde aan de in 1990 goedgekeurde richtlijneisen, die voorzagen dat er in 1992 een verslag moest worden opgesteld over de werkingsvoorwaarden van de telecommunicatiesector binnen de Gemeenschap. Als gevolg hiervan werd er uitvoerig overleg gepleegd.

Volgens de besluiten van de Review is de liberalisering van alle telecommunicatiediensten onvermijdelijk en noodzakelijk om een algemeen hernieuwd evenwicht van de tarieven en het op de markt brengen van alle diensten die voortspruiten uit de ontwikkeling van de nieuwe technologieën, mogelijk te maken. Deze wijzigingen zullen een betere concurrentiepositie van de Europese ondernemingen op de internationale markt teweeg brengen. De liberalisering is evenwel slechts aanvaardbaar indien een dienstverlening met universele kwaliteit tegen een aanvaardbare prijs kan worden gehandhaafd en gewaarborgd.

In het raam van deze review en na lange onderhandelingen heeft de Raad zich uitgesproken ten gunste van de liberalisering van alle vocale telefonie tegen 1998. Deze liberalisering zal worden doorgevoerd met inachtnaam van de reeds ter zake bestaande wetgeving en waarborgt hierbij de universele dienstverlening en financiering ervan. De infrastructuur zal niet worden geliberaliseerd alvorens een diepgaand gesprek hieromtrent heeft plaatsgehad.

Nog andere belangrijke dossiers worden op het niveau van de Europese instellingen voorbereid. Dat is ondermeer het geval voor het Groenboek over de

publics dans les anciens secteurs exclus. Les négociations à ce propos sont toujours en cours.

Au niveau européen, plusieurs directives et décisions ont été adoptées ces derniers mois; elles détermineront pour une grande part le type d'évolution qui affectera le secteur dans les prochaines années.

La directive relative à l'application à la téléphonie vocale de principes de la fourniture d'un réseau ouvert (O.N.P.) a fait l'objet d'une position commune des Etats membres. Elle devrait être adoptée très prochainement et devra être transposée dans l'année qui suit.

Il s'agit d'une directive d'harmonisation qui a pour objectifs de fixer les droits des usagers des services de téléphonie vocale dans leurs rapports avec les organismes de télécommunications, d'améliorer l'accès de tous les usagers, y compris les prestataires de services, à l'infrastructure des réseaux téléphoniques publics, et d'encourager la prestation de services de téléphonie vocale à l'échelle de la Communauté.

Un autre dossier mené à bien au cours du 1^{er} semestre 1993 est l'adoption par le Conseil d'une résolution à propos d'une Communication de la Commission sur la consultation au sujet de la révision de la situation du secteur des services de télécommunications, plus communément intitulée la résolution sur la Review.

La communication de la Commission répondait à des exigences de directives adoptées en 1990 qui prévoyaient qu'un rapport devrait être établi en 1992 sur les conditions de fonctionnement du secteur des télécommunications dans la Communauté; elle a fait l'objet de consultations étendues.

Selon les conclusions de la Review, la libéralisation de tous les services de télécommunications est inévitable et nécessaire pour permettre un rééquilibrage général des tarifs et l'introduction sur le marché de tous les services générés par les développements des nouvelles technologies. Ces modifications entraîneront une meilleure position concurrentielle des entreprises européennes sur le marché international. La libéralisation ne peut toutefois être acceptable que si un service universel de qualité, disponible à un prix abordable, est maintenu et garanti.

Dans le cadre de cette review, après de longues négociations, le Conseil s'est prononcé en faveur de la libéralisation de toute la téléphonie vocale pour 1998. Cette libéralisation se fera dans le respect de la législation qui existe déjà en la matière, tout en garantissant le service universel et son financement. L'infrastructure ne sera pas libéralisée avant qu'un débat de fond n'ait eu lieu à ce propos.

D'autres dossiers importants sont en préparation au niveau des instances européennes; c'est le cas notamment d'un Livre vert sur la mobilophonie et de

mobilofonie en voor diverse mededelingen ivm de I.S.D.N. (Integrated Systems Digital Network), de toegang tot het ruimtesegment, de verdeling van de frequenties en de telematicanetten onder de besturen.

In toepassing van de door de Regering bepaalde krachtlijnen van het Belgisch Voorzitterschap heeft België de Commissie er overigens toe aangezet over een gezamenlijke definitie van de universele dienstverlening en de financiering ervan na te denken. Een ontwerp van resolutie van de Raad zal binnenkort worden ingediend. Hierdoor zal een grondige bespreking binnen de Gemeenschap worden mogelijk gemaakt en zal dit ontwerp ongetwijfeld leiden tot een akkoord over bepaalde beginselen die de universele dienstverlening binnen een geliberaliseerd kader zullen kunnen waarborgen.

Het in België in de telecommunicatiesector gevoerde beleid zal in een Europees kader moeten worden vervat.

In de komende maanden zal er werk moeten worden gemaakt van de omzetting van de onlangs goedgekeurde Europese richtlijnen en zal er moeten worden gezorgd voor een goede tenuitvoerlegging van de hierin vervatte bepalingen. De liberalisering en de hiervoor noodzakelijke tariefherstructureringen moeten eveneens worden voorbereid door het uitwerken van mechanismen die het mogelijk maken de levering en de financiering van de universele dienstverlening integraal te waarborgen.

Op het Belgisch vlak heeft de Regering sedert de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* op 4.9.92 van het tussen de Staat en Belgacom gesloten beheerscontract zich toegelegd op de controle van de naleving van de bepalingen van het beheerscontract waardoor de autonomie van de uitbater van telecommunicatiediensten in België werd bekrachtigd, zoals bepaald door de wet van 21 maart 1991 houdende hervorming van bepaalde overheidsbedrijven.

In toepassing van deze wet is Belgacom inderdaad een autonoom overheidsbedrijf geworden. Hierdoor werd het belast met het vervullen van opdrachten van openbare dienst, zoals vermeld in het beheerscontract, en tevens met het verrichten van commerciële activiteiten waarvoor Belgacom net als alle andere ondernemingen op de markt de vrije hand krijgt. De functies inzake reglementering die vroeger door de R.T.T. werden vervuld, worden thans door het B.I.P.T., het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie, verzekerd.

Overeenkomstig de wet van 1991 en het beheerscontract moest Belgacom aan de verantwoordelijke Minister vóór 30 april een « beginbalans » voorleggen ter afsluiting van de rekeningen van 1992 en tegen 1 juli een ondernemingsplan, waarin de doelstellingen en de strategie van het overheidsbedrijf op middellange termijn werden vastgelegd.

Deze documenten werden pas op het einde van de maand juli aan de Minister voorgelegd en worden thans grondig onderzocht alvorens ze eventueel worden goedgekeurd.

diverses communications concernant le R.N.I.S. (Réseau Numérique à Intégration de Services), l'accès au segment spatial, la répartition des fréquences et les réseaux télématiques entre administrations.

Par ailleurs, en application des lignes de force de la Présidence belge déterminées par le Gouvernement, la Belgique a incité la Commission à réfléchir sur une définition commune du service universel et sur son financement; un projet de résolution du Conseil sera prochainement introduit. Il permettra un débat de fond au sein de la Communauté et débouchera sans doute sur un consensus à propos de certains principes qui pourront garantir les prestations de service universel dans un cadre libéralisé.

La politique menée en Belgique dans le secteur des télécommunications devra s'inscrire dans ce cadre européen.

Dans les prochains mois, il faudra s'attacher à transposer les directives européennes adoptées récemment et à assurer la bonne mise en oeuvre des dispositions qu'elles contiennent. Il faudra également préparer la libéralisation et les ajustements tarifaires qu'elle exige tout en élaborant les mécanismes qui permettront de garantir intégralement la fourniture et le financement du service universel.

Sur le plan belge, depuis la publication au *Moniteur belge* du contrat de gestion liant l'Etat à Belgacom le 4 septembre 1992, le Gouvernement s'est principalement attaché à vérifier le respect des dispositions contenues dans ce contrat de gestion consacrant l'autonomie de l'exploitant des services de télécommunications en Belgique telle qu'elle avait été déterminée par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

En application de cette loi, Belgacom est en effet devenue une entreprise publique autonome chargée à la fois de missions de service public précisées dans le contrat de gestion et d'activités commerciales pour lesquelles elle est libre d'agir sur le marché comme toute autre entreprise. Les fonctions de réglementation que la R.T.T. assumait autrefois sont maintenant assurées par l'I.B.P.T., l'Institut belge pour les services postaux et les télécommunications.

Conformément à la loi de 1991 et au contrat de gestion, Belgacom devait soumettre au Ministre responsable, avant le 30 avril, un « bilan d'entrée » qui clôturerait les comptes de 1992 et, pour le 1^{er} juillet, un plan d'entreprise fixant les objectifs et la stratégie à moyen terme de l'entreprise publique.

Ces documents n'ont été transmis au Ministre qu'à la fin du mois de juillet et font actuellement l'objet d'un examen approfondi avant une éventuelle approbation.

De Regering zal bijzonder waakzaam blijven inzake de wijze waarop Belgacom haar verplichtingen zal naleven inzake de mobilifonie en de naleving doen eerbiedigen van de in het beheerscontract vervatte bepalingen, met name inzake de tarieven, de opdrachten van openbare dienst en de verplichtingen die Belgacom moet vervullen als tegenprestatie voor zijn monopoliepositie.

Voor al deze dossiers zal er een nauwe samenwerking tussen het B.I.P.T., Belgacom en de Regering noodzakelijk zijn. Het Adviescomité voor Telecommunicatie dat weldra binnen het B.I.P.T. zal worden opgericht, zal een informatie- en overlegcel zijn die noodzakelijk is voor de uitwerking van een Belgisch beleid op het gebied van de telecommunicatie.

Om de universele dienstverlening te kunnen waarborgen zal de Regering aan Belgacom, aan het Adviescomité en aan het B.I.P.T. vragen gezamenlijk documenten uit te werken die te vergelijken zijn met de bestekken, die voor alle concurrerende activiteiten de na te leven technische en geografische criteria zullen aangeven. Deze werkwijze werd eveneens gevolgd voor de sedert 1 januari 1993 geliberaliseerde schakelingssystemen voor gegevens.

2. De Post

Net zoals de sector van de telecommunicatie moet De Post rekening houden met de internationale context om het beleid uit te stippelen dat zij de komende maanden en jaren wenst te volgen.

De Europese Gemeenschap heeft zich erop toegelegd de werking van de communautaire postsector te onderzoeken aangezien deze een belangrijk element van de goede werking van de interne markt vormt, zelfs indien de technologische en concurrentiële druk minder sterk is dan in het domein van de telecommunicatie.

De Commissie heeft aldus een Groenboek over de werking van de communautaire postdiensten gepubliceerd dat tot een ruim overleg heeft aanleiding gegeven. Dit overleg heeft geleid tot de opstelling van de Richtlijnen voor de ontwikkeling van de communautaire postdiensten, waarin de Commissie de balans van haar raadgevingen opmaakt en aanduidingen geeft over het beleid dat in de toekomst zal worden gevolgd.

Tijdens het Belgische Voorzitterschap zal er een resolutie van de Raad betreffende deze richtlijnen worden besproken en misschien worden goedgekeurd. De volgende etappes zouden de goedkeuring van een richtlijn over de universele dienstverlening en de voorbehouden sector, een richtlijn over de kwaliteit van de dienstverlening en een richtlijn over de commerciële en technische harmonisering moeten omvatten.

Tijdens de besprekingen zal de Regering erop toekijken dat een voldoende uitgestrekte voorbehouden sector kan worden gewaarborgd zodat kan worden voorzien in een universele dienstverlening. Daarnaast zal zij tevens oog hebben voor de problemen

Le Gouvernement sera particulièrement attentif à la façon dont Belgacom respectera ses obligations en matière de mobilophonie et fera respecter les dispositions contenues dans le contrat de gestion, notamment en ce qui concerne les tarifs, les missions de service public et les obligations que doit remplir Belgacom en échange notamment de sa position de monopole.

Pour tous ces dossiers une étroite collaboration entre l'I.B.P.T., Belgacom et le Gouvernement sera nécessaire; le Comité consultatif pour les télécommunications qui sera prochainement installé auprès de l'I.B.P.T. fournira une enceinte d'information et de concertation indispensable à l'élaboration de la politique belge dans le domaine des télécommunications.

Afin de garantir les prestations de service universel, le Gouvernement demandera à Belgacom, au Comité consultatif et à l'I.B.P.T. d'élaborer en commun des documents comparables aux cahiers des charges qui, pour toutes les activités en concurrence, préciseront les critères techniques et géographiques à respecter, à l'image de ce qui, a été fait pour les systèmes de commutations de données libéralisés depuis le 1^{er} janvier 1993.

2. La Poste

Comme le secteur des télécommunications, La Poste doit tenir compte du contexte international pour développer la politique qu'elle compte suivre dans les mois et les années à venir.

La Communauté européenne s'est attachée à examiner le fonctionnement du secteur postal communautaire car il est un élément important du bon fonctionnement du marché intérieur même si les pressions de la technologie et de la concurrence sont moins fortes que dans le domaine des télécommunications.

La Commission a ainsi publié un Livre vert sur le fonctionnement des services postaux communautaires qui a donné lieu à de larges consultations. Celles-ci ont débouché sur l'élaboration de Lignes directrices pour le développement des services postaux communautaires dans lesquelles la Commission dresse le bilan de ses consultations et donne des indications sur la politique qui sera suivie à l'avenir.

C'est sous la Présidence belge que sera discutée et peut-être adoptée une résolution du Conseil à propos de ces lignes directrices; les étapes suivantes devraient être l'adoption d'une directive sur le service universel et le secteur réservé, une directive sur la qualité de service et une directive sur l'harmonisation commerciale et l'harmonisation technique.

Au cours de ces discussions, le Gouvernement sera attentif à garantir un secteur réservé suffisamment étendu pour assurer la prestation de service universel mais aussi aux problèmes que posent les frais terminaux et l'inclusion ou non du publipostage ou

i.v.m. de uiteindelijke kosten en het al of niet insluiten van de mailing of van het intracommunautaire verkeer in het voorbehouden domein.

Zoals Belgacom is nu ook De Post een autonoom overheidsbedrijf dat met de Staat een beheerscontract heeft gesloten. Dit contract werd bij zijn publicatie in het *Belgisch Staatsblad* op 1 oktober 1992 van kracht.

Dit beheerscontract dat de reikwijdte van de voorbehouden sector, de opdrachten van openbare dienst van De Post en de door de onderneming na te leven kwaliteitscriteria vastlegt, bepaalt eveneens dat De Post aan de Regering een ondernemingsplan en een financieel plan met de strategie op middellange termijn moet voorleggen.

Dit strategisch plan werd op 30 juli 1993 ingediend. Het wordt thans door de betrokken diensten onderzocht.

De Regering zal erop toekijken op welke wijze De Post haar opdrachten van openbare dienst vervult.

Voor de concurrerende activiteiten zal zij De Post, het B.I.P.T. en het Adviescomité voor de postdiensten, dat weldra zal worden opgericht, ermee belasten om eveneens nauwkeurige bestekken op te maken. Aan de hand hiervan zal worden afgebakend op welke wijze de zich op de markt aandiende operatoren hun activiteiten kunnen vervullen zonder dat zij hierbij afbreuk doen aan de rendabiliteit van De Post die noodzakelijk is voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst. Om deze activiteit tot een goed einde te brengen, zal het vooral nuttig zijn een nauwkeurige evaluatie op te maken van de kosten van de universele postdienst in België, die De Post op middellange termijn zal moeten tot stand brengen.

3. Het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (B.I.P.T.)

Op 1 juli 1993 werd het B.I.P.T. opgericht. Overeenkomstig de Europese Richtlijnen en de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven werd door deze oprichting een definitieve scheiding gerealiseerd tussen de operatoren (de autonome overheidsbedrijven Belgacom en De Post) en het regelgevend, controlerend en besluitvormend instituut.

De zich snel ontwikkelende sectoren van de postdiensten en de telecommunicatie kennen een snelle evolutie van voortdurende technologische ontwikkelingen, een intense concurrentie zowel nationaal als internationaal en een belangrijke dienstverlenende verantwoordelijkheid op sociaal en economisch vlak. Het instituut moet instaan voor een harmonieus verloop van de evolutie die zich soms in een tegenstrijdige context afspeelt.

Met de verdergaande liberalisering van vele segmenten van beide sectoren van de ontwikkeling en de invoering van steeds nieuwe technieken, is het bestaan van een onafhankelijke scheidsrechter, toezichthouder en regelgever essentieel. Het Instituut is

du trafic intracommunautaire dans le domaine réservé.

Comme Belgacom, La Poste est maintenant une entreprise publique autonome liée par l'Etat par un contrat de gestion entré en vigueur lors de sa publication au *Moniteur belge* le 1^{er} octobre 1992.

Ce contrat de gestion qui détermine l'étendue du secteur réservé, les missions de service public de La Poste et les critères de qualité que l'entreprise doit respecter, stipule également que La Poste doit soumettre au Gouvernement un plan d'entreprise et un plan financier qui contient la stratégie qu'elle suivra à moyen terme.

Ce plan stratégique a été introduit le 30 juillet 1993. Il est actuellement examiné par les services concernés.

Le Gouvernement sera attentif à la manière dont La Poste remplira ses missions de service public.

Pour les activités en concurrence, il chargera La Poste, l'I.B.P.T., et le Comité consultatif pour les services postaux qui sera prochainement mis en place d'élaborer également des cahiers des charges précis qui baliseront la façon dont les opérateurs entrant sur le marché pourront exercer leurs activités sans priver La Poste de la rentabilité nécessaire à la prestation de ses missions de service public. Pour mener à bien cette activité, il sera notamment utile d'obtenir une évaluation précise du coût du service universel postal en Belgique que La Poste devra fournir à moyen terme.

3. L'Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications (I.B.P.T.)

L'I.B.P.T. a été mis en place le 1^{er} juillet 1993. Conformément aux Directives européennes et à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la création de cet Institut a établi une scission définitive entre les opérateurs (les entreprises publiques Belgacom et La Poste) et l'Institut régulateur, contrôleur et devant aider à la décision politique.

Les secteurs des services postaux et des télécommunications connaissent une évolution rapide, caractérisée par des développements technologiques continus, une concurrence vive tant au niveau national qu'au niveau international et par une responsabilité en tant que prestataire de services le plan social et économique. L'Institut doit veiller à ce que les évolutions se produisent harmonieusement dans ce contexte parfois contradictoire.

En raison de la libéralisation de plus en plus poussée de nombreux segments des deux secteurs, du développement et du recours constant à de nouvelles techniques, la création d'un arbitre indépendant, contrôleur et régulateur s'imposait. L'Institut est

belast met het beleidsvoorbereidende onderzoekstaken en het secretariaat van de raadgevende comités bij de Post en Belgacom. Het is eveneens belast met de voorbereiding van de omzetting van de Europese richtlijnen in het Belgisch recht.

Het zal bovendien België vertegenwoordigen in de talrijke internationale instanties.

Naast zijn strategische en reglementerende taken, heeft het B.I.P.T. operationele taken :

- normalisatie en standaardisatie van eindapparaten, gereserveerde en niet-gereserveerde diensten, ...;
- erkenning en toezicht van de beproevingslaboratoria;
- type-goedkeuringen;
- erkenning van installateurs;
- controle van het spectrum en frequentiebeheer;
- de opvolging van de toepassing van de beheerscontracten van Post en Belgacom.

Om deze opdrachten uit te voeren beschikt het Instituut over een personeelskader van 220 personen, waarvan er ongeveer 170 zullen worden tewerkgesteld in 1993. Eén derde van deze personeelsleden is belast met de voormalige taken van de Nationale Dienst voor de Controle van het Spectrum.

De begroting voor 1993 bedraagt 295 miljoen Belgische frank, voor 1994 531 miljoen Belgische frank. Hiervan gaat ongeveer de helft naar personeelskosten.

Het B.I.P.T. zal integraal instaan voor zijn eigen werkmiddelen. De ontvangsten komen voornamelijk uit de vergoedingen voor de licenties van de gebruikers van het spectrum in de tweede plaats uit de vergoedingen voor de erkenningen, goedkeuringen, enzovoort.

2. TOEGEWEZEN OPDRACHTEN EN NAGESTREEFDE DOELSTELLINGEN

I. — WERKING VAN HET DEPARTEMENT NA REGIONALISERING

Hierna volgt een beschrijving van de organisatie van het Departement alsmede een overzicht van de bevoegdheden van elke afdeling en dienst.

chargé de recherches préparatoires au niveau de la politique à suivre et du secrétariat des comités consultatifs de La Poste et de Belgacom. Il est également chargé de la préparation de la transposition des directives européennes dans le droit belge.

Il représentera en outre la Belgique dans de nombreuses instances internationales.

A côté de ses tâches stratégiques et régulatrices, l'I.B.P.T. exerce aussi des tâches opérationnelles :

- normalisation et standardisation de terminaux, de services réservés et non réservés, ...;
- agrément et contrôle des laboratoires d'essais;
- agréments-types;
- agrément des installateurs;
- contrôle du spectre et gestion des fréquences;

— le suivi de l'application des contrats de gestion de la Poste et de Belgacom.

Pour exécuter ces tâches, l'Institut dispose d'un cadre organique de 220 personnes. En 1993, 170 emplois sont effectivement occupés. Un tiers de ces agents est chargé des anciennes tâches du Service national du Contrôle du Spectre.

Le budget est de 295 millions de francs belges pour 1993 et 531 millions de francs belges pour 1994. Environ la moitié de ce montant est destiné à couvrir les frais de personnel.

L'I.B.P.T. sera entièrement auto-suffisant. Les recettes proviennent principalement des redevances versées pour les licences des utilisateurs du spectre, en second lieu des redevances pour les agréments, approbations, et cetera.

2. MISSIONS ASSIGNEES ET OBJECTIFS POURSUIVIS

I. — FONCTIONNEMENT DU DEPARTEMENT APRES REGIONALISATION

Ci-après suit une description de l'organisation du Département ainsi qu'un aperçu des compétences de chaque division et service.

Afdeling 01*Kabinet van de Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven*

PROGRAMMA 01/0 — WERKING VAN HET KABINET

Afdeling 02*Kabinet van de Vice-Eerste Minister*

PROGRAMMA 02/0 — WERKING VAN HET KABINET

Bovenstaande programma's die betrekking hebben op de kabinetten van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven omvatten de kredieten bestemd voor de betaling van de jaarwedde en representatiekosten van de Minister, de kabinetsmedewerkers, de werkingskosten en de vermogensuitgaven.

Afdeling 40*Het Algemeen Secretariaat*

OPDRACHTEN VAN DE SECRETARIS GENERAAL

De Secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur oefent, onder het gezag van de Minister, het hoog toezicht uit over de diensten van het Departement.

Hij coördineert de werkzaamheden en verzekert de eenheid van het beheer ervan. Hij oefent gezag uit over al het personeel en waakt over de tucht, de inwendige orde en de organisatie van al de diensten.

Hij leidt en coördineert het opmaken van de begroting en ziet toe op de uitvoering ervan. Hij legt de door de administratieve en parastatale instellingen behandelde zaken aan de Minister voor en voegt er zo nodig zijn opmerkingen aan toe. Hij kan bovendien uit eigen beweging elk nuttig voorstel doen. Hij maakt de dossiers en instructies van de Minister over aan de betrokken diensten en instellingen, samen met de nodige informatie.

Het Algemeen Secretariaat omvat de volgende diensten :

— Studie, Coördinatie en overleg met de Gewesten

Deze dienst behandelt de economische, administratieve, technische en coördinatieproblemen inzake vervoer en verkeer, met inbegrip van het overleg met de Gewesten inzake deze materie. Hij ziet toe op de coördinatie en de opvolging van de antwoorden op parlementaire vragen.

— Europese Gemeenschappen

Deze dienst is belast met de coördinatie van alle problemen inzake vervoer en verkeer op het niveau van de Europese Gemeenschappen.

Division 01*Cabinet des Communications et
des Entreprises publiques*

PROGRAMME 01/0 — FONCTIONNEMENT DU CABINET

Division 02*Cabinet du Vice-Premier Ministre*

PROGRAMME 02/0 — FONCTIONNEMENT DU CABINET

Les programmes ci-dessus, qui ont trait aux Cabinets du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques concernent les crédits destinés au paiement des traitements et des frais de représentation du Ministre, des traitements et indemnités des membres du Cabinet, des frais de fonctionnement et des dépenses patrimoniales.

Division 40*Le Secrétariat Général*

MISSIONS DU SECRETAIRE GENERAL

Le Secrétaire général du Ministère des Communications et de l'Infrastructure exerce, sous l'autorité du Ministre, la haute surveillance des services du Département.

Il en coordonne les travaux et en assure l'unité de gestion. Il a autorité sur tout le personnel et veille à la discipline, à l'ordre intérieur et à l'organisation de tous les services.

Il dirige et coordonne l'élaboration du budget et en surveille l'exécution. Il soumet au Ministre les affaires traitées par l'administration et les organismes parastataux et y joint ses observations s'il y a lieu. Il peut, en outre, formuler de sa propre initiative toute proposition utile. Il transmet aux services et organismes concernés, en les accompagnant des informations nécessaires, les dossiers et les instructions du Ministre.

Le Secrétariat général comprend les services suivants :

— Etudes, Coordination et Concertation avec les Régions

Ce service traite des problèmes économiques, administratifs, techniques et des problèmes de coordination en matière de transport et de communications, y compris la concertation avec les Régions concernant cette matière. Il veille à la coordination et au suivi des réponses aux questions parlementaires

— Communautés européennes

Ce service s'occupe de la coordination de tous les problèmes en matière de transport et de communications au niveau des Communautés européennes.

— Internationale Betrekkingen

Deze dienst is belast met de internationale betrekkingen aangaande de bevoegdheden van het departement.

— Pers, Voorlichting en Documentatie

Deze dienst houdt zich bezig met de public relations, alsmede met het beheer van de centrale documentatiedienst van het departement, die ter beschikking staat van alle ambtenaren van het departement en van het publiek, en met de verzameling van de statistieken. Hij publiceert twee statistische overzichten en verschaft statistische informatie betreffende het vervoer aan diverse nationale en internationale instellingen.

Bij beslissing van de Ministerraad van 5 februari 1993 moet worden overgegaan tot de aanduiding van een informatieambtenaar. Deze nieuwe functie zal worden uitgeoefend binnen het kader van het Algemeen Secretariaat.

— Bureau voor Burgerlijke Verdedigingsplannen

Deze dienst is belast met de voorbereiding van de diensten en instellingen op hun taken in crisis- en oorlogstijd en het verzekert de betrekkingen met de bevoegde nationale, geallieerde en N.A.T.O.-verdedigingsinstanties.

PROGRAMMA 40/0 — BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat in de eerste plaats de werkingskosten in strikte zin die moeten toelaten de eerder geciteerde opdrachten te vervullen.

Behalve deze kosten werden aan dit programma rubrieken toegevoegd die omwille van hun aard niet toewijsbaar zijn aan specifieke programma's :

- inrichtingskosten van studiedagen, informatie en propagandakosten alsmede deelnemingskosten aan manifestaties waarvoor het departement belangstelling heeft;
- vertegenwoordigings- en ontvangstkosten alsmede ceremoniekosten;
- lidmaatschap in nationale en internationale organismen;

Afdeling 41

Algemene Diensten

OPDRACHTEN

De Algemene Diensten onder de bevoegdheid, van een Directeur-generaal, verlenen administratieve en technische ondersteuning aan al de besturen van het Departement. Daarbij beheert dit Bestuur de dossiers inzake rampenschade.

De Algemene Diensten zijn samengesteld uit de volgende diensten :

— Relations internationales

Ce service est chargé des relations internationales en relation avec les compétences du département.

— Presse, Information et Documentation

Ce service s'occupe des relations publiques, ainsi que de la gestion du service central de documentation du département qui est à la disposition de tous les fonctionnaires du département et du public et du rassemblement des statistiques. Il publie deux recueils de statistiques et fournit les données statistiques sur les transports aux organismes nationaux et internationaux.

Par décision du Conseil des Ministres du 5 février 1993, il doit être procédé à la désignation d'un fonctionnaire d'information. Cette nouvelle fonction sera assumée dans le cadre du Secrétariat général.

— Bureau des Plans civils de Défense

Ce service est chargé de la préparation des services et des organismes à leurs tâches en temps de crise et de guerre et assure les relations avec les instances compétentes de défense nationale, alliées et de l'O.T.A.N.

PROGRAMME 40/0 — SUBSISTANCE

Ce programme concerne en premier lieu les frais de fonctionnement au sens strict qui doivent permettre de remplir les missions citées antérieurement.

Hormis ces frais sont ajoutées à ce programme de subsistance des rubriques qui malgré leur nature ne relèvent pas de programmes spécifiques :

- frais d'organisation de journées d'études, frais d'information et de propagande ainsi que des frais de participation à des manifestations intéressant le département;
- frais de représentation, de réception, de cérémonie;
- frais d'affectation à des organismes nationaux

— frais résultant de l'organisation de Conseils informels du Ministre des Transports de la Communauté Economique Européenne.

Division 41

Services généraux

MISSIONS

Les Services généraux placés sous l'autorité d'un Directeur Général, assurent l'appui administratif et technique des autres administrations du Département. De plus, cette administration gère les dossiers des calamités.

Les Services généraux comprennent les services suivants :

— Dienst Personeel

Deze dienst is bevoegd voor het personeelsbeheer (m.i.v. het personeel van de ministeriële kabinetten), de vergoedingen en toelagen, de verkeersvoordelen en de burgerlijke eretekens alsmede voor de vorming.

— Dienst Organisatie

Deze dienst staat in voor de algemene organisatie van het departement, de personeelsformatie, de taalkaders, de taalwetgeving, de arbeidsvoorwaarden, de taakomschrijvingen, het bezoldigingsstatuut, beheer der gebouwen, de informatisering en het beheer van de middelen inzake informatica, de algemene, sociale en syndicale zaken, de veiligheid, de huishoudelijke dienst, de vertaaldienst.

— Dienst Financiën omvat :

– een dienst « Financiën » belast met de opstelling van de begroting en haar uitvoering : behandeling van de dossiers inzake overheidsopdrachten op het vlak van de rechtsregels en ordonnancering van de uitgaven;

– een » Dienst Financiële Bijdragen » belast met de vereffening van de dossiers voortvloeiend uit de schade opgelopen tijdens de oorlogen '14-'18 en '40-'45; de dossiers in verband met schade toegebracht aan Belgische goederen in Afrika als gevolg van de overgang van de Democratische Republiek Kongo tot de onafhankelijkheid en de behandeling van de dossiers die betrekking hebben op gebeurtenissen die erkend zijn als publieke rampen (schade aan privé- en aan publieke goederen). Deze laatste activiteit vertegenwoordigt het grootste deel van het werk van deze dienst.

— Rechtskundige Dienst

Deze dienst staat in voor de wetgeving en reglementering inzake vervoer, verkeer en infrastructuur, juridische adviezen en de algemene geschillen voor de gewone rechtbanken en de administratieve rechtscollages.

Hij is eveneens belast met de geschillen inzake overheidsopdrachten en met de aansprakelijkheid uit hoofde van het openbaar patrimonium, waaronder de juridische afhandeling van de lasten uit het verleden afkomstig van het voormalige Ministerie van Openbare Werken.

PROGRAMMA 41/0 — BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat de werkingskosten die moeten toelaten de hierboven geciteerde opdrachten te vervullen.

Bovendien bevat dit programma de specifieke kredieten die nodig zijn voor de Juridische Dienst, om de volgende uitgaven te dekken :

— diverse gerechtskosten, registratierechten en diverse erelonen (experts, advocaten, technische raadgevers, ...).

Vanaf 1992 worden alle advocaten betaald « per procedure ». Deze wijziging verzekert een beter rendement maar kost ook meer.

— Service du Personnel

Ce service est compétent pour la gestion du personnel (y compris le personnel des cabinets ministériels), les indemnités et allocations, les facilités de circulation et les distinctions honorifiques ainsi que pour la formation du personnel.

— Service Organisation

Ce service est compétent pour l'organisation générale du département, l'élaboration des cadres du personnel et des cadres linguistiques, la législation linguistique, les conditions de travail, la définition des tâches, le statut pécuniaire, la gestion des bâtiments, l'informatisation et la gestion des moyens informatiques, les affaires générales, sociales et syndicales, la sécurité, l'économat et le service de traduction.

— Service des Finances composé

– du Service « Finances » chargé de l'établissement du budget et de son exécution, du traitement des dossiers de marchés publics sur le plan des règles de droit et de l'ordonnancement des dépenses ainsi que

– du service Intervention financière, liquidant les dossiers consécutifs aux dommages des guerres 14-18 et 40-45, les dossiers relatifs aux dommages causés aux biens belges en Afrique suite à l'accession de la République du Congo à l'indépendance ainsi que du traitement de ceux en rapport avec des événements reconnus comme calamités publiques (dommages aux biens privés et publics). Cette dernière activité représente la plus grande partie du travail de ce service.

— Service Juridique

Ce service a dans ses attributions la législation et la réglementation en matière de transports, de communications et d'infrastructure, les avis juridiques et le contentieux devant les tribunaux ordinaires et les juridictions administratives.

Il est également chargé du contentieux en matière de marchés publics et de la responsabilité à l'égard du patrimoine public, dont le traitement juridique des charges du passé provenant de l'ex-Ministère des Travaux publics.

PROGRAMME 41/0 — SUBSISTANCE

Ce programme reprend les frais de fonctionnement qui doivent permettre d'effectuer les missions citées ci-dessus.

En outre ce programme comporte les crédits spécifiques nécessaires au Service Juridique pour couvrir les dépenses suivantes :

— les frais de justice divers, droits d'enregistrement et honoraires divers (experts, avocats, conseillers techniques, ...).

A partir de 1992, tous les avocats sont rémunérés « à la procédure ». Cette modification assure un rendement meilleur mais coûte plus cher.

— de schadevergoeding waartoe de Staat veroordeeld is. Aan dit programma werden rubrieken toegevoegd die omwille van hun aard niet toewijsbaar zijn aan specifieke programma's :

- toelagen en uitgaven van de Sociale Dienst;
- toelage verstrekt aan het Centrum voor Controle der radioverbindingen van de mobiele diensten.
- Centrum van Sint-Genesisus-Rode;
- bijdrage in de werkingskosten van het Nationaal Geografisch Instituut.

PROGRAMMA 41/1 - OORLOGSSCHADE

De opdracht van de Financiële Bijdragen is de wettelijke en reglementaire bepalingen toe te passen betreffende de schade veroorzaakt door natuurrampen, oorlogen en de overgang van Kongo naar de onafhankelijkheid.

De financiële lasten voortspruitend uit de tussenkomst tengevolge van natuurrampen zijn door het Nationale Rampenfonds verzekerd, dat ten dien einde onder andere door de begroting van het Ministerie van Financiën gestijfd wordt.

Wat de oorlogsschade betreft, voorziet het programma kredieten bestemd om de uitgaven van allerlei aard voortvloeiend uit de toepassing van de verschillende reglementeringen in verband met oorlogsschade te verzekeren.

Die reglementeringen worden hierna hernomen :

— Uitvoering van de wetten betreffende de schade ingevolge de oorlog 1914-1918, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 6 september 1921.

— Uitvoering van de wet van 6 juli 1948 waarbij het herstel van de oorlogsschade aan de goederen, noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, ten laste van de Staat gelegd wordt.

Artikel 161 van de wet van 30 december 1992 houdende sociale en diverse bepalingen bepaalt dat alleen nog de bedragen, die voor de inwerkingtreding van deze wet bepaald werden op grond van goedgekeurde inschrijvingen of contracten, het voorwerp van een likwidatie zullen uitmaken.

Het programma voorziet dus enkel nog ordonnancingskredieten met het oog op de achtereenvolgende likwidaties van de nog hangende zaken.

Evenwel weze hier opgemerkt dat voor het Arbitragehof verzoeken tot vernietiging van dit artikel 101 werden ingediend.

— Uitvoering van de wetten betreffende de herstelling van de oorlogsschade aan private goederen gecoördineerd door het koninklijk besluit van 30 januari 1854 en gewijzigd door de wet van 21 november 1974.

— Uitvoering van de wet van 14 april 1965 ter regeling van de financiële tussenkomst van de Staat wegens schade veroorzaakt aan privé-goederen naar aanleiding van de overgang van de Democratische Republiek Kongo tot de onafhankelijkheid.

— les indemnités que l'Etat est condamné à payer. Sont également ajoutées à ce programme de subsistance des rubriques qui malgré leur nature ne relèvent pas des programmes spécifiques :

- allocations et dépenses du Service Social;
- subvention octroyée au Centre de contrôle des radio-communications des services mobiles;
- Centre de Rhode-Saint-Genèse;
- Quote-part dans les frais de fonctionnement de l'Institut Géographique National.

PROGRAMME 41/1 - DOMMAGES DE GUERRE

La mission de l'Intervention Financière est d'appliquer les dispositions législatives et réglementaires relatives aux dommages causés par les calamités naturelles, les guerres et l'accession du Congo à l'indépendance.

Les charges financières résultant de l'intervention suite aux calamités naturelles, sont assumées par la Caisse Nationale des Calamités, dotée à cet effet notamment par le budget du Ministère des Finances.

En matière de dommages de guerre, le programme prévoit une série de crédits destinés à faire face aux dépenses de toute nature résultant de l'application des différentes réglementations relatives aux dommages causés par la guerre.

Ces réglementations sont reprises ci-après :

— Exécution des lois sur les dommages de la guerre 1914-1918 coordonnées par l'arrêté royal du 6 septembre 1921.

— Exécution de la loi du 6 juillet 1948 mettant à charge de l'Etat la réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général.

L'article 161 de la loi du 30 décembre 1992 portant des dispositions sociales et diverses dispose que seuls les montants fixés sur base des soumissions ou contrats approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi, feront encore l'objet d'une liquidation.

Le programme ne prévoit donc plus que des crédits d'ordonnancement en vue de liquider progressivement l'encours.

Il faut toutefois noter que des recours en annulation ont été introduits devant la Cour d'arbitrage à l'encontre de cet article 161.

— Exécution des lois relatives à la réparation des dommages de guerre aux biens privés coordonnées par l'arrêté royal du 30 janvier 1954 et modifié par la loi du 21 novembre 1974.

— Exécution de la loi du 14 avril 1965 organisant l'intervention financière de l'Etat du chef de dommages causés aux biens privés en relation avec l'accession de la République démocratique du Congo à l'indépendance.

PROGRAMMA 41/2 — REGIE DER GEBOUWEN

Doel van het programma

Dit programma bevat de investeringsdotatie toegekend aan de Regie der Gebouwen, een toelage tot dekking van de algemene onkosten die door deze instelling worden gedragen en een provisioneel krediet dat bestemd is om de verhoging van de huurprijzen te dekken.

Inderdaad vanaf 1992 zijn de kredieten voor de huur van onroerende goederen (basisallocatie 12.06) niet meer voorzien in de begrotingen van de verschillende departementen, maar is het geheel ervan ingeschreven in de begroting van Verkeer en Infrastructuur (beslissing van de Ministerraad van 22 maart 1991).

PRIORITEITEN BEGROTING 1994

1. Voortzetting van projecten en werken

- Administratieve centra te Bouillon, Bergen.
- Financiecentrum te Bilzen, Kortrijk, Turnhout, Vilvoorde, Aat, Aywaille, La Louvière, Malmédy, Doornik, Nijvel, Eupen.
- Gerechtsgebouwen te Dendermonde, Antwerpen, Leuven, Charleroi, Luik (kelderverdieping), Grace Hollogne, Marche, Doornik, Namen.
- Uitbreiding en modernisering van de gevangenissen van Antwerpen, Brugge, Gent, Mechelen, Hasselt, Vorst, Sint-Gillis, Nijvel, Jamioulx, Dinant, Doornik, Verviers, Lantin, Paifve.
- Voor het Ministerie van Landbouw : Scheldevindeke (Oosterzele).
- Voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken : Archennes, Crisnée, Bergen.
- Binnen en technische inrichting van het Instrumentenmuseum te Brussel.

2. Oprichting van nieuwe gebouwen en afwerking

- Voortzetting van de uitvoering van het vijfjarrenplan van de Rijkswacht en inachtneming voor de Posterijen.
- Inrichting van het gebouw van het Instituut van Criminalistiek te Neder-over-Heembeek.
- Oprichting van gerechtgebouwen en vredegerichten te Antwerpen, Beveren-Waas, Kraainem, Tongeren, Turnhout, Gembloux, Grivegnée, Florenville, Fontaine l'Evêque, Hannuit, Moeskroen, Rochefort, Virton, Wezet, Barveaux, Walcourt.
- Voor Financiën : Antwerpen, Sint-Kwintens-Lennik, Tongeren, Zandvliet, Dinant, Herve, Luik, Peruwelz, Vielsalm.
- Voor het Rijksarchief : Beveren-Waas, Hasselt, Eupen, Bergen (uitbreiding).

PROGRAMME 41/2 — REGIE DES BATIMENTS

Objet du programme

Ce programme contient la dotation pour investissements accordée à la Régie des Bâtiments, une subvention en vue de couvrir les frais généraux exposés par celle-ci et des crédits provisionnels destinés à couvrir les hausses des loyers.

En effet, depuis 1992, les crédits pour location de biens immobiliers (allocation de base 12.06) ne sont plus prévus aux budgets des divers départements, mais font l'objet d'une inscription unique au budget des Communications et de l'Infrastructure (décision du Conseil des Ministres du 22 mars 1991).

PRIORITÉS BUDGET 1994

1. Poursuite de projets et chantiers

- Centre administratifs à Bouillon, Mons.
- Centre des finances à Bilzen, Courtrai, Turnhout, Vilvorde, Ath, Aywaille, La Louvière, Malmédy, Tournai, Nivelles, Eupen.
- Palais de Justice de Termonde, Turnhout, Louvain, Charleroi, Liège (sous-sols), Grace Hologne, Marche, Tournai, Namur.
- Extension et modernisation de prisons à Anvers, Bruges, Gand, Malines, Hasselt, Forest, Saint-Gilles, Nivelles, Jamioulx, Dinant, Tournai, Verviers, Lantin, Paifve.
- Pour le Ministère de l'Agriculture : Scheldevindeke (Oosterzele).
- Pour le Ministère de l'Intérieur : Archennes, Crisnée, Mons.
- Aménagement intérieur et technique au Musée instrumental à Bruxelles.

2. Construction de bâtiments nouveaux et parachèvements

- Poursuite de la réalisation du plan quinquennal de la Gendarmerie et respect du planning de la Poste.
- Aménagement de l'immeuble de l'Institut de Criminalistique à Neder-over-Heembeek.
- Construction de palais de justice et justice de paix à Anvers, Beveren-Waas, Kraainem, Tongres, Turnhout, Gembloux, Grivegnée, Florenville, Fontaine l'Evêque, Hannut, Mouscron, Rochefort, Virton, Visé, Barveaux, Walcourt.
- Pour les Finances : Anvers, St. Kwintens-Lennik, Tongres, Zandvliet, Dinant, Herve, Liège, Peruwelz, Vielsalm, Verviers.
- Pour les Archives du Royaume : Hasselt, Eupen, Mons (extension).

— Voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken : gesloten centrum 127bis te Zaventem en Hoger Instituut voor Noodplanning te Florival, burgerbescherming te Ghlin.

— Voor Volksgezondheid : geneeskundig centrum te Doornik.

— Voor het Ministerie van Landbouw : Gembloux (station voor fyto-techniek, 200 techniek en voor plantenverbetering).

— Administratieve centra : Neerpelt, Wijnegem.

3. Projecten die het voorwerp zijn van een alternatieve financiering

— Voor Justitie : Luik (Place St. Lambert), Andennes (gevangenis).

— Voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken : renovatie van het complex Wetstraat, Koningstraat, Leuvensesteenweg.

— Voor het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het ministerie van Buitenlandse Handel en het Algemeen Bestuur voor de Ontwikkelingssamenwerking : voortzetting bouwproject Egmont.

4. Restauratie en renovatieprojecten

— Arbeidshof te Hasselt (restauratie).

— Vroegere vrouwengevangenis te Brugge (renovatie).

— Administratief Centrum te Brugge

— Gerechtsgebouw te Turnhout (restauratie).

— Rijksarchief te Leuven (gevelrestauratie).

— Sint-Elisabethziekenhuis te Diest, ingenomen door Financiën.

— Sint-Michielskathedraal te Brussel (voortzetting van de restauratie van het koor en de laterale kapellen).

— Toegangscomplex van het Museum voor Kunst en Geschiedenis in het Halfeeuwfeestpaleis te Brussel (renovatie en herinrichting).

— Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (restauratie van de Janlet-vleugel).

— Paleis voor Schone Kunsten (renovatie).

— Koninklijk Paleis en Koninklijk Kasteel van Laken (diverse restauratiewerken).

— Abdijcomplex te St-Hubert (binnenkoer, klooster).

— Administratief centrum te Charleroi (modernisering en renovatie).

— Gerechtsgebouw te Neufchâteau (diverse restauratiewerken), Nijvel, Marche.

— Verschillende projecten, waaronder de ruïnes van Villers-la-Ville, Aulne en Orval, de « Mardasson » te Bastenaken, de burchten van Bouillon en van la Roche.

— Pour le Ministère de l'Intérieur : centre fermé 127bis à Zaventem Institut supérieur de la planification d'urgence à Florival, protection civile à Ghlin.

— Pour la Santé publique : centre médical à Tournai.

— Pour le Ministère de l'Agriculture : Gembloux (station de phytotechnique, 200 technologie et d'amélioration des plantes).

— Centres administratifs : Neerpelt, Wijnegem.

3. Projets faisant l'objet d'un financement alternatif

— Pour la Justice : Liège (Place St. Lambert), Andennes (prison).

— Pour le Ministère de l'Intérieur : rénovation du complexe Rue de la Loi, Rue Royale, Chaussée de Louvain.

— Pour le Ministère des Affaires Etrangères, le ministre du Commerce et l'Administration générale de la Coopération au développement : poursuite du projet Egmont.

4. Projets de restauration et de rénovation

— Cour du Travail à Hasselt (restauration).

— Ancienne prison pour femmes à Bruges (rénovation).

— Centre administratif à Bruges (rénovation).

— Palais de Justice à Turnhout (restauration).

— Archives de l'Etat à Louvain (restauration des façades).

— Hôpital Ste-Elisabeth à Diest, occupé par les Finances.

— Cathédrale St.Michel à Bruxelles (poursuite de la restauration du chœur et des chapelles latérales).

— Complexe d'entrée du Musée d'Art et d'Histoire au palais du Cinquantenaire à Bruxelles (rénovation et réaménagement).

— Institut royal des Sciences naturelles de Belgique (restauration aile Janlet).

— Palais des Beaux-Arts (rénovation).

— Palais royal et château royal à Laeken (divers travaux de restauration).

— Complexe du palais abbatial à St.Hubert (cour intérieure, cloître).

— Centre administratif de Charleroi (modernisation et rénovation).

— Palais de justice de Neufchâteau (divers travaux de restauration), Nivelles, Marche.

— Divers projets, dont les ruïnes de Villers-la-Ville, Aulne et Orval, le Mardasson à Bastogne, les châteaux-forts de Bouillon et de La Roche.

5. Projecten in het kader van de Europese Instellingen

1. Voortzetting van werken

— Nieuw gebouw voor de Ministerraad van de Europese gemeenschappen (deel ten laste van de Belgische Staat).

2. Oprichting van nieuwe gebouwen en afwerking

— Oprichting van de 3^e Europese school te Elsene (Campus U.L.B.).

— Europese school te Woluwe : uitbreiding refter en keuken en aanpassing laboratoria.

3. Restauratie- en renovatieprojecten

— Europese school te Ukkel : renovatie daken blok Fabiola en renovatie bestaand sportcomplex.

— Sint-Annakasteel te Woluwe : dakwerken, renovatie keuken, liften, orangerie, conciërgerie.

4. Projecten die het voorwerp zijn van een alternatieve financiering

— Gebouw voor E.E.G. — 25/33 Belliardstraat.
— Gebouw voor E.E.G. — Wetstraat (Ilot I).

— Gebouw voor E.E.G. — Belliardstraat (Van Maerlant II).
— Venetië — Renovatie Belgisch paviljoen.

6. Projecten in het kader van het « Meerjarrenplan Justitie »

— Bouw van gesloten centra voor illegalen en van een transitcentrum.

— Moderniseringsgebouw en nieuwbouw van gevangenissen te Aarlen, Nijvel, St.-Gillis, Doornik, Hulpgevangenis Leuven en Antwerpen.

— Een betere huisvesting van het gerechtelijk apparaat, namelijk bouwwerken in Tongeren.

— In huurneming van gebouwen voor de huisvesting van het personeel ten behoeve van een snellere rechtsbedeling.

PROGRAMMA 41/3 — PROGRAMMATIE,
INFORMATIE EN STATISTIEK

De informatica-dienst verzorgt de doorgedreven informatisering van het Departement van Verkeer en Infrastructuur.

Hij verzorgt de installatie van zowel departementale- als PC-platformen in het departement en zorgt tevens voor de nodige basisopleiding van de gebruikers.

5. Projet dans le cadre des Institutions européennes

1. Poursuite de chantiers

— Nouvel immeuble du Conseil des Communautés européennes (part à charge de l'Etat belge).

2. Construction de bâtiments nouveaux et parachèvements

— Construction de la 3^{ème} école européenne à Ixelles (Campus U.L.B.).

— Ecole européenne de Woluwe : extension réfectoire et cuisine et aménagement laboratoires.

3. Projets de restauration et de rénovation

— Ecole européenne d'Uccle : rénovation de toitures bloc Fabiola et rénovation complexe sportif existant.

— Château Ste-Anne à Woluwe : rénovation toiture, cuisine, ascenseurs, orangerie, conciërgerie.

4. Projets faisant l'objet d'un financement alternatif

— Immeuble pour la C.C.E. — 25/33 rue Belliard.
— Immeuble pour la C.C.E. — rue de la Loi (Ilot I).

— Immeuble pour la C.C.E. — rue Belliard (Van Maerlant II).
— Venise — Rénovation du pavillon belge.

6. Projets dans le cadre du « Plan plurianuel Justice »

— Construction de centres fermés pour illégaux et d'un centre de transit.

— Rénovation et construction de prisons d'Arlon, Nivelles, St.-Gilles, Tournai, Prisons d'aide à Louvain et Anvers.

— Un meilleur logement pour l'appareil judiciaire, notamment des travaux de construction à Tongres.

— Location de bâtiments pour le logement du personnel en faveur d'un meilleur régime juridique.

PROGRAMME 41/3 — PROGRAMMATION,
INFORMATION ET STATISTIQUES

Ce service est chargé de poursuivre l'informatisation du département des Communications et de l'Infrastructure.

Au sein de ce département, il se charge de l'installation tant des unités centrales que des PC et assure également la formation de base nécessaire des utilisateurs.

Er werd gezorgd voor de nodige kredieten om de migratie van voormalige applicaties naar een modern databaseplatform, geïmplementeerd in een nieuwe architecturomgeving mogelijk te maken.

De dienstverlening naar alle gebruikers toe (burgers, bedrijven, departement) moet via moderne managementmiddelen optimaal gerealiseerd kunnen worden.

Doel van het programma

a) Opstellen en bijhouden van het informatieplan voor het departement, coördinatie van de informatisering en samenwerking met de andere departementen, onder meer het Openbaar Ambt.

b) Verwerving door eigen ontwikkeling, aankoop of huur van software met het oog op het beheer van gegevensbanken in verband met de bevoegdheden van het departement en verwerking van deze gegevens ten behoeve van de besturen.

c) Hulpverlening op het vlak van aankoop en opleiding bij de invoering van de informatica in de administratieve procedures.

d) Aankoop en installaties van processoren voor de verwerking van administratieve en rekenkundige problemen, van randapparatuur en terminals.

Thans zijn de volgende voornaamste toepassingen operationeel :

- gegevensbank van erkende aannemers;
- informatiesysteem PISA voor administratief personeelsbeheer;
- systeem TELCOS voor het telefonisch opzoeken van personeel;
- informatiesysteem AGREA. VIDEOTEX;
- informatiesysteem voor de wegen;
- uitzonderlijk vervoer;
- informatiesysteem voor de waterwegen;
- register van de inschrijvingen van de tonnemaat;
- statistieken van de scheepvaart en scheepvaartrechten;
- beheerssysteem voor de gebouwen;
- systeem PONTIFEX. Gegevensbank van de kunstwerken.

De voornaamste doelstellingen voor 1994 omvatten :

- studie algemeen agendasysteem;
- informatisering van de juridische dienst;
- uitbreiding personeelsysteem PISA;
- studie i.v.m. beheerssysteem t.b.v. de comptabiliteit;
- uitbreiding informatisering van de dienst erkenning der aannemers;
- informatisering van de vertaaldienst;
- verdere uitbouw van VIDEOTEX-applicaties voor openbare raadplegingen.

Les crédits nécessaires ont été prévus pour permettre la migration d'anciennes applications vers une unité moderne de base de données implémentée dans un environnement d'architecture nouvelle.

La prestation de services en faveur de tous les utilisateurs (citoyens, entreprises, département) doit pouvoir être réalisée à l'aide de moyens de gestion modernes.

Objet du programme

a) Etablissement et mise à jour du plan informatique pour le département, coordination de l'informatisation et relations avec les autres départements, entre autres la Fonction publique

b) Acquisition par propre développement, achat ou location du software pour la gestion des banques de données en rapport avec les compétences du département et traitement de ces informations à l'usage des administrations.

c) Assistance en matière d'acquisition et de formation lors de l'introduction de l'informatique dans les procédures administratives.

d) Acquisition et installation de processeurs pour les problèmes d'ordre administratifs et de calcul, d'appareils périphériques et de terminaux.

A ce jour les applications principales suivantes sont opérationnelles :

- banque des entrepreneurs agréés;
- système informatique PISA pour la gestion administrative du personnel;
- système TELCOS de recherche de personnel par téléphonie;
- système d'informations AGREA VIDEOTEX;
- système d'informations pour les routes;
- transport exceptionnel;
- système d'informations pour les voies hydrauliques;
- registre des inscriptions aux jaugeages;
- statistiques pour la navigation et les droits de navigation;
- système de gestion des bâtiments;
- système PONTIFEX. (Banque de données des ouvrages d'art).

Les principaux objectifs pour 1994 concernent :

- étude d'un système général d'agenda;
- informatisation du Service Juridique;
- extension du système PISA pour le personnel;
- étude relative au système de gestion relatif à la comptabilité;
- extension de l'informatisation du service de l'agrégation des entrepreneurs;
- informatisation du Service de Traduction;
- développement et extension d'application VIDEOTEX pour consultation publique.

PROGRAMMA 41/4 — AUTOMOBIELENDIENST

Beheer en onderhoud van het wagenpark van het Departement en van de Regie der Gebouwen.

Bovendien stelt deze dienst een VIP-autocar en zwarte limousines ter beschikking van de andere departementen.

PROGRAMMA 41/5 — OVERHEIDSBEDRIJVEN

Dit programma bevat de vergoeding en de dotatie aan de Posterijen in uitvoering van zijn beheerscontract goedgekeurd door Koninklijk Besluit van 14 september 1992.

Worden hier ook voorzien de tussenkomsten ten laste van het Oriëntatiefonds van de Overheidsbedrijven ten gunste van de N.M.B.S. en de Posterijen, zoals ze in hun respectievelijke beheerscontract vastgesteld zijn.

Afdeling 51

Bestuur van het Vervoer te Land

Dit Bestuur staat onder de bevoegdheid van een Directeur Generaal.

Het Algemeen Bestuur omvat een Secretariaat en een Logistieke Cel die zich bezighouden met de coördinatie van de problemen inzake personeel, begroting en logistieke steun.

De afdeling Tussenpersonen is belast met de uitvoering van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen in het goederenvervoer, zowel wat betreft het Vervoer te Land, als het Luchtvervoer en het Zeevervoer.

Bovendien bestaat het Bestuur van Vervoer te Land uit volgende diensten :

1. Dienst Spoorvervoer
2. Dienst Wegvervoer
3. Dienst Binnenvaart.

PROGRAMMA 51/0 — BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat behalve de werkingskosten in strikte zin voor het Bestuur van het Vervoer te Land rubrieken die omwille van hun aard niet toevoegbaar zijn aan specifieke programma's.

Daarenboven wordt in dit programma het aandeel opgenomen van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor Internationaal Vervoer per Spoorweg te Bern. Ingevolge de wet van 24 januari 1973 houdende goedkeuring van de internationale conventies betreffende het goederen - (I.V.G.) en het reizigersvervoer (I.V.R.) per spoor worden de beheerskosten van het Bureau gedragen door de contracterende Staten, in evenredigheid met de lengte van de lijnen, onderworpen aan de voornoemde conventies.

PROGRAMME 41/4 — SERVICE DES AUTOMOBILES

Gestion et entretien du parc de véhicules automobiles du Département et de la Régie des Bâtiments.

En outre ce service met à la disposition des autres départements un autobus et des limousines noires.

PROGRAMME 41/5 — ENTREPRISES PUBLIQUES

Ce programme contient la rémunération et la dotation au profit de la Poste en exécution de son contrat de gestion approuvé par arrêté royal du 14 septembre 1992.

Il comprend aussi les interventions à charge du Fonds d'Orientation des Entreprises publiques en faveur de la S.N.C.B. et de la Poste, ainsi qu'elles sont d'ailleurs définies dans leurs contrats de gestion respectifs.

Division 51

Administration du Transport Terrestre

Cette administration est placée sous l'autorité d'un Directeur Général.

La Direction générale comprend un secrétariat et une cellule logistique s'occupant des problèmes de coordination en matière de personnel, de budget et de soutien logistique.

La section Auxiliaires de Transport est chargée de l'exécution de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des Auxiliaires de Transport de marchandises, aussi bien en ce qui concerne les transports terrestre, aérien et maritime.

Par ailleurs, l'Administration du Transport Terrestre se compose des services suivants :

1. le Service du transport par rail
2. le Service du transport par route
3. le Service de la Navigation intérieure.

PROGRAMME 51/0 — SUBSISTANCE

Ce programme comprend, à l'exception des frais de fonctionnement au sens strict de l'Administration du Transport Terrestre, des rubriques qui, de par leur nature, ne relèvent pas de programmes spécifiques.

De plus, est reprise dans ce programme, la participation de la Belgique dans les dépenses de l'Office central du transport international par chemin de fer à Berne. Suite à la loi du 24 janvier 1973 tenant approbation des conventions internationales relatives au transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, les frais administratifs de l'Office sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes soumises aux conventions précitées.

DIENST WEGVERVOER

De Dienst Wegvervoer maakt niet het voorwerp uit van een eigen programma in de begroting maar al de werkingskosten worden op programma 51/0 — bestaansmiddelen betaald.

De opdrachten van die dienst alsmede de middelen worden hierna opgesomd :

1. Goederenvervoer over de weg

Deze afdeling verzekert momenteel de afgifte van vervoervergunningen aan de ongeveer 8 300 ondernemingen die bedrijvig zijn in de sector van het goederenvervoer over de weg tegen vergoeding.

De afgifte gebeurt voor een voertuigenpark van ongeveer 85 000 eenheden (vrachtwagens, trekkers, opleggers en aanhangwagens).

Het betreft de afgifte van algemene vergunningen voor nationaal vervoer, de communautaire vergunningen en de internationale (bilaterale en multilaterale) vergunningen. In totaal bedraagt het aantal afgiften per jaar ongeveer 130 000. Tenslotte verzekert deze afdeling nog de inning van retributies op de voor nationaal vervoer algemene vergunningen ten belope van ongeveer 240 000 000 frank per jaar.

De genoemde taken worden momenteel uitgevoerd met een personeelsbestand van 45 eenheden. In 1980 werd dezelfde taak uitgevoerd door een 80-tal personeelsleden voor een voertuigenpark van 55 000 eenheden. Dit betekent dat het voertuigenpark sindsdien toenam met 51 %, terwijl het personeelsbestand afnam met 44 %.

2. Personenvervoer over de weg

De afdeling personenvervoer over de weg verzekert de afgifte van vergunningen voor ongeregeld vervoer, internationaal geregeld vervoer, pendelvervoer zonder logies en pendelvervoer met logies (buiten E.E.G.). Sedert 1 januari 1993 worden eveneens cabotagevergunningen afgegeven. De afdeling staat tevens in voor de toegang tot het beroep van de ganse sector van het personenvervoer over de weg, de algemene politie, de reglementering en de normering inzake vervoer, waarbij zij de Gewesten dient te betrekken.

Zij dient tevens de afgifte te verzekeren van ± 3 000 betalende exploitatietoelatingen voor het ongeregeld vervoer. In deze sector wordt ca. 6 500 000 frank aan retributies geïnd.

Bedoelde werkzaamheden geschieden met 13 personeelsleden.

3. Controle

De Directie Controle is belast met het toezicht op de naleving van de vervoerwetgeving. Dit toezicht gebeurt zowel in de bedrijven als op de openbare weg.

LE SERVICE DU TRANSPORT PAR ROUTE

Le Service du Transport par Route ne fait pas l'objet d'un programme propre dans le budget puisque tous les frais de fonctionnement sont repris au programme 51/0 — subsistance.

Les missions de ce service ainsi que les moyens sont repris ci-après.

1. Transport de marchandises

Cette section assure à l'heure actuelle la délivrance des autorisations de transport à environ 8 300 entreprises occupées dans le secteur du transport de marchandises par route contre rémunération.

La délivrance s'effectue pour un parc automobile d'environ 85 000 unités (camions, tracteurs, semi-remorques et remorques).

Il s'agit de la délivrance d'autorisations générales de transport national, d'autorisations communautaires et d'autorisations internationales (bilatérales et multilatérales). Au total, cela représente environs 130 000 délivrances par an. Par ailleurs, cette section s'occupe de surcroît de la perception des rétributions liées aux autorisations générales de transport national, ce qui représente environ 240 millions de francs par an.

Toutes ces tâches sont effectuées actuellement par un effectif de 45 personnes. En 1980, ces mêmes tâches étaient exécutées par quelque 80 agents pour un parc automobile de 55 000 unités. Cela signifie que depuis cette date, le parc automobile a augmenté de 51 % et que l'effectif du service a été amputé de 44 %.

2. Transport de personnes par route

La section « Transport de personnes par route » assure la délivrance des autorisations pour les services occasionnels, les services réguliers internationaux, les services de navette sans hébergement et les services de navette avec hébergement (hors C.E.E.). Depuis le 1^{er} janvier 1993, elle délivre aussi les autorisations de cabotage. La section s'occupe également de l'accès à la profession pour l'ensemble du secteur du transport de personnes par route, de la police générale, de la réglementation et de la normalisation en matière de transport, matières où elle doit associer les Régions.

Elle doit également assurer la délivrance d'environ 3 000 autorisations d'exploitation payantes pour les services occasionnels. Dans ce secteur, environ 6 500 000 francs de rétributions sont perçues.

Les activités susvisées sont effectuées par 13 agents.

3. Contrôle

La Direction « Contrôle » est chargée de veiller au respect de la législation du transport. Ce contrôle s'effectue tant auprès des entreprises que sur la voie

Het zwaartepunt wordt daarbij gelegd op het beteugelen van de overtredingen die concurrentievervalsend werken ten opzichte van de bona fide bedrijven. Daarbij wordt voornamelijk gedacht aan het rijden zonder vergunning, de overtredingen op de opgelegde rij- en rusttijden, de overbeladingen en de verkeers-overtredingen.

Ten einde zo doeltreffend mogelijk op te treden wordt overwogen om, meer nog dan in het verleden, groepscontroles uit te voeren in samenwerking met de Rijkswacht en eventueel de Douane.

Het huidige effectief bedraagt 33 controleurs op de weg (op een personeelsformatie van 56 eenheden) en 4 inspecteurs in de bedrijven (op een personeelsformatie van 9 eenheden).

Op te merken valt dat, dank zij het systeem van onmiddellijke inning van de boetes, de controlediensten zelfbedruipend zijn.

DE DIENST BINNENVAART

De Dienst Binnenvaart maakt ook niet het voorwerp uit van een eigen programma in de begroting maar de werkingskosten worden ook ten laste van het programma 51/0 — Bestaansmiddelen gelegd.

Op het gebied van de bevordering van het economische beleid op het niveau van de bedrijven ontvangt de sector van de binnenvaart geen subsidies van mijn departement.

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart die het beurtrolstelsel voor het binnenlands verkeer en dit met bestemming Frankrijk beheert — met uitzondering van de Rijnhavens — ontvangt eveneens geen subsidies noch voor zijn werkingskosten, noch voor zijn investeringsuitgaven. Zijn middelen worden gevormd door heffingen op het bedrag van de vrachtprijzen. Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren, belast met de bevordering van de binnenvaart, ontvangt evenmin subsidies. Deze V.Z.W. werkt dankzij bijdragen geïnd bij de reders en de binnenschippers op basis van het laadvermogen van de schepen en van de sterkte van de motoren.

Naarmate de sloopactie verder gezet wordt, wat een vermindering van de vloot tot gevolg heeft, verminderen de middelen. Het wordt steeds moeilijker studies ter bevordering van de binnenvaart en de koopvaardij aan te vatten en tot een goed einde te brengen.

Een financiële steun zal moeten voorzien worden als men de weinige vervoersmiddelen met een lage verontreinigingsgraad wil blijven bevorderen.

Maatregelen worden in het vooruitzicht gesteld.

publique. L'accent est mis sur la répression des infractions susceptibles de fausser les règles de concurrence par rapport aux entreprises de bonne foi. Dans ce contexte, sont principalement visés le fait de rouler sans autorisation, le dépassement des temps de conduite et de repos imposés, le surchargement et les infractions au code de la route.

Afin de pouvoir intervenir aussi efficacement que possible, il est envisagé d'effectuer, encore plus qu'auparavant, des contrôles de groupe, en collaboration avec la gendarmerie et éventuellement la douane.

L'effectif actuel est de 33 contrôleurs sur la route (sur un cadre de 56 unités) et de 4 inspecteurs dans les entreprises (sur un cadre de 9 unités).

Ils est à noter que le système de la perception immédiate des amendes permet aux services de contrôle de se suffire à eux-mêmes.

LE SERVICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Le Service de la Navigation Intérieure ne fait également pas l'objet d'un programme propre au budget mais les frais de fonctionnement sont aussi pris en charge par le programme 51/0 — Subsistance.

En matière de promotion de la politique économique au niveau des entreprises, le secteur de la Navigation Intérieure n'est pas subventionné par mon département.

L'Office Régulateur de la Navigation Intérieure qui gère le système de tour de rôle pour le trafic intérieur et celui à destination de la France — à l'exception des ports rhénans — ne reçoit aucun subside ni pour ses frais de fonctionnement, ni pour ses dépenses d'investissement. Ses ressources proviennent des prélèvements opérés sur le montant des frets. L'institut pour le Transport par batellerie, qui est chargé de promouvoir le transport fluvial, n'est pas non plus subventionné. Cette ASBL fonctionne au moyen d'une cotisation prélevée auprès des armateurs et des bateliers, en fonction du port en lourd des bateaux et de la puissance des moteurs.

Au fur et à mesure que se poursuit la campagne de déchirage, qui entraîne mutatis mutandis une diminution de la flotte, ses ressources diminuent. Il lui est de plus en plus difficile d'entamer et de mener à bien des études visant à promouvoir le transport fluvial et la navigation marchande.

Un soutien financier devra être prévu si l'on veut poursuivre dans la voie du développement du transport par des modes peu polluants.

Des mesures sont envisagées dans cette perspective.

PROGRAMMA 51/1 — NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Dit programma herneemt de budgettaire impact van de doelstellingen van het Bestuur van het wegvervoer op het vlak van het transport per spoor.

Zoals het in de Politieke lijnen werd uitgelegd, is het Spoor een essentieel onderdeel van het belgische vervoersysteem.

In uitvoering van de wet van 21 maart 1991 werd een beheerscontract tussen de Staat en N.M.B.S. afgesloten.

Dat contract stelt de financiële bijdragen vast die de Staat jaarlijks aan de maatschappij waarborgt ten einde haar toe te laten de algemene politieke doelstellingen door de regering inzake spoorvervoer gedefinieerd, te verwezenlijken.

De financiële bijdragen zijn :

B.A. 51.10.32.11

— Bijdrage bedoeld als dekking voor de opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

— Deze bijdrage laat de dekking toe van :

— een minimaal dagelijkse produktie uitgedrukt in trein-km, in te exploiteren lijnen en in te bedienen stations en stopplaatsen;

— de compensatie van de ontvangstderving van de maatschappij die voortvloeit uit tariefverminderingen en kosteloos vervoer die om sociale, patriottische, professionele en Europese redenen ten voordele van bepaalde categorieën van begunstigden door de Staat worden opgelegd.

B.A. 51.10.32.12

Bijdrage in de kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie van de spoorweginfrastructuur.

Deze jaarlijkse bijdrage wordt gewaarborgd als dekking voor de netto kosten met betrekking tot de installaties van de spoorweginfrastructuur, te weten :

- de bediening van de installaties;
- het onderhoud van de installaties;
- de prestaties van het personeel belast met de planning en de regularisatie van het verkeer;
- de vernietiging van de vaste activa;
- de ongevalkosten;
- de financiering van de kapitaaluitgaven voor infrastructuur (financiële lasten);
- de kosten van de algemene diensten, werkingskosten en directiekosten (algemene kosten).

B.A. 51.10.32.13

Tussenkost in de exploitatiekosten van de overstapcentra ter bevordering van het gecombineerd vervoer :

— een bijdrage van 10 miljoen werd in 1993 aan de N.M.B.S. toegekend om deel te nemen aan de

PROGRAMME 51/1 — SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Ce programme reprend les implications budgétaires des missions de l'Administration du Transport Terrestre dans le domaine du Transport par voie ferrée.

Ainsi qu'il a été exposé dans les lignes de politique générale, le chemin de fer est un élément essentiel du système du transport belge.

En exécution de la loi du 21 mars 1991, un contrat de gestion a été conclu entre l'Etat et la S.N.C.B.

Ce contrat fixe les interventions financières que l'Etat garantit annuellement la Société afin de lui permettre de réaliser les objectifs généraux de politique définis par le Gouvernement en matière de transport ferroviaire.

Les interventions financières sont :

AB 51.10.32.11

— Contribution destinée à couvrir la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire.

— Cette contribution permet de couvrir :

— le développement d'une offre attractive en service de trains intérieurs définie en terme de trains km journaliers, de ligne à exploiter et de desserte de gares ou de points d'arrêt;

— la compensation de la perte de recette de la société résultant de réductions et gratuités tarifaires imposées par l'Etat, en faveur de catégories de bénéficiaire pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes.

AB 51.10.32.12

Contribution dans les charges d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Cette contribution annuelle est garantie pour couvrir les charges nettes relatives aux installations de l'infrastructure ferroviaire, à savoir :

- la desserte des installations;
- l'entretien des installations;
- les prestations du personnel chargé de la planification et de la régularisation du trafic;
- la démolition des immobilisations corporelles;
- les charges d'accidents;
- le financement des immobilisations considérées comme infrastructure (charges financières);
- les frais des services généraux, frais de fonctionnement et frais de direction (charges générales).

AB 51.10.32.13

Contribution dans les charges d'exploitation des centres de transbordement en vue de promouvoir le transport combiné :

— une contribution de 10 millions a été octroyée en 1993 à la S.N.C.B. afin de participer à la réduction

vermindering van de kosten eigen aan de overstapcentra.

Die wordt onder meer besteed aan een oppuntstelling van de voor de overstap noodzakelijke uitrustingen, alsmede aan de verbetering van de bijzondere bediening van dit genre van vervoer, en dit om de verdere ontwikkeling ervan te vergemakkelijken.

Het experiment loopt verder in 1994.

Dit initiatief dat in volmaakte harmonie met de communautaire verordeningen en het Beheerscontract verloopt, beantwoordt ook aan dit mobiliteitsbeleid van de Regering die veel verhoopt van het gecombineerd vervoer en meer in het bijzonder van het spoor-wegvervoer en dit ten opzichte van de externe voordelen van dit soort vervoer.

Toch wordt zijn ontwikkeling geremd o.a. door een gebrek aan werkelijke harmonisering van de concurrentie tussen de verschillende soorten vervoer. Deze toestand dwingt de spoorwegmaatschappijen hun prijs af te stemmen op die van het wegvervoer, die onderschat is op sociaal-economisch vlak.

B.A. 51.11.81.35

Jaarlijkse bijdrage van de Staat in het kader van het tienjaren plan dat zijn vierde jaar ingaat, voor de financiering van de spoorweginvesteringen.

Dat bedrag houdt rekening met de vermindering met 435 miljoen voorzien in het convergentieplan « maatregelen voor de departementen » en in het kader van de infrastructuurwerken « Schuman Josafat Spoorwegverbinding » wat de door de Staat verwachte bezuiniging vertegenwoordigt.

Een eerste deel van dit krediet zal aangewend worden voor de infrastructuur ten behoeve van de reizigers, voor de verhoging van de capaciteiten van de lijnen, voor het invoeren van nieuwe verbindingen, voor de vermindering van de reisduur, voor de verbetering van het onthaal van de klanten, voor de afwerking van de elektrificatie van de lijnen, voor de afschaffing en de beveiliging van de overwegen, voor de verhoging van de verkeersstroom, voor de modernisering van de knopen, de grote assen, de secundaire assen en de verkeersbruggen.

Een tweede deel is bestemd voor de goederenvervoerinfrastructuur, voor de inrichting van grote goederenvervoersassen en voor de uitrusting en de modernisering van het industrieel net.

Een derde deel betreft de herstructurering van de N.M.B.S. en de aankoop van allerlei uitrusting.

Een vierde deel wordt besteed aan de aankoop van rollend materieel, waardoor snelheden tot 200 km/h zullen kunnen worden bereikt, en aan de herinrichting van de onderhoudsateliers en aan de bouw van « car wash », waardoor het uiterlijk van de voertuigen moet verbeteren en het visueel comfort van de reizigers moet verhogen.

Wat de bouw van de H.S.T. betreft, moeten in 1993 de eerste werven voor de constructie van kunstwerken geopend worden. Zij zullen door eigen fondsen van de N.M.B.S. worden gefinancierd. Alleen het gedeelte van de H.S.T. die in het netwerk van de

des coûts qui sont inhérents aux centres de transbordement.

Elle est destinée notamment à une mise à niveau des équipements nécessaires au transbordement, ainsi qu'à l'amélioration de la desserte spécifique à ce genre de transport, en vue d'en faciliter le développement.

L'expérience se poursuivra en 1994.

Cette initiative qui est en parfaite harmonie avec les règlements communautaires et le contrat de gestion s'inscrit également dans la politique de mobilité du gouvernement qui fonde de nombreux espoirs sur le transport combiné, plus particulièrement le rail-route, ceci au regard des avantages externes de cette forme de transport.

Toutefois son développement est notamment freiné par une absence de réelle harmonisation de concurrence entre les modes de transport, forçant les entreprises ferroviaire à aligner leurs prix sur le prix du transport routier qui est sous-estimé d'un point de vue socio-collectif.

AB. 51.11.81.35

Contribution annuelle de l'Etat dans le cadre du plan décennal qui entrera dans sa 4^{ème} année, pour le financement des investissements ferroviaires.

Ce montant tient compte de la diminution de 435 millions prévu par les « mesures-départements » retenues dans le plan de convergence dans le contexte des travaux relatifs au tunnel Schuman-Josaphat, concrétisant ainsi l'économie attendue par l'Etat.

Une première partie de ce crédit sera affectée à l'infrastructure pour les besoins des voyageurs notamment pour augmenter la capacité des lignes, la création de nouvelles liaisons, la diminution du temps de parcours, l'amélioration de l'accueil à la clientèle, l'achèvement des électrifications, la suppression et la sécurité des passages à niveau, l'augmentation de la fluidité du trafic, la modernisation des noeuds, des grands axes, des axes secondaires et des ponts-routes.

Une deuxième partie est destinée à l'infrastructure pour le transport des marchandises, pour l'aménagement des grands axes de marchandises et l'équipement et la modernisation du réseau industriel.

Une troisième partie concerne la restructuration de la S.N.C.B. et l'achat des équipements divers.

Une quatrième partie est consacrée à l'achat du matériel roulant performant qui permettra des vitesses allant jusqu'à 200 km/h et au réaménagement des ateliers d'entretien et à la construction des car wash qui doivent améliorer l'aspect extérieur des voitures et le confort visuel des voyageurs.

En ce qui concerne la construction du T.G.V., les premiers chantiers d'ouvrages d'art doivent s'ouvrir en 1993. Ils seront financés par la S.N.C.B. sur ses propres fonds. Seule la partie du T.G.V. qui sera intégrée dans le réseau de service intérieur sera

binnendienst zal worden geïntegreerd, wordt gedeeltelijk door de Rijksbegroting gedragen, overeenkomstig de vroegere beslissing van de Ministerraad.

Deze spoorweginvesteringen, zoals wordt vastgesteld in andere landen, laten de N.M.B.S. toe zijn marktaandeel te behouden in het context van de sterke groei van de mobiliteit.

Aldus zou de NMBS een groter aantal verplaatsingen kunnen aanbieden en zijn eigen bijdrage verzekeren in de strijd tegen de verkeersopstoppingen en tegen de milieuvervuiling.

B.A. 51.12.32.02

De bijdrage aan de N.M.B.S. voor de pensioenen en gelijkgestelde lasten.

Dit artikel bevat twee belangrijke rubrieken.

In de eerste plaats wordt hierbij voorzien in de nodige bedragen welke de Staat aan de N.M.B.S. dient te compenseren uit hoofde van de verordening nr (E.E.G.) 1192/69.

Het betreft de uitgaven voor rust en overlevingspensioenen die de N.M.B.S. draagt bovenop de verplichtingen die zij zou hebben indien zij onderworpen was aan het pensioenstelsel toepasbaar op de privé-sector.

In de tweede plaats is hierbijgevoegd de normalisatiecategorien eveneens voortspuitend uit bovengenoemde Verordening; die ook personeelsuitgaven betreft die zwaarder drukken op de N.M.B.S. dan de bedrijven uit de commerciële sector.

Het betreft de meerkosten in verband met de wetgeving inzake arbeidsongevallen.

B.A. 51.10.32.04

De lasten van de leningen en van de alternatieve financiële verrichtingen belopen 901,6 miljoen frank.

Het betreft hier in de eerste plaats de vergoeding aan de spoorwegen van de interesten op leningen die deze laatste heeft aangegaan voor de financiering van de investeringen die normaliter ten laste van de Staat vallen.

In de twee plaats betreft het alternatieve financieringen door de N.M.B.S. afgesloten waarvan de kosten normaal ook ten laste van de Staat vallen.

Deze moeten toestaan het rollend materiaal aan de moderne comforteisen van de reizigers aan te passen.

B.A. 51.10.32.14

In uitvoering van het samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, goedgekeurd door de Ministerraad van 29 juli 1993 en met betrekking tot bepaalde initiatieven bestemd om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen, werd een nieuwe B.A. voorzien om in de exploi-

partieelmente prise en charge par le budget de l'Etat, conformément à la décision prise précédemment par le conseil des Ministres.

Ces investissements ferroviaires à l'instar de ce qui est observé dans les autres pays permettent aux chemins de fer de maintenir sa part de marché dans le contexte de la croissance de la mobilité.

De cette façon, la S.N.C.B. pourra assurer un nombre croissant de déplacements et assumer sa part contributive dans la lutte contre la congestion des routes et contre la pollution de l'environnement.

A.B. 51.13.32.02

La contribution à la SNCB pour les pensions et charges assimilées.

Cet article comprend donc des rubriques importantes.

En premier lieu, sont prévus les montants nécessaires pour permettre à l'Etat d'attribuer à la S.N.C.B. les compensations résultant de la directive C.G.E. n° 1192/69.

Cela concerne les dépenses relatives aux pensions de retraite et de survie que le S.N.C.B. supporte en dehors des obligations qu'elle aurait si elle était soumise au régime des pensions applicables dans le secteur privé.

En deuxième lieu, est ajoutée une catégorie de normalisation découlant également de la directive précitée et qui concerne aussi des dépenses de personnel qui alourdissent la charge de la S.N.C.B. davantage par rapport aux entreprises du secteur commercial.

Il s'agit du poids supplémentaire résultant de la législation en matière des accidents de travail.

A.B. 51.10.32.04

La charge des emprunts et des opérations de financements alternatifs s'élève à 901,6 millions de francs.

Cela concerne en premier lieu le paiement à la S.N.C.B. des emprunts que celle-ci a conclus pour le financement des investissements qui tombent normalement à charge de l'Etat.

En deuxième lieu, cela concerne les financements alternatifs remboursés par la S.N.C.B. pour lesquels les frais tombent normalement à charge de l'Etat.

Ceux-ci doivent permettre d'adapter le matériel roulant aux exigences de confort moderne des voyageurs.

A.B. 51.10.32.14

En exécution de l'accord de coopération conclu entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-capitale, approuvé en Conseil des Ministres le 29 juillet 1993 et relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de Bruxelles-capitale, une nouvelle A.B. a été créée pour intervenir dans les coûts d'exploitation d'une offre

tatiekosten voor de proef-uitbating van een spoorlijn-verbinding met het oog op een verbetering van de bediening van Brussel-Hoofdstad tussen te komen (lijn 26).

Afdeling 52

Bestuur van de Luchtvaart

OPDRACHTEN

Het bestuur is bevoegd voor de juridische, technische, economische en administratieve problemen en voor de internationale betrekkingen in verband met de burgerluchtvaart en het luchtvaartonderwijs.
De taken zijn verdeeld over twee diensten :

I. DIENST LUCHTVAARTEXPLOITATIE

A. Directie internationale organisaties

— Vertegenwoordiging van België in Internationale Organisaties Burgerluchtvaart : I.C.A.O. - C.E.A.C. - Eurocontrol - A.B.S.-groep - Joint Aviation Authorities - N.A.T.O.

— Internationale politiek m.b.t. de luchthavens en het luchtruim : controle luchtruim, Oost-West-baan Maastricht, Europese problemen (verzadiging luchtruim, milieuhinder, ...) samenwerking militaire autoriteiten.

— Problematiek van de vergoedingen.

— I.C.A.O. (collectieve financieringsakkoorden), E.G. (harmonisering), vergoedingensysteem Eurocontrol, nationale reglementering.

— Relaties met de gebruikers.

B. Directie wetgeving en reglementering

Opstellen en verspreiden van de nationale luchtvaartreglementering :

— juridische vormgeving technische luchtvaartmateries;

— omzetting internationale teksten naar Belgisch recht;

— opstellen « Memories van Toelichting » en « Verslagen aan de Koning »;

— deelneming nationale interministeriële werkgroepen en internationale vergaderingen (E.G., I.C.A.O., ...) voor het juridisch aspect;

— verspreiding en bijwerking Luchtwetboek;

— betrekkingen met de Raad van State en Rechtbanken (voorbereiding dossiers);

— inbreuken Luchtwetgeving - betrekkingen met Parket;

— geven van juridische adviezen aan alle directies.

ferroviaire expérimentale visant à améliorer la desserte de Bruxelles-capitale (ligne 26).

Division 52

Administration de l'Aéronautique

MISSIONS

L'Administration est compétente pour les problèmes juridiques, techniques, économiques et administratifs, les relations internationales en matière civile et l'enseignement aéronautique

Les tâches sont réparties entre deux services :

I. SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION AERIENNE

A. Direction des organisations internationales

— Représentation de la Belgique auprès des Organisations internationales de l'Aviation civile : O.A.C.I. - C.E.A.C. - Eurocontrol - groupe A.B.S. - Joint Aviation Authorities - O.T.A.N.

— Politique internationale relative aux aéroports et à l'espace aérien, Piste Est-Ouest Maastricht, problèmes européens (congestion de l'espace aérien, problèmes de l'environnement,...), coopération avec les autorités militaires.

— Problématique des redevances.

— O.A.C.I. (accords de financement collectif), C.E. (harmonisation), système de redevances Eurocontrol, réglementation nationale.

— Relations avec les usagers.

B. Direction de la législation et de la réglementation

Rédaction et diffusion de la réglementation nationale :

— mise en forme juridique des matières aéronautiques techniques;

— transposition en droit belge de textes internationaux;

— rédaction des « Exposés des Motifs » et « Rapports au Roi »;

— participation aux groupes de travail nationaux interministériels et aux réunions internationales (C.E., OACI,...) pour l'aspect juridique;

— diffusion et mise à jour du « Code de l'Air »;

— relations avec le Conseil d'Etat et les Tribunaux (préparation des dossiers);

— infractions à la législation aérienne - relations avec le Parquet;

— avis juridiques à toutes les directions.

C. Directie handelsluchtvaartexploitatie

- Uitwerken en aanpassen luchtvervoerbeleid (geregeld en niet-geregeld vervoer);
- Afsluiten en herzien van bilaterale akkoorden met buitenland : voorbereiden dossiers onderhandelingen (met Buitenlandse Zaken en SABENA);
- Betrekkingen internationale organisaties (I.C.A.O., C.E.A.C., E.G.) en bilaterale contacten andere landen;
- Onderzoek en beslissing tarieven en exploitatieprogramma's van de ondernemingen geregeld vervoer;
- Afgifte aan Belgische luchtvervoerders en beheer van machtigingen voor geregeld luchtvervoer, luchtarbeid, luchtdopen, exploitatievergunningen voor niet-geregeld luchtvervoer en luchttaxi's;
- Verlenen verkeersrechten voor het niet-geregeld luchtvervoer;
- Onderzoek en afgifte van machtigingen en toelatingen voor vervoer van gereguleerde goederen (springstoffen, radioactieve stoffen, ...);
- Inwinnen en verwerken van vervoersstatistieken;
- Afgeven regeringsorders voor specifiek personen- en vrachtvervoer.

D. Directie opleiding en bevordering

- Vergunningen vliegend personeel : organisatie examens, uitreiken en hernieuwen vergunningen en bevoegdverklaringen, validering vreemde vergunningen, afleveren « crewmember certificates » en vliegboeken, opstellen en bijwerking reglementering;
- Inschrijven luchtvaartuigen : uitreiken inschrijvingsbewijzen, reisdagboeken, bijhouden en publiceren luchtvaartregister;
- Bevorderen sport- en toerisme- en commerciële luchtvaart;
- Toelatingen luchtfotografie;
- Betrekkingen internationale organisaties (O.C.A.O., C.E.A.C., E.G.) en bilaterale contacten met andere landen.

E. Cel luchtvaartbeveiliging

- Opstellen en bijhouden reglementering, uitwisseling informatie;
- Opvolgen beveiliging Belgische internationale luchthavens en verstrekking van adviezen;
- Toezicht op veiligheidsprogramma's en -personeel van de luchtvaartmaatschappijen;
- Deelneming crisiscel bij concrete dreiging;
- Deelneming internationale werkgroepen (I.C.A.O., C.E.A.C., T.R.E.V.I., E.G.);
- Opleidingsprogramma's (uitwerking);
- Coördinatie activiteiten nationale luchtvaartpolitie.

C. Direction de l'exploitation de la navigation aérienne commerciale

- Elaboration et adaptations de la politique de transport aérien (régulier et non-régulier);
- Conclusions et révisions des accords bilatéraux avec l'étranger : préparation des dossiers des négociations (avec Affaires Etrangères et SABENA);
- Relations avec les organisations internationales (O.A.C.I., C.E.A.C., C.E.) et contacts bilatéraux avec les autres pays;
- Examen et décision des tarifs et programmes d'exploitation des entreprises de transport régulier;
- Délivrance aux transporteurs belges et gestion des autorisations pour le transport régulier, travail aérien, baptêmes de l'air, permis d'exploitation pour le transport non régulier et taxis aériens;
- Délivrance de droits de trafic pour le transport non régulier;
- Examen et délivrance d'autorisation et permis de transport de marchandises réglementées (matières explosives, matières radioactives);
- Tenue et traitement des statistiques de transport;
- Délivrance d'ordres gouvernementaux pour le transport spécifique de personnes et de fret.

D. Direction formation et promotion

- Licences du personnel navigant : organisation des examens, délivrance et renouvellement des licences et qualifications, validation des licences étrangères, délivrance « crew member certificates » et carnets de vol, rédaction et mise à jour de la réglementation;
- Immatriculation des aéronefs : délivrance des certificats d'immatriculation, carnets de route, mise à jour et publication de la matricule aéronautique;
- Promotion de l'aviation sportive, commerciale et de tourisme;
- Autorisations de photographie aérienne;
- Relations avec les organisations internationales (O.A.C.I., C.E.A.C., C.E.) et contacts bilatéraux avec d'autres pays.

E. Cellule de la sûreté aérienne

- Rédaction et mise à jour de la réglementation, échange d'informations;
- Suivi de la sûreté aux aéroports belges internationaux et émission d'avis;
- Contrôle des programmes de sûreté et du personnel de sûreté des compagnies aériennes;
- Participation à la cellule de crise en cas de menace concrète;
- Participation aux groupes de travail internationaux (O.A.C.I., C.E.A.C., T.R.E.V.I., C.E.);
- Programmes de formation (élaboration);
- Coordination des activités de la police aérienne nationale.

F. Cel algemene zaken

- Beheer personeelsdossiers, organisatie buitenlandse verplaatsingen, logistieke werking;
- Opstellen begroting en rekeningen, bestellingen en betalingen;
- Opstarten informatica.

II. TECHNISCHE DIENST

A. Directie vliegend materieel

Toezicht op de vliegveiligheid van de luchtvaartuigen :

- inspecties luchtvaartuigen (bewijs luchtwaardigheid);
- toezicht op onderhoud en belangrijke onderdelen;
- erkenning technische diensten voor de bouw van vliegtuigen of fabricatie van onderdelen;
- verlenen certificaten voor luchtvaartuigen en goedkeuring van de wijzigingen aan de luchtvaartuigen;
- behandelen problemen m.b.t. radio, elektriciteit, instrumenten, geluid;
- proefdraaien motoren, testen instrumenten en onderdelen;
- vluchtinspecties navigatiehulpmiddelen en onderhoud meetvliegtuig;
- behandeling technische informatie en uitwerken technische reglementering;
- onderzoek ongevallen;
- internationale contacten.

B. Directie operaties

Toepassing van de technische reglementering op de luchtvaartexploitatie :

- afleveren technische machtigingen; inspecties; toezicht op alle Belgische luchtvaartondernemers;
- basisopleiding en bijscholing bemanningen en veiligheidsploegen;
- procedures vluchtmachtiging;
- controle op prestatieregeling bemanningen, gebruik brandstof en zuurstof, meteorologische minimumvoorwaarden;
- speciale vluchtmachtigingen (landen beperkte zichtbaarheid, vliegen op zee, vervoer van gevaarlijke stoffen);
- internationale contacten.

C. Directie luchtvaartveiligheid

- Controle van toepassing van de (inter)nationale reglementering op de private vliegvelden (vliegtuigen, zwevers, helikopters, U.L.M.'s aëromodelisme, valschermspringen, ballons, luchtdopen);
- Veiligheidsaspecten vliegmeeting;

F. Cellule affaires générales

- Gestion des dossiers du personnel, organisation des déplacements à l'étranger, fonctionnement logistique;
- Rédaction du budget et des comptes, commandes, paiements;
- Démarrage informatique.

II. SERVICE TECHNIQUE

A. Direction du matériel volant

Contrôle de la sécurité en vol des aéronefs :

- inspections des aéronefs (certificats de navigabilité);
- contrôle de l'entretien et pièces essentielles;
- agrément des services techniques pour la fabrication d'aéronefs et de pièces de rechange;
- délivrance de certificats pour les aéronefs et approbation des modifications aux aéronefs;
- traitement de problèmes relatifs à la radio, l'électricité, instruments, bruit;
- essais de moteurs, tests instruments et accessoires;
- inspections en vol des moyens d'aide à la navigation et entretien de l'avion de calibration;
- traitement des informations techniques et élaboration de la réglementation technique;
- enquêtes accidents;
- relations internationales.

B. Direction des opérations

Application de la réglementation technique sur l'exploitation de la navigation aérienne :

- délivrance des autorisations techniques; inspections; contrôle de toutes les compagnies aériennes belges;
- formation de base et maintien de compétence des équipages et des équipes de sécurité;
- procédures d'autorisation de vol;
- contrôle de la réglementation des prestations des équipages, utilisation des carburants et oxygènes, conditions météorologiques minimales;
- autorisations spéciales de vol (atterrissage avec visibilité limitée, survol de la mer, transport de matières dangereuses);
- relations internationales.

C. Direction de sécurité aérienne

- Contrôle de l'application de la réglementation (inter)nationale sur les aérodromes privés (avions planeurs, hélicoptères, U.L.M., aërimodelisme, parachutisme, ballons, baptême de l'air).
- Aspects de sécurité des meetings aériens.

- Dossiers hindernissen (hoogspanning, flatgebouwen, antennes) en bebakening;
- Rapporten luchtvaartincidenten, opstellen en verwerken van statistieken, secretariaat van de onderzoekscommissies (Airmiss Committee, Permanent Committee of Inquiry);
- Studies m.b.t. inrichting Belgische luchtruim : implementatie I.C.A.O.-voorschriften, vluchtstroombeheer, luchtvaartprocedures, integratie burger- en militaire luchtvaart (luchtvaartcommissie);
- Nationale en internationale vergaderingen inzake luchtvaartveiligheid.

PROGRAMMA 52/0 — BESTAANSMIDDELEN

Buiten de werkingskosten in strikte zin, omvat het bestaansmiddelenprogramma volgende rubrieken die niet als afzonderlijk programma werden weerhouden :

- Exploitatie van de dienstvliegtuigen, wisselstukken inbegrepen, verzekering van het vliegend personeel, huur van de loods Regie der Luchtwezen;
- Aankoop luchtvervoermiddelen;
- Luchtvaart : materieel, gebouwen.

PROGRAMMA 52/1 — REGELING VAN HET LUCHTVERKEER EN INTERNATIONALE SAMENWERKING

Dit programma omvat de kredieten die het Bestuur moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

1. Belgische bijdragen aan internationale instellingen in het buitenland :

- « Institut du Transport aérien (I.T.A.) », Parijs;
- « Joint Aviation Authorities (J.A.A.) », Hoofddorp (NL);
- « Organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile (Eurocae) », Parijs.

2. Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische en veiligheidsstations in de Noordatlantische Oceaan, Montréal.

3. Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (O.A.C.I.), Montréal, en de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart (E.C.B.L.), Montréal.

PROGRAMMA 52/3 — WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

Dit programma betreft het « Instituut von Karman de Dynamique des Fluides » te Sint-Genesius-Rode, gefinancierd door de N.A.V.O.-lidstaten.

— Dossiers obstacles (haute tension, immeubles à appartements, antennes) et balisage.

— Rapports des incidents aériens, rédaction et traitement de statistiques, secrétariat des commissions d'enquêtes (Airmiss Committee, Permanent Committee of Inquiry).

— Etudes relatives à l'organisation de l'espace aérien belge : application des prescriptions de l'O.A.C.I., gestion des courants de trafic, procédures d'intégration aérienne, intégration de l'aviation civile et militaire (commission de l'aviation).

— Réunions nationales et internationales en matière de sécurité aérienne.

PROGRAMMA 52/0 — SUBSISTANCE

En dehors des frais de fonctionnement proprement dits, le programme de subsistance comporte des rubriques qui n'ont pas été retenues comme programme distinct :

- Exploitation des avions de service, y compris les pièces de rechange, assurance du personnel navigant, location du hangar de la Régie des Voies aériennes;
- Achat de moyens de transport aérien;
- Aéronautique : matériels, bâtiments.

PROGRAMMA 52/1 — REGULARISATION DU TRAFIC AERIEN ET COOPERATION INTERNATIONALE

Ce programme comprend les crédits devant permettre à l'administration de respecter ses obligations au niveau de la réglementation du trafic aérien et de la coopération internationale.

1. Cotisation de la Belgique à des institutions internationales à l'étranger :

- « Institut du Transport aérien (I.T.A.) », Paris;
- « Joint Aviation Authorities (J.A.A.) », Hoofddorp (NL);
- « Organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile (Eurocae) », Paris.

2. Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de l'Atlantique Nord, Montréal.

3. Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.), Montréal, et de la Commission européenne d'Aviation civile (C.E.A.C.), Montréal.

PROGRAMMA 52/3 — RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Ce programme concerne l'Institut von Karman de Dynamique des Fluides à Rhode-Saint-Genèse, financé par les Etats membres de l'O.T.A.N.

PROGRAMMA 52/6 — SABENA

Dit programma betreft de deelname van de Staat in het kapitaal van SABENA en meer bepaald de intresten voor leningen aangegaan voor de financiering van die Staatsparticipatie.

Afdeling 53

*Bestuur van de Maritieme Zaken
en van de Scheepvaart*

Dit Bestuur is bevoegd voor wat de maritieme zaken betreft met alle aspecten van beleid en reglementering aangaande de zeevaart, in de sector van de binnenscheepvaart is het bevoegd voor de verkeersaspecten.

Binnen het kader van deze bevoegdheden is het zowel met de beleidsaspecten, de reglementering en de controle hierop belast, evenals met de internationale betrekkingen terzake (E.E.G., U.N.C.T.A.D., O.E.S.O., E.C.E. Commissie voor de Rijn, I.M.O. en I.L.O.).

Onder dit bestuur ressorteren de diensten van het waterschoutsbambt en de zeevaartpolitie, de zeevaartinspectie en de scheepsmeting, de Onderzoeksradaad voor de Zeevaart, de Commissie voor onderzoek van de Rijnschepen, de technische controle en scheepsmeting van binnenvaartuigen.

De algemene leiding wordt bijgestaan door een secretariaat en een logistieke cel, onder meer bevoegd voor personeels- en comptabiliteitsaangelegenheden en voor de contacten hieromtrent met de Algemene Diensten enerzijds en met de buitendiensten anderzijds.

Voor de nautische aangelegenheden wordt de directeur-generaal bijgestaan door een nautisch directeur.

1. Dienst Scheepvaartbeleid

Deze dienst is belast met het zeevaartbeleid, de koopvaardij en vissersvloot; de toekenning van brevetten en vaarbewijzen; de registratie van alle vaartuigen en het uitreiken van zeebrieven, vlaggebrieven en andere registratiebewijzen; de vervoersreglementen in de sector zeevaart en het beheer van de bilaterale scheepvaartakkoorden; de juridische kwesties en de regelgeving inzake zeevaart, scheepvaart- en politiereglementering, aansprakelijkheidsregeling; de burgerlijke verdedigingsproblemen, de internationale betrekkingen, de sociale aangelegenheden.

Deze bevoegdheden worden verdeeld over de volgende directies :

— Directie Scheepvaartreglementering en Administratieve Zaken.

— Directie Scheepvaartpolitiek en Internationale Betrekkingen.

PROGRAMMA 52/6 — SABENA

Ce programme concerne la participation de l'Etat au capital de la SABENA et en particulier, les intérêts des emprunts contractés pour le financement de la participation de l'Etat et le remboursement de ces emprunts.

Division 53

*Administration des Affaires maritimes
et de la Navigation*

Cette administration est compétente en affaires maritimes, pour tout ce qui concerne la politique et la réglementation et, dans le secteur de la navigation intérieure, elle est qualifiée pour les différents aspects du trafic.

Dans le cadre de ces compétences, elle est chargée, aussi bien de la politique, de la réglementation et de son contrôle, que des relations internationales (C.E.E., C.N.U.C.E.D., O.C.D.E., C.C.R. O.M.I. et O.I.T.).

De cette administration dépendent les commissariats et la police maritimes, l'inspection maritime et le jaugeage, le Conseil d'Enquête maritime, la Commission d'Enquête pour les bateaux du Rhin, le contrôle technique et le jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

La direction générale est assistée d'un secrétariat et d'une cellule logistique plus particulièrement compétente pour les problèmes de personnel et de comptabilité, et pour les contacts en la matière avec les Services du Secrétaire général d'une part et les services extérieurs de l'autre.

Pour les affaires nautiques, le directeur général est assisté d'un directeur nautique.

1. Service gestion de la navigation

Ce service est chargé de la politique maritime marchande et de la flotte de pêche, de l'octroi des brevets, des certificats de navigation, de l'enregistrement de tous les bateaux, de la délivrance des lettres de mer, des lettres de pavillon et des attestations d'enregistrement, de la réglementation du transport dans le secteur maritime, de l'organisation des accords bilatéraux de navigation, des questions juridiques, de la réglementation en matière de navigation maritime, des règlements de navigation et de police, de la responsabilité, des problèmes civils de défense, des relations internationales et des problèmes sociaux.

Ces compétences sont réparties entre les directions suivantes :

— Direction Réglementation de la Navigation et Affaires administratives;

— Direction Politique maritime et Relations internationales.

2. Dienst Scheepvaartveiligheid

Deze dienst staat in voor de technische reglementering van de zeeschepen en de binnenvaartuigen, de controle op de waterschoutsambten en de inspectie van de vaartuigen, de reglementering en de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over zee en langs de binnenwateren.

Onder deze dienst ressorteren de volgende entiteiten :

— Directie Binnenwateren

Deze directie wordt toegevoegd aan het centraal bestuur en is met betrekking tot de binnenvaart belast met de reglementaire en toezichthoudende bevoegdheid inzake :

- scheepvaart- en politiereglement voor de binnenwateren, vervoer van gevaarlijke goederen;

- normen en technische voorschriften inzake veiligheid van en pollutie door binnenvaartuigen, inspectie van schepen;

- scheepsmeting.

— Zeevaartinspectie en scheepsmeting

Deze activiteit wordt gegroepeerd in een District Schelde gevestigd te Antwerpen en een District Kust gevestigd te Oostende, en omvat eveneens de « Commissie voor Onderzoek van de Rijnschepen » te Antwerpen.

— Waterschoutsambt en zeevaartpolitie

Het waterschoutsambt en de zeevaartpolitie worden gevestigd in twee ambtsgebieden :

- Waterschoutsambt der Schelde : Antwerpen, Gent;

- Waterschoutsambt der Kust : Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort.

PROGRAMMA 53/0 — BESTAANSMIDDELEN

Behalve de werkingskosten in de strikte zin worden aan het bestaansmiddelenprogramma de werkingskosten van de zeevaartpolitie, de zeevaartininspectie en de scheepsmeetdiensten toegevoegd.

PROGRAMMA 53/2 — KOOPVAARDIJ (INTERNATIONALE VERDRAGEN, BEVORDERING EN ONTWIKKELING VAN DE VLOOT, ZEEVAARTINSPECTIE EN SCHEEPSMETINGSDIENSTEN)

Dit activiteitsprogramma geeft de budgettaire weerslag van de opdrachten van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in verband met de koopvaardij. Deze opdrachten behelzen de nationale en internationale politiek, meer speciaal in verband met de handels- en zeevisserijvloot, het verlenen van zeevaartbrevetten, het uitreiken van scheepsdocumenten, de reglementering van de pleziervaart, de zeevaartpolitie, de zeevaartininspectie, de scheepsme-

2. Service sécurité de la navigation

Ce service assure la réglementation technique relative aux navires et aux bateaux de navigation intérieure, le contrôle de la police maritime et l'inspection des bâtiments, la réglementation et le contrôle du transport de marchandises dangereuses par mer et par voies fluviales.

Les entités suivantes ressortissent à ce service :

— Direction des voies navigables

Cette direction est rattachée à l'administration centrale et est chargée, en ce qui concerne la navigation intérieure, de la réglementation et de la surveillance en matière de :

- règlements de navigation et de police pour les eaux intérieures, transport de marchandises dangereuses;

- normes et prescriptions techniques en matière de sécurité et de pollution pour les bateaux de navigation intérieure, inspection des bateaux;

- jaugeage.

— Inspection maritime et jaugeage

Ces activités sont groupées en un District Escaut établi à Anvers et un District Côte établi à Ostende, et comportent également la « Commission d'Enquête pour la Navigation du Rhin » située à Anvers.

— Commissariat et police maritimes

Le Commissariat et la police maritimes sont établis sur deux territoires :

- le Commissariat maritime de l'Escaut : Anvers, Gand;

- le Commissariat maritime de la Côte : Ostende, Zeebrugge, Nieuwpoort.

PROGRAMME 53/0 — SUBSISTANCE

Hormis les frais de fonctionnement proprement dits, le programme de subsistance est complété par les dépenses de fonctionnement de la police maritime, de l'inspection maritime et du service de jaugeage.

PROGRAMME 53/2 — MARIME MARCHANDE (CONVENTIONS INTERNATIONALES, PROMOTION ET DEVELOPPEMENT DE LA FLOTTE, INSPECTION MARITIME ET SERVICE DE JAUGEAGE)

Ce programme d'activités comporte l'incidence budgétaire des missions de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure en ce qui concerne la marine marchande. Ces missions englobent la politique marine nationale et internationale, plus spécialement pour ce qui est de la flotte de la marine marchande et de la pêche maritime, la collation de brevets maritimes, la délivrance de documents maritimes, la réglementation de la navigation de plaisan-

ting, de maritieme wetgeving, de reglementering, de geschillen en de burgerlijke maritieme defensie.

In dit programma zijn naast de gewone middelen eveneens kredieten voorzien voor de bijdragen aan internationale maritieme organisaties.

PROGRAMMA 53/3 — INFRASTRUCTUUR EN DIENSTVAARTUIGEN

Dit programma betreft kleine aanpassingswerken aan o.m. gebouwen, die verder door de nationale overheid beheerd worden.

PROGRAMMA 53/4 — STUDIE EN DOCUMENTATIE

De op dit programma voorziene kredieten zijn bestemd aan de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek en de Studiedienst voor Waterbouwwerken teneinde de kosten van de studie- en bijstandscontracten inzake dit vak te dekken.

Afdeling 56

Bestuur van de Verkeersreglementering en van Infrastructuur

PROGRAMMA 56/0 — BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat de werkingskosten in strikte zin, en deze die omwille van hun aard niet toewijsbaar zijn aan specifieke programma's.

Daarenboven wordt in dit programma de bijdrage opgenomen van België in de uitgaven van de verschillende organismen die zich bezighouden met de Belgische en buitenlandse technische voorschriften, alsook de deelnemingskosten voor tentoonstellingen.

PROGRAMMA 56/1 — NETWERKEN EN INFORMATICA

Dit programma omvat een gedeelte dat verbonden is aan de taken waarmee deze directie belast is en een gedeelte dat bestemd is voor de betaling van de facturen die voortvloeien uit werken die in de loop van de jaren 1989 en 1990 werden uitgevoerd voor rekening van de nationale staat (sector Openbare Werken).

1. Het gedeelte dat betrekking heeft op de werking van de dienst is bestemd voor de uitvoering van het samenwerkingsakkoord Staat-Gewesten (*Belgisch Staatsblad* van 11 december 1991). Dit akkoord voorziet inzonderheid ten laste van de nationale staat :

— de exploitatie van de gemeenschappelijke uitrustingen in een Centrum : real-time verkeersstellingen (t.b.v. Rijkswacht, verkeersredacties radio-omroep), kabeldatabank, berichtencommutator,

ce, la police maritime, l'inspection maritime, le jaugeage, la législation maritime, la réglementation, le contentieux et la défense maritime civile.

Dans ce programme, des crédits sont prévus à côté des moyens ordinaires, pour les contributions à des organisations maritimes internationales.

PROGRAMME 53/3 — INFRASTRUCTURE ET BATEAUX DE SERVICE

Ce programme concerne de petits travaux d'adaptation à des bâtiments et cetera, qui sont gérés par l'autorité nationale.

PROGRAMME 53/4 — ETUDES ET DOCUMENTATION

Les crédits prévus à ce programme sont destinés au Service d'études hydrologiques ainsi qu'au Service d'étude d'ouvrages d'art hydrauliques en vue de couvrir les frais des contrats d'étude et d'assistance en la matière.

Division 56

Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure

PROGRAMME 56/0 — SUBSISTANCE

Ce programme comprend les frais de fonctionnement en sens strict ainsi que ceux qui, de par leur nature, ne relèvent pas de programmes spécifiques.

De plus, est reprise dans ce programme, l'affiliation de la Belgique à différents organismes belges ou étrangers s'occupant de spécifications techniques, ainsi que des frais de participation à des expositions.

PROGRAMME 56/1 - RESEAUX ET INFORMATION

Ce programme comprend une partie inhérente à l'exécution des missions dont cette direction est chargée et une partie destinée à couvrir l'apurement de factures relatives à des travaux exécutés au cours des années 89 et 90 pour compte de l'Etat national (secteur Travaux publics).

1. La partie liée au fonctionnement du service est destinée à l'exécution de l'accord de coopération Etat-Régions (*Moniteur belge* du 11 décembre 1991). Cet accord met notamment à charge de l'Etat national :

— l'exploitation d'équipements communs dans un Centre : comptage du trafic en temps réel (à l'intention de la Gendarmerie, les rédactions des radio-diffusion), le câblage des banques de données, les

dispatchnet, luchtpollutienet (t.b.v. I.H.E. - Volksgezondheid);

— de interconnectiviteit van de netwerken, die zich hoe langer hoe meer autonoom gewestelijk mogen en zullen ontwikkelen;

— waken over het verspreiden van de gegevens afkomstig van de Gewesten aan Nationale Overheidsgebruikers : Rijkswacht, I.H.E., Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, enzovoort.

Deze kredieten laten de dienst eveneens toe zijn volgende activiteiten correct uit te oefenen :

— het « Drive »-programma - E.E.G. - DG 13;

— DRIG - Drive Infrastructure Group (Voorzitterschap);

— A.I.P.C.R. - G3 - Moderne Verkeerscontrole en Verkeersregeling;

— adviesverlening m.b.t. programma T.E.N. (Trans European Networks).

2. Het tweede gedeelte van de kredieten laat toe de facturen te vereffenen die voortvloeien uit werken die in de loop van de jaren 1989 en 1990 werden uitgevoerd.

Deze investeringswerken werden gedaan voor infrastructuur die momenteel geregionaliseerd is, maar die destijds besteld werd door de Nationale Overheid (sector ex-Openbare Werken). Het is dus de staat die ze moet betalen.

PROGRAMMA 56/2 — WERKEN VOOR DE EUROPESE EN INTERNATIONALE INSTELLINGEN

Het huidig voorstel voorziet 2 450 miljoen frank vastleggingskredieten en 723,1 miljoen frankordonneringskredieten en omvat 5 delen :

— Belliard/Schuman/Kortenbergtunnel (B.A. 73.01).

— Spoorwegverbinding Leopold/Schuman/Josaphat (B.A. 73.02).

— Werken met betrekking tot het samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (artikel 43 van de wet van 12 januari 1989) — B.A. 73.03 en B.A. 73.04.

— Verplaatsing vergunningshouders (B.A. 63.15) en onderhoud en beheer van het wegennet (B.A. 14.01).

— Werkingskredieten Directie Internationale Werken (B.A. 12.01 — B.A. 12.28 — B.A. 74.01 — B.A. 14.01).

DEEL I

*Belliard / Schuman / Kortenbergtunnel —
B.A. 73.01*

— B.A. 73.01 voorziet vastleggingen en ordonnanceren voor de voltooiing van de infrastructuurwerken (wegenistunnel Belliard/Schuman/Kor-

commutateurs d'avertissements, le réseau de dispatching, le réseau de pollution de l'air (à l'intention de l'I.H.E.-Santé Publique) :

— l'interconnectivité des réseaux régionaux qui tôt ou tard vont se développer en toute autonomie;

— veiller à la diffusion des données en provenance des Régions et destinées aux utilisateurs nationaux : Gendarmerie, I.H.E., Ministère des Communications et de l'Infrastructure, et cetera.

Ces crédits permettent également au service d'exercer correctement ses activités dans :

— le programme Drive - C.E.E. - DG 13;

— le DRIG - DRIVE Infrastructure Group - (Présidence) ;

— l'A.I.P.C.R.-G3 - Contrôle et Régulation modernes du Trafic;

— l'émission d'avis à destination du T.E.N. (Trans-European Networks).

2. La seconde partie des crédits permet de payer des factures provenant de travaux exécutés au cours des années 1989 et 1990.

Ces travaux d'investissement ont été réalisés au profit d'une infrastructure qui est actuellement régionalisée mais ils avaient été commandés à cette époque par l'Autorité nationale (ex-secteur Travaux publics). Il incombe donc à l'Etat de les payer.

PROGRAMME 56/2 — TRAVAUX POUR LES INSTITUTIONS EUROPEENNES ET INTERNATIONALES

La proposition actuelle prévoit 2 450 millions de francs en engagements et 723,1 millions de francs en ordonnancements et comprend 5 parties :

— Tunnel Belliard/Schuman/Cortenbergh (A.B. 73.01).

— Liaison ferroviaire Quartier Léopold/Schuman/Josaphat (A.B. 73.02).

— Travaux dans le cadre de l'accord de coopération Etat fédéral/Région de Bruxelles-Capitale (article 43 de la loi du 12 janvier 1989) — A.B. 73.03.

— Déplacement des concessionnaires (A.B. 63.15) et entretien et gestion du réseau routier (A.B. 14.01).

— Crédits de fonctionnement de la Direction des Travaux Internationaux (A.B. 12.01 — A.B. 12.28 — A.B. 74.01 — A.B. 14.01)

PARTIE I

*Tunnel Belliard / Schuman / Cortenbergh —
A.B. 73.01*

— La présente A.B. 73.01 prévoit des engagements pour le parachèvement des travaux d'infrastructure (tunnel routier Belliard/Schuman/Corten-

tenberg) verbonden aan het in opbouw zijnde Raadsgebouw van de Europese Gemeenschappen (werken in uitvoering sinds 1986, in het kader van het contract Belgisch Staat/Europese Gemeenschappen van 26 februari 1985).

— Deze werken van burgerlijke bouwkunde van de eigenlijke tunnel zijn voltooid (uitgezonderd het gebouw — technisch lokaal — Jamblinne de Meux).

De elektromechanische uitrusting in uitvoering terwijl de afwerking (wanden, brandwerend plafond, veiligheidsvoetpad, wegenisverharding) na het bouwverlof aangevat wordt. De werken voor de wegenaanslag zijn eveneens in uitvoering en worden uitgevoerd naarmate de terreinen worden vrijgemaakt.

— Een budget van 340 miljoen frank (vastleggingen) en van 740 miljoen frank (ordonnancerings) moet voor 1994 voorzien worden teneinde de algemene planning van de werken en de voor april 1994 gepande indienststelling van de Belliard/Schuman/Kortenbergtunnel, te respecteren.

DEEL II

Spoorwegverbinding *Leopoldswijk / Schuman / Josaphat —* *B.A. 73.02*

— Het gaat om de verwezenlijking van een spoorwegverbinding tussen de Ruimte Brussel-Europa/Leopoldswijk/Schuman en het Oosten van Brussel (Josaphatstation) en met de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De spoorwegverbinding Leopold/Josaphat heeft tot doel :

- op regionaal niveau, een verbinding op te richten (van lijn 26 tot lijn 161), deeluitmakend van het regionaal expressnet (R.E.N.), die als dusdanig een verbinding met de Ruimte Brussel-Europa toelaat;
- op nationaal een internationaal niveau om de doortocht van de reizigerstreinen te verbeteren in en langsheen Brussel door een ontduubeling van de Noord-Zuidverbinding.

Deze verbinding laat eveneens de realisatie toe van een rechtstreekse verbinding van de Ruimte Brussel-Europa met de luchthaven van Brussel-Nationaal.

— Een haalbaarheidsstudie werd reeds aangevat. Een effectenstudie (waarbij de invloed van deze verbinding op het openbaar vervoer, milieu, enzovoort, onderzocht wordt, overeenkomstig de bepalingen van de ordonnanciering van 23 juli 1992 van de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk gewest), zal eerstdaags starten.

Een budget « studies » (10 miljoen frank vastleggingen en ordonnancerings) werd hiervoor voorzien.

bergh) liés à la construction du bâtiment du Conseil des Communautés Européennes (travaux en cours depuis 1986) à exécuter dans le cadre du contrat Etat Belge/Communautés Européennes du 26 février 1985).

— Les travaux de génie civil du tunnel proprement dit sont terminés (à l'exclusion du bâtiment — local technique — Jamblinne de Meux).

L'équipement électromécanique est en pleine exécution, tandis que le parachèvement (parois anti-feu au plafond, trottoirs de sécurité et revêtement de voiries) doit débiter après les congés de la construction. Les travaux d'aménagement des voiries sont en cours et sont exécutés au fur et à mesure de la libération des surfaces.

— Pour 1994, un budget de 340 millions de francs (engagements) et de 740 millions de francs (ordonnancements) doit être prévu afin de respecter le planning général des travaux qui prévoit une mise en service du tunnel Belliard/Schuman/Cortenbergh pour avril 1994.

PARTIE II

Liaison chemin de fer *Quartier Léopold / Schuman / Josaphat —* *A.B. 73.02*

— Il s'agit de la création d'une liaison ferroviaire entre l'Espace Bruxelles-Europe (Quartier Léopold/Schuman) et l'Est de Bruxelles (gare Josaphat) et avec l'aéroport de Bruxelles-National.

La Liaison ferroviaire Léopold/Josaphat a pour but :

- au niveau régional, de créer une liaison (la ligne 26 à la ligne 161) faisant partie du réseau express régional (R.E.R.), permettant ainsi une desserte de l'Espace Bruxelles-Europe à fortes cadences;
- aux niveaux national et international, d'améliorer le transit des convois ferroviaires de voyageurs dans et au travers de Bruxelles, en créant un dédoublement de la jonction Nord-Midi.

Cette liaison permettra également la réalisation d'une liaison directe de l'Espace Bruxelles-Europe avec l'aéroport de Bruxelles-National.

— Une étude de faisabilité étant entamée, une étude d'incidence (examinant l'impact de cette liaison sur le transport en commun, sur l'environnement, et cetera, conformément aux prescriptions de l'ordonnancement du 23 juillet 1992 de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale) doit être entamée prochainement.

A ce sujet, un budget études (10 millions de francs en engagement et en ordonnancement) a été prévu.

DEEL III

Samenwerkingsakkoord Belgische Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest — B.A. 73.3 en 73.04

— In toepassing van het artikel 43 van de wet van 12 januari 1989 (dat de samenwerking tussen het Gewest en de Staat organiseert om de internationale rol en de functie van hoofdstad Brussel te bevorderen) is een samenwerkingsakkoord Belgische Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest in uitwerking.

— Dit samenwerkingsakkoord voorziet een reeks van werken voor de verbetering van de wegenis, die volledig of gedeeltelijk door B.A. 73.03 zullen betaald worden. Een begroting van 1 528 miljoen frank vastleggingen en 771,1 miljoen frank ordonnanceringskrediet werd voorzien.

— Dit samenwerkingsakkoord voorziet ook de renovatie van het Heyselstadion hetzij een vastleggingskrediet van 450 miljoen frank en een ordonnanceringskrediet van 100 miljoen frank. De uitvoering van deze werken brengt een vermindering mee van de encours (600 miljoen frank) en van het ordonnanceringskrediet (100 miljoen frank voor 1994) op B.A. 81.28, afdeling 58 : « Lasten van het verleden ».

DEEL IV

Verplaatsing vergunningshouders (B.A. 63.15) Onderhoud en beheer van wegnnet (B.A. 14.01)

— Toelagen voor de uitvoering van door de Staat opgelegde verplaatsingen van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen — Artikel 21.63.15.

— Herstellen van de wegenis, die als omleiding wordt gebruikt gedurende de uitvoering van de werken.

DEEL V

Kredieten voor de renovatie van het Heyselstadion

DEEL VI

Werkingskredieten (niet-gesplitste kredieten)

Rekening houdend met de noodwendigheden van de dienst en met de voorziene bezetting van het gebouw gelegen op de hoek van het Jamblinne de Meuxplein (op te richten in het kader van de bouw van de technische lokalen en de ventilatieschouw), wordt een krediet van 6 miljoen frank aangevraagd.

PARTIE III

Accord de coopération Etat Belge / Région de Bruxelles Capitale — A.B. 73.03 et 73.04

— En application de l'article 43 de la loi du 12 janvier 1989 (qui organise la coopération entre Région et Etat pour promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles), un accord de coopération Etat/Région de Bruxelles-Capitale est en cours d'élaboration.

— Cet accord de coopération prévoit une série de travaux d'améliorations des infrastructures routières, qui seront financés intégralement ou partiellement par l'A.B. 73.03. A ce sujet un budget de 1 528 millions de francs en engagement et de 771,1 millions de francs en ordonnancement a été prévu.

— L'accord prévoit aussi les travaux de rénovation du Stade de Heysel par un crédit d'engagement de 450 millions de francs et un crédit d'ordonnancement de 100 millions de francs (A.B. 73.04). La réalisation de ces travaux implique toutefois une réduction de l'encours (600 millions de francs) et du crédit d'ordonnancement (100 millions de francs pour 1994) à l'A.B. 81.28 de la division 58 : « Charges du passé ».

PARTIE IV

Déplacement concessionnaires (A.B. 63.15) Entretien et gestion au réseau routier (A.B. 14.01)

— Subventions pour le déplacement des installations de gaz, d'électricité et d'égouts, imposé par l'Etat en vue de l'exécution de travaux publics.

— Remise en état des voiries utilisées comme déviation pendant la réalisation des travaux.

PARTIE V

Crédits pour rénovation du stade du Heysel

PARTIE VI

Crédits de fonctionnement (crédits non-dissociés)

Tenant compte des besoins du service, de l'occupation prévue du bâtiment angle rue du Noyer/place Jamblinne de Meux (à réaliser dans le cadre de la construction des locaux techniques et de la cheminée de ventilation) un crédit de 6 millions de francs est sollicité.

PROGRAMMA 56/3 — TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN
EN GOEDKEURINGEN BETREFFENDE DE BOUW

In het kader van dit programma worden de normen uitgewerkt, gevaloriseerd en bijgehouden, die absoluut noodzakelijk zijn voor de bouwtechnische kwaliteitszorg.

De uit te voeren taken worden maximaal verzekerd door de diensten van de Gewesten of door erkende privé-instellingen. De Directie Goedkeuring en Voorschriften verzekert hiervan de coördinatie en de samenwerking via vier elkaar aanvullende activiteiten, nl. de technische goedkeuring, de technische typevoorschriften, de erkenning van organismen en de administratieve typevoorschriften.

PROGRAMMA 56/4 — ORGANISATIE EN VEILIGHEID
VAN HET PRIVE-WEGVERVOER

Dit programma bevat de opdrachten met specifiek budgettaire weerslag uitgevoerd door het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur inzake de organisatie en de veiligheid van het wegvervoer met name :

- de inschrijving van motorvoertuigen;
- de bevordering van de veiligheid op de wegen;
- de uitreiking van rijbewijzen;
- de goedkeuring van typevoertuigen.

Inzake de inschrijving van voertuigen wordt einde 1993 een nieuw sterk geïnformatiseerd systeem in dienst gesteld, dat aan het publiek een meer aangepaste en vooral snellere dienst verleend.

De externe hulp, op dewelke men momenteel beroep moet doen, zal stilaan verminderen en later verdwijnen, maar er kan nu reeds aangenomen worden dat geen enkele vermindering mogelijk is rekening houdend met de inlooperperiode die de start van het nieuw systeem nodig heeft.

Aangaande het rijbewijs, is het grootste deel van de kredieten bestemd om aan de gemeenten de kosten, verbonden aan het afleveren van rijbewijzen, terug te storten. Het overige gedeelte dekt de werkingskosten van de dienst : uitbetaling van examenjury's, verdeling van documenten. Anderzijds zullen studies nodig zijn, om de administratieve en informatica-procedure op punt te zetten, welke een correcte afhandeling van het toekomstige rijbewijs met punten moet toelaten.

PROGRAMMA 56/7 — VERVOER EN MOBILITEIT

Deze kredieten zijn gevraagd voor :

- het grafisch drukwerk voor de normalisatie van de wegsignalisatie;
- het opmaken van nationale kaarten in het kader van wegen en in het bijzonder de maandelijkse kaart met de toestand der werken, kaarten voor het ganse land met de omvang van het verkeer, de breedte der wegen, reiswegen voor het uitzonderlijk vervoer, enzovoort;

PROGRAMME 56/3 — PRESCRIPTIONS ET AGREMENTS
TECHNIQUES RELATIFS A LA CONSTRUCTION

Dans le cadre de ce programme, est élaboré, valorisé et maintenu le cadre normatif absolument indispensable relatif à la qualité des techniques de construction.

Les tâches sont exécutées le plus possible par les services des Régions ou par des institutions privées. La Direction Agrément et Spécifications assure la coordination et la collaboration via quatre activités complémentaires : l'agrément technique, les prescriptions techniques, la reconnaissance des organismes et les prescriptions administratives.

PROGRAMME 56/4 — ORGANISATION ET SECURITE
DU TRANSPORT PAR ROUTE

Ce programme comprend les missions à incidence budgétaire spécifique effectuées par l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure en vue de l'organisation et de la sécurité du Transport routier, notamment :

- l'immatriculation des véhicules automobiles;
- la promotion de la sécurité routière;
- la délivrance de permis de conduire;
- l'agrégation de véhicules-types.

En matière d'immatriculation des véhicules, un nouveau système fortement informatisé est mis en service fin 1993 offrant au public un service plus adapté et surtout plus rapide.

L'aide extérieure à laquelle il faut cependant actuellement recourir devra progressivement diminuer jusqu'à disparaître, mais il est déjà acquis qu'aucune réduction ne pourra intervenir en 1994 compte tenu de la période de rodage qui suivra le démarrage du système.

En matière de permis de conduire, la grande partie des crédits est destinée à rembourser les communes pour les frais liés à la délivrance des permis de conduire. Le reste couvre les frais de fonctionnement du service : paiement des membres du jury d'examen, diffusion des documents.... En outre, les études visant à mettre au point des procédures administratives et informatiques permettant une gestion correcte du futur permis à points se poursuivent.

PROGRAMME 56/7 — TRANSPORT ET MOBILITE

Ces crédits concernent :

- l'édition graphique concernant la normalisation de la signalisation routière;
- l'élaboration de cartes nationales dans le domaine routier et notamment les cartes mensuelles des travaux, les cartes reprenant pour le pays l'importance du trafic, les largeurs disponibles, les itinéraires pour convois exceptionnels, et cetera;

— de uitgave van nationale wegstatistieken op basis van wegtellingen alsook de bepaling van de jaarlijkse en vijfjaarlijkse vermeerderingen van het verkeer op autosnelwegen en andere genummerde wegen voor het ganse land.

N.B. : De Directie beschikt slechts over een klein effectief, grote inspanningen zijn geleverd door een intensiever gebruik van de informaticamiddelen.

PROGRAMMA 56/8 — ERKENNING DER AANNEMERS

De kredieten voor het jaar 1994 werden ingediend teneinde de door de wet van 20 maart 1991 (*Belgische Staatsblad* van 6 april 1991) voorziene taken te kunnen vervullen.

Hieronder dient te worden verstaan enerzijds de normale werking van de directie erkenning der aannemers die het secretariaat verzekert van de erkenningscommissie en anderzijds het verder functioneren van deze commissie zelf.

Afdeling 57

Centraal Bureau voor Benodigdheden

Zoals hogervermeld zullen de opdrachten, de structuur en de werking van het C.B.B. herzien worden op basis van de door de regering genomen beslissingen.

De voor 1994 toegekende kredieten moeten toelaten deze aanpassing op de best mogelijke manier te verwezenlijken.

PROGRAMMA 57/0 — BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat de werkingskosten die het Centraal Bureau voor Benodigdheden moeten toelaten haar opdrachten te vervullen.

Bovendien wordt een uitzonderlijk krediet, ingeschreven om de verwijlntresten aan verschillende leveranciers te betalen.

Deze sommen zijn het resultaat van de moeilijkheden van functionering van het Bureau. Vanaf begin 1992 werd alles gedaan om daaraan een einde te maken. De getroffen maatregelen zijn al nu doeltreffend.

PROGRAMMA 57/1 — MODERNISERING VAN HET C.B.B.

Dit programma omvat de informatisering van de dienst.

Afdeling 58

Lasten van het Verleden

Voor wat het oude departement Verkeerswezen betreft, blijven twee basisallocaties over :

— l'édition de statistiques nationales routières sur base des comptages et recensements de la circulation comprenant également la détermination des augmentations annuelles et quinquennales de la circulation sur autoroutes et sur routes numérotées pour l'ensemble du pays.

N.B. : La direction ne dispose que d'un faible effectif de personnel, beaucoup d'efforts sont portés dans l'utilisation fort poussée de l'informatique.

PROGRAMME 56/8 — AGREATION DES ENTREPRENEURS

Les crédits pour l'année 1994 ont été sollicités afin de permettre l'exécution des missions confiées à la direction par la loi du 20 mars 1991 (*Moniteur belge* du 6 avril 1991).

Il faut entendre par là, d'une part le fonctionnement normal de la direction agréation des entrepreneurs dont dépend le secrétariat de la Commission d'agréation, et d'autre part, le fonctionnement de la Commission elle-même.

Division 57

Office Central des Fournitures

Ainsi qu'exposé plus haut, les missions, la structure et le fonctionnement de l'O.C.F. doivent être revus en fonction des décisions politiques prises.

Les crédits attribués pour 1994 doivent permettre d'assurer cette mutation dans les meilleurs conditions possibles.

PROGRAMME 57/0 — SUBSISTANCE

Ce programme concerne les frais de fonctionnement qui doivent permettre à l'Office Central des Fournitures de remplir ses missions.

En outre y figure un crédit exceptionnel destiné au paiement d'intérêts de retard dus aux divers fournisseurs.

Ces sommes résultent de difficultés de fonctionnement de l'Office. Tout est mis en cause depuis le début de l'année 1992 afin d'y remédier. Les mesures prises s'avèrent dès à présent efficaces.

PROGRAMME 57/1 — MODERNISATION DE L'O.C.F.

Ce programme comporte la poursuite de l'informatisation du service.

Division 58

Charges du Passé

Pour ce qui concerne l'ancien département des communications, il reste deux allocations de base :

B.A. 58.12.81.28

Deze 150 miljoen hebben betrekking op de werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen vóór 31 december 1988 en krachtens de financieringswet van de gemeenschappen en gewesten door de nationale staat dienen vereffend te worden.

B.A. 58.12.31.03

Bovengenoemde financieringswet stelt uitdrukkelijk dat de interest van de leningen verleend aan de maatschappijen voor intercommunaal vervoer ten laste blijven van de nationale begroting. Dit jaar is een bedrag van 192,5 miljoen vereist.

Wat het ex-departement Openbare Werken betreft, worden een reeks basisallocaties, die in de vorige begrotingen voorkwamen, door twee basisallocaties vervangen, met het oog op een beter begrotingsbeheer :

— B.A. 58.14.73.02 : Wegenfonds

— B.A. 58.14.73.25 : Lasten van het verleden van het voormalige departement Openbare Werken.

De op deze beide basisallocaties ingeschreven kredieten hebben betrekking op de uitgaven die ten laste van de centrale staat blijven, volgens de bepalingen van artikel 61 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, en dit in het kader van de werken door de oude besturen Wegen en Waterwegen ondernomen.

Allocations de base 58.12.81.28

Il s'agit de 150 millions qui ont trait aux travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et inter urbain, pour lesquels un engagement avait été obtenu avant le 31 décembre 1988 et qui, selon la loi fiscale de financement des communautés et des régions, doit être honoré par l'Etat national.

Allocation de base 58.12.31.03

La Loi de financement précitée dispose expressément que les intérêts des emprunts attribués aux sociétés de transport intercommunal restent à charge du budget national. Cette année, un montant de 192,5 millions est nécessaire.

Pour ce qui concerne l'ex-département des Travaux publics, la série d'allocations de base reprise dans les budgets antérieurs a été remplacée par deux allocations de base en vue d'une meilleure gestion budgétaire, à savoir :

— l'AB 58.14.73.02 : Fonds des Routes

— l'AB 58.14.73.25 : Charges du passé de l'ex-Ministère des Travaux Publics.

Les crédits inscrits sur ces deux allocations de base ont trait aux dépenses qui restent à charge de l'Etat central suivant les dispositions de l'article 61 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 concernant le financement des Communautés et des Régions, et ce, dans le cadre des Travaux publics entrepris par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.